

ØRESUND OG ØRESUNDSTOLD

Et historisk rids

Af

AKSEL E. CHRISTENSEN

Med mindre afvigelser og tilføjelser
en gengivelse på dansk af et foredrag
holdt på Den internationale Højskole
i Helsingør.

For udlændingen, der kommer til Danmark, står Helsingør og Kronborg ved indsejlingen til Øresund først og fremmest som skuepladsen for Shakespeares Hamlet-drama. Man spørger uvilkårligt, hvad der kan være grunden til, at den store engelske digter fra dronning Elisabeths og Christian IV.s tid valgte det idylliske Helsingør og ikke den danske hovedstad som hjemstedet for „the Prince of Denmark“. Det kan ikke skyldes, at den virkelige Hamlet har virket her, ej heller at sagnene om ham har været særlig levende her, for det er på ingen måde tilfældet. Hamlet-sagnene har gammel rod i en række lokaliteter rundt om i Danmark, især i Jylland, men først i den seneste tid er de blevet knyttet til Helsingør og omegn, hvor de nu konkurrerer med det gamle stedlige sagn om Holger Danske, Karl den Stores helt i Rolandskvadet, der skal sove dybt i en af Kronborgs kældere, indtil han vågner op og redder Danmark, når landet befinder sig i den yderste fare – således som vi kender det fra H. C. Andersens eventyr. Man skal heller ikke fæste lid til dem, der vil forklare Shakespeares valg af Helsingør som en reminiscens fra et personligt besøg; digteren skal som ung skuespiller have optrådt for den danske konge på Kronborg. En trup engelske „springere og instrumentister“ har ganske vist ageret på Kronborg, men det er aldeles urimeligt at anføre dette besøg i denne forbindelse, for dels kender vi ikke deres navne, og dels forekom det allerede i 1585 – altså endnu før Shakespeare brød

op fra sin fædrene by. Iøvrigt er det ligeså håbløst som forfejlet at ville forsøge at forklare det umådelige shakespeareske galleri af personer og scener ud fra digterens personlige oplevelser.

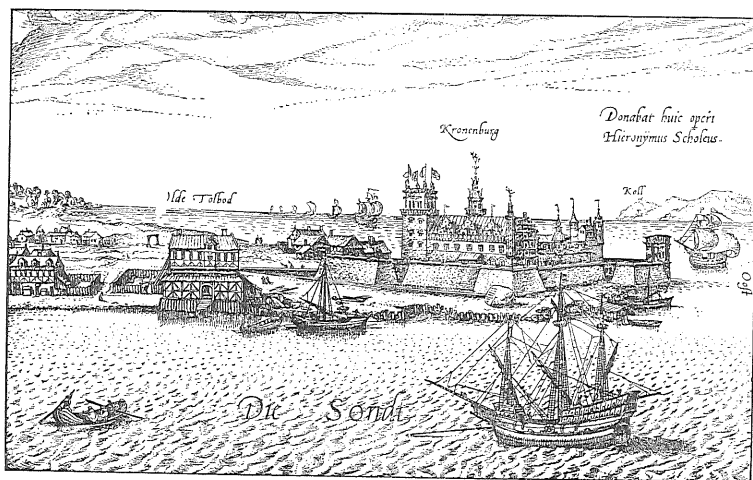
Når digterens Hamlet og virkelighedens engelske skuespillere placeredes på Kronborg og ikke på Københavns slot, er årsagerne hertil sikkert de samme som de, der fik de udenlandske magter til samtidig at stationere deres første agenter og sendemænd i Helsingør fremfor i København, der dog var regeringens sæde, og de, der begrunder, at Nordens største og mægtigste slot fra renæssancetiden fik sin plads netop på „øret“ udenfor Helsingør. Dette sted må på den tid have haft en særlig tiltrækningskraft. Den geografiske beliggenhed i den handelshistoriske sammenhæng kan forklare det altsammen. Her var det smalleste sted af Øresund, indgangsporten til de eftertragtede baltiske varer. Her mødtes alle skibe på søfartsruterne mellem alle østersøhavne og de ledende handelsbyer i Holland og England, og alle skippere måtte lægge ind til skibsbroen i Helsingør og betale sundtold. Her opstod der derfor ganske naturligt et vigtigt samlingspunkt for skippere og handlende fra alle lande, en central for merkantile og politiske nyheder, som købmænd og regeringer kappedes om at udnytte. Sundtolden gav også den danske konge rigelige midler til at opføre det imponerende Kronborg, som var det magtfulde udtryk for hans pretentioner om, at han sad inde med „nøglerne til Sundet“ og var den rette indehaver af herredømmet over Østersøen (*dominium maris Baltici*). Et enkelt varselsskud fra fæstningens bastioner, højst to eller tre, der siden bogførtes til høje takster i toldernes protokoller, fik glemsomme skippere til villigt at stryge flaget for Øresunds majestætiske herre og lægge bi ved Helsingørs red og betale de pligtige afgifter.

Indenfor det endnu i renæssancetiden så begrænsede nord-europæiske søfartssystem havde det danske Helsingør med Kronborg nogenlunde samme klang som siden Aden og Singapore nød indenfor verdenshandelen i det 19. århundrede: fjernt, mægtigt og romantisk, æggende for fantasien. Bevidst eller ubevidst, tilskyndet af national stolthed eller vildledt ved synet af de mægtige skibsflåder overdrev alle tiders iagttagere østersø-

farernes antal. „Frygten har store øjne“ siger et russisk ordsprog med gyldighed også for andre nationer. Slået af de hollandske konkurrenters overlegenhed til søs anslog den engelske søfarer Raleigh derfor i begyndelsen af det 17. århundrede den hollandske østersøflåde til mindst 3000 skibe, mens sundtoldsprotokollerne kun noterer omkring 1000 hollandske indfarter, og således vurderede man atter og atter i Holland og England i tusinder, hvor tolderne i Helsingør kun registrerede i hundreder. Men disse overdrevne forestillinger om trafikken gennem Øresund forøgede blot det ry, som Helsingør og Kronborg måtte nyde i Vesteuropa. De var simpelthen de bedst kendte navne hos det søfarende engelske folk, og derfor har det en ganske klar og enkel handelshistorisk baggrund, at Shakespeare henlagde sit drama om den danske prins hertil, således som det allerede er skildret af den svenske historiker Ingvar Andersson i essayet „Om Hamletdramats nordiska miljö“.

Fra ca. 1429 til 1857 har den danske konge krævet told af de skibe, der passerede Øresund, og i enestående omfang er regnskaberne over denne told bevaret, siden 1557 endog i ubrudt række. Tit og ofte har skibsfarten gennem Øresund og sundtolden været et kardinalpunkt i nordeuropæisk politik og økonomi, og „økonomiske og politiske ændringer i snart sagt alle Evropas lande kan aflæses i sundtoldsregnskaberne“, som udgiveren af dette enestående kildemateriale, afdøde fru Nina Bang, proklamerede. Men endnu længe før Erik af Pommern indførte sundtolden, havde Øresund fæstnet sin position som det vigtigste farvand i Norden og måske det mest trafikerede i hele Nordeuropa.

Mens Øresund gennem den nordiske forhistorie synes at have været et ret øde og afsidesliggende område, træder det i vikingetiden pludseligt frem i kilderne og kommer snart i forgrunden. Det fremstilles som et yndet tilholdssted for de gådefulde vikinger, der på samme tid forenede sørøverens og købmandens håndværk. Tidens kyndigste historieskriver, den tyske Adam af Bremen, rammer sikkert rigtigt, når han karakteriserer farvandet mellem Sjælland og Skåne som det sted, hvor de nordiske konger



Kronborg under Frederik II's ombygning, o. 1580. T. v. Herluf Trolles toldbod fra 1562. – Stik efter Hans Knieper i Braunius: *Theatrum Urbium*.

plejede at udkæmpe deres søslag. På denne valplads afgjordes Nordens skæbne atter og atter, og morsomt nok har de moderne kritiske historikere erobret endnu et søslag for Øresund. Det er endda det berømteste af dem alle, slaget ved Svolder omkring år 1000, der danner højdepunktet i de talløse slagskildringer fra Snorres *Heimskringla* og de andre norsk-islandske sagaer, og som i den angelsachsiske verden er kendt gennem Longfellow's versificerede genfortælling af „*The Sagas of King Olaf*“ i „*Tales of a Wayside Inn*“.

Slaget og slagets udfald er historisk korrekt: den norske kong Olav Tryggveson og hans riges undergang overfor en overmægtig fjende, bestående af Svend Tveskæg og den svenske konge samt to oprørske norske jarler. Dramatiseringen af hændelserne i denne norske tragedie er uovertruffen. Vi ser kong Olavs flåde sejle i små partier forbi de fjendtlige hærførere, der hver gang mener, at de nu ser den norske konges store navnkundige skib, Ormen den Lange. Vi hører kong Olavs replikker til meldingerne om de fremsejlende fjendtlige skibsgrupper, hans bidende hån om danskerne og svenskerne og hans anerkendelse af de norske jarler som værdige modstandere; „for de er nord-

mænd som vi“. Der er scenen med Ejnar Tamberskælver med den sikre og hvasse bue, hvis streng til sidst brister for en fjendtlig pil. „Hvad brast?“ spurgte kongen. „Norges rige af din hånd, herre konge!“ svarede Ejnar og tilføjede, da kongen havde rakt ham sin egen bue til afløsning: „For veg, for veg er kongens bue“. Næsten ene mand tilbage på skibet og såret styrtede kong Olav sig til sidst overbord, idet han holdt skjoldet over sig for ikke at blive fanget. Sejrherrene delte hans rige.

Vi historikere kan flytte slaget bort fra Rügens kyster og døbe det om til slaget i Øresund så ofte vi vil, og vi kan stemple Snorres kampskildring som uhistorisk så meget vi vil, Svolder-slaget vil dog altid leve som et strålende monument over sagaernes opfattelse af vikingetiden som en glørværdig heltetid med de ypperste krigeridealer.

Samtidig trængte bønderne fra de gamle landsbyer ved Roskildedefjorden frem mod øst og ryddede sig nye bopladser i de nordsjællandske skove helt frem til Øresundskysten, og på begge sider af Øresund opstod der talrige torper og andre nye landsbyer som synlige vidnesbyrd om Sundets tiltrækningskraft og voksende betydning.

Mens Trelleborg og vikingetidens andre mægtige rundborge sank i grus og afløstes af de talrige romanske stenkirker over hele landet, gled Norden fra vikingetiden over i den fælles-europæiske kristne kultur, og den nye danske kongemagt gjorde ende på først vikingernes og siden vendernes sørøverier. Men Øresund bevarede sin betydning. Omkring år 1170 grundlagde biskop Absalon, der var kong Valdemar I.s nære rådgiver og medhjælper, Københavns slot i strømløbet mellem Amager og Sjælland udfor et lille fiskerleje med det talende navn Havn. Absalons borg løste sin opgave vel, nemlig at skræmme sørøverne bort fra Øresund og sikre landets indbyggere tryk sejlads i farvandene i alle retninger, som Sakso meddeler, og fiskerlejet udviklede sig til en købmændenes frie havn, Køpmannæhafn. I de kommende århundreder skulle det før så kampvante farvand derefter blive en af landets største rigdomskilder og en velkendt mødeplads for søfarende og handlende fra alle om-

liggende lande. Det betød ikke, at Øresund blev en fredelig idyl; tværtimod gjorde stærke økonomiske og politiske interessermod-sætninger det gang på gang til skueplads for heftige kampe. Men ind imellem kampene gav det plads for et travlt og omfattende erhvervsliv.

Udgangspunktet for alt dette var de store sildestimer, der hvert efterår samledes i Øresund. Sakso beretter, at silden kunne stå så tæt, at bådene sad fast og knap kunne drives frem med årerne, mens man uden anvendelse af garn kunne øse fiskene ind med de bare hænder. Sundets sild var af ældre dato; men det var først Lübeck og de andre nyttilkomne tyske Østersøbyer, der fra Valdemarstiden fik betingelser for at drive fiskeriet som storfangst. De tyske købmænd havde den fornødne kapital, de havde afsætningsmulighederne, og endelig rådede de over saltet fra Oldesloe og Lüneburg, der gjorde silden til god hverdagskost året rundt i de nærmeste egne og til en attrået fastespise over det meste af Europa. Fiskeriet skaffede penge til landet og gav god beskæftigelse og fortjeneste for mænd og kvinder fra Skåne og øerne. Ikke uden grund skrev en samtidig tysk kronikør, Arnold af Lübeck, med et stænk af misundelse og syrlighed, at den danske velstand skyldes især silden, „dette lille dyr, som danskerne ved Guds gavmildhed har gratis, mens købmændene fra de omboende folk, der iler til med deres guld og sølv og kostbarheder, må betale den dyrt, med det bedste de ejer, ja, mangan gang i skibbrud endog med deres liv“. Dette afskrækkede dog ikke de tyske borgere fra at lade sig lokke af Øresundets sild; det fortælles, at deres byer stod næsten folketomme i sildesæsonen, og i hvert fald afstod man fra rådsmøder og retshandeler i flere tyske byer, mens Skånefiskeriet stod på.

Sildefiskerierne var koncentreret til den bredeste del af Øresund i syd; de fremmede opkøbere samledes først og fremmest på det lave, sandede Skåneøre, der hammerformet skyder sig langt ud i Sundet på grænsen til Østersøen, efterhånden også på det lige så flade Amager omkring Dragør. I senhøsten forvandlede det ellers så øde Skåneøre til en travl og larmende by, hvor boder og telte stod tæt på de større eller mindre grundstykker, „fed“, som alle de vigtigste søfartsbyer fra Flandern til

Riga og Reval havde fået tildelt og opnået hævde eller privilegium på. Her kom de indbragte sild fra de danske fiskeskuder under grundig behandling. Først skulle de sorteres, så renses og gælles, flækkes og saltes og endelig pakkes i store tønder, som særlige vrangere efter kvaliteten forsynede med en eller flere indbrændte cirkler, der var skånesildens efterspurgte varemærke. For enkelte år fra det 14. århundrede kan man beregne fangsten til 200–300 000 tønder sild årligt; det var en efter tiden ganske enorm produktion, hvad der måske bedst fremgår af, at over 1000 skibe tog del i eksporten.

Sundfisket og skånemarkedet stod under den danske konges beskyttelse og havde sin særlige retsorden under tilsyn af kongens betroede embedsmand, gældkeren. Hver sæson indledtes med en højtidelig forkyndelse af den særlige politiforordning, Skanør-loven, der efterhånden tillod, at flere og flere sager overførtes fra den kongelige jurisdiktion til den øvrighed, som de enkelte byer opretholdt på deres egne fed. Gældkeren var også ansvarlig for den rette opkrævning af sildetolden og de talrige og mangeartede afgifter, som kongen gjorde fordring på. Ved udgravninger på feddene er der fundet støbte blymærker i hundredevis af meget varierende form og art; de købtes af de kongelige embedsmænd og dannede grundlaget for den højt udviklede administration, der regulerede og kontrollerede al produktion og omsætning.

Sildefiskeriet udviklede sig hurtigt til et stort almindeligt varemarked, Skånemarkedet, der i det 13. og 14. århundrede blev en af de vigtigste omslagspladser for baltiske produkter mod vesteuropæiske varer, og det betød samtidig en radikal fornyelse af handelsvejene. Fra gammel tid var der i Vesteuropa en stærk efterspørgsel efter Østersølandenes råvarer, i ældre middelalder især pelsværk og voks, men dertil også huder, hør og hamp, der betaltes med vin, klæde og andre af Vestens industriprodukter. Men denne vareudveksling var ikke så ligetil. Hidtil havde man for at undgå den besværlige landvej på kontinentet og den farefulde søvej nord om Jylland foretrukket en kombination af søtransport i Nordsøen og Østersøen med landtransport over roden af den jyske halvø: i vikingetiden især vejen opad Ejderen

og Trenen og videre langs Dannevirke til det danske Hedeby ved Slien, efter Lübecks grundlæggelse i 1143 snart fortrinsvis den sydligere rute over Hamburg og Lübeck med landtransport mellem Elben og Traven.

Gennem hele middelalderen blev det ledetråden i al Lübecks politik at håndhæve byens nøglestilling som formidleren af vareudvekslingen mellem øst og vest. Men skånemarkedet og sundfarten skulle snart blive Lübeck en yderst farlig konkurrent. Da de mere sejldygtige hanseatiske kogger bedre kunne trodse farten langs den jyske vestkyst, fik hollandske og flanderske byer snart fed på Skånemarkedet, og i løbet af det 13. århundrede tog „ummelandsfarten“ nord om Skagen et mægtigt opsving. Vi har ikke tal for den almindelige varehandel på skånemarkedet, men dens betydning fremgår klart af privilegier og toldtariffer og understreges af den energi og hurtighed, hvormed Lübeck sætter sine angreb ind mod Øresund og sundbyerne, så ofte den kom i krig med Danmark. Og det hændte tit i det 13. og 14. århundrede. Mindst fire gange blev København indtaget og brændt eller demoleret af lybekkerne. Men Lübeck formåede aldrig at fastholde grebet, ej heller at tvinge sundfarten ind i en for den gunstigere retning. Tværtimod. Da den endelig i kraft af det store hanseforbund i 1368 endnu engang gjorde sig til herre over Øresund og dets kyster og ved Stralsundfreden i 1370 fik herredømmet over Skånemarkedet og de skånske sundslotte forlænget indtil 1385, kunne den nok udelukke de vesterlandske konkurrenter fra Skånemarkedet, men ikke hindre de engelske og hollandske skibe i at sejle direkte til de vigtigste udskibningshavne for de baltiske produkter: Danzig, Elbing, Königsberg, Riga og Reval.

På det tidspunkt, i sidste halvdel af det 14. århundrede, var den øst-vestlige varehandel i færd med at skifte indhold. Nye varer dukkede op, især korn og tømmer samt aske, tjære og andre træprodukter fra Polen og Østbalticum og salt fra Frankrig og Portugal, og snart dominerede disse udprægede grovarer varetransporten. Sådanne varer var det for bekosteligt at omlade på Skånemarkedet, og de kunne slet ikke bære udgifterne til landtransporten mellem Lübeck og Hamburg. Da Dan-

mark atter blev herre over Skånemarkedet, fortsatte de engelske og hollandske skibe derfor at sejle forbi Skåneøret direkte til de østbaltiske havne. Den skånske varemesse gik i opløsning, og samtidig blev det hollandske sildefiskeri i Nordsøen en alvorlig konkurrent til den danske sundsild. Den danske konge måtte altså se sig om efter en passende erstatning for de svigtende indtægter fra Skånemarkedet. Resultatet blev Øresundstolden.

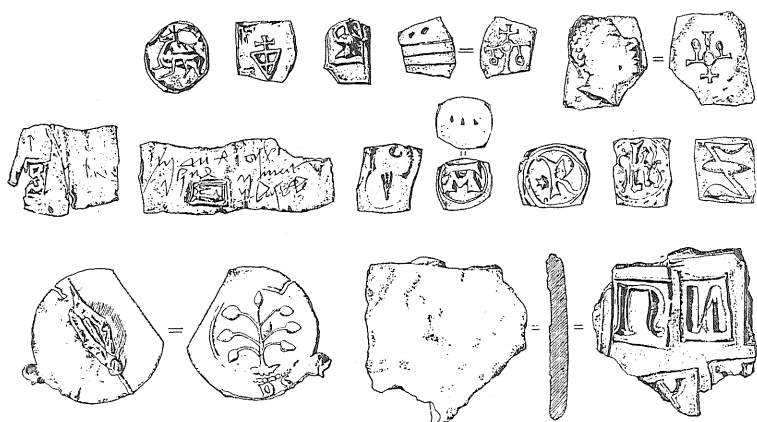
Den fremsynede og velmenende, men yderst uheldige kong Erik af Pommern havde lykken med sig i denne ene politik: at befæste herredømmet over Øresund og den nye sundfart. Sundtolden var blot slutstenen på en bevidst politik gennem længere tid. Han havde forud erhvervet København som kongelig by, han havde ophjulpet andre byer og grundlagt helt nye ved Øresund, bl. a. Helsingør med Krogen slot, da han i 1423 i kraftige ord afviste hansebyernes fornyede krav om bekræftelse af deres privilegier, men samtidig luftede den eventualitet, at den muligvis kunne opnås mod indførelse af en generel transittold i Øresund. De dansk-hanseatiske modsætninger endte dog med krig, og to gange, i 1427 og 1428, forsøgte Lübeck påny at erhverve herredømmet i Sundet, men vistes hver gang tilbage af den kongelige flåde med svære tab; selv hanseaternes anvendelse af det nye ildvåben, 200 „bøsser“, der udspyede ild og stål, blev uden virkning. Kongen stod ubestridt som Øresunds herre. Han opbragte fjendtlige skibe og lod de neutrale visitere, og da krigen var forbi, var sundtolden en kendsgerning. Fra nu af måtte alle fremmede skibe ankre op ved Helsingør og erlægge sin rosenobel (en vægtig engelsk guldmønt) til kongens tolder, hvis de ønskede at passere.

Gennem århundreder blev den nye told et stående emne i Danmarks diplomatiske forhandlinger og en vigtig faktor i nordeuropæisk politik, atter og atter medbestemmende for krig og fred. Det førte med sig, at tolden indgik i traktaterne med de fremmede magter, så at de enkelte nationers skibe kom til at betale forskellig told. Man kan sondre mellem helt toldfri, fx. til tider Sverige og Lübeck, de mere eller mindre privilegerede og de helt upriviligerede som England og Frankrig.

Når det trods al uvilje og modstand alligevel lykkedes at opretholde sundtolden, skyldes det magternes modstridende handelsinteresser og indbyrdes konkurrence. I den kamp på liv og død, som Lübeck i mere end hundrede år førte med Holland, betød toldafgiften i sig selv kun lidt. Kunne Lübeck få den danske konge som forbundsfælle og muligvis få ham til at spærre Øresund for konkurrenterne, var tolden kun en ringe betaling herfor; modsat ville nederlænderne og de vestlige handelsnationer gerne betale denne pris for at have fri adgang til de attråede baltiske markeder.

Lübecks sammenbidte kamp for at opretholde sit stapelmopol var dog håbløs. Tiden var løbet fra det og arbejdede til gunst for hollænderne og deres frihandelsprogram. Allerede i de ældste sundtoldsregnskaber fra omkring år 1500 indtager hollænderne en aldeles dominerende plads, og i de diplomatiske forhandlinger tabte Lübeck stadig terræn. Det tidligere mål, helt at udelukke vesteuropæiske skibe fra Østersøen, erstattedes efter år 1500 af mere beskedne krav: enten en kontingentering af de vestlige skibes antal eller blot en fastholden af Lübeck som stapelplads for kostbare varer som pelsværk og voks fra øst og klæde og krydderier fra vest. Men heller ikke disse lod sig gennemføre; de lette og dyre varer havde stadig deres faste plads ved siden af ladninger af salt, korn, tømmer og andre grovvarer.

Det blev ikke længe ved den forholdsvis uskyldige ene rosenobel pr. skib gennem Øresund. Mens handelsmagterne rivaliserede om østersøhandelen, lykkedes det tid efter anden den danske konge at gøre sig sine højhedsrettigheder mere indbringende. Han krævede ekstra rosenobler for større skibe og for ladninger, der var af anden nationalitet end skibet. Højhedsretten fortolkedes også som en ret til billigt køb af transiterede varer til kongens eget bord, og dette kongelige forkøb udviklede sig efterhånden til en særlig vin-, salt- og kobbertold. Endnu var tolden dog stadig mild og tålelig, men omkring midten af det 16. århundrede sattes skibstolden efterhånden fuldstændig i skygge af en række nye afgifter på ladningerne. I 1548 indførtes en lav værditold (1 %) på al uprivilegeret



Fundne kontrolmærker af bly m. m. fra Skånemarkedet.

Lin. 1 : Afgiftsmærker med figurer, det sidste ompræget, næstsidste med inddrisede kontroltegn på bagsiden.

„ 2 : Kontroltegn med bogstavstempler, de første kasseret ufærdigt, i midten et med inddrisede kontroltegn på bagsiden.

„ 3 : En klædeplombe og en bronzematrice til bogstavstempling.

(Fra O. Rydbeck : Den medeltida borgen i Skanör, 1935).

gods; i 1562 kom fyrpengene, en lav tariffold, på alle varer, også dansk og andet privilegeret gods, der motiveredes ved en forbedring af fyrvæsenet gennem de danske farvande; og endelig i 1567 begyndte den forhadte lastetold, der skulle tjene til at befæste den danske konges herredømme over Østersøen, og som for de ikke særligt privilegerede nationer føjede tunge dalcre til fyrpengenes små skillinger.

Dette nye system, hvor afgifterne fortrinsvis hvilede på ladingerne, gjorde det muligt for kongen at indkassere den fulde gevinst af det kolossale opsving i østersøhandelen, der netop nu brød igennem og under hollændernes dominerende lederstilling karakteriserede de følgende hundrede år. Det er i denne periode, Nordeuropas renæssancetid og hollændernes „gyldne århundrede“, at østersøtrafikken kulminerede i betydning, økonomisk og politisk.

I Helsingør fulgte der nu gennem de følgende generationer et sejt tovtrækkeri om fortoldningen mellem de kongelige tol-

dere på den ene side og skipperne og købmænd på den anden. Sammenligninger mellem de enkelte skibe i sundtoldsregnskaberne med indførsler i mere nøjagtige toldregnskaber i import- eller eksporthavnene eller – endnu bedre – med originale samtidige rederiregnskaber har afsløret fantastiske toldbesvigelser. Inddrager man toldtarifferne i undersøgelserne, viser det sig endda, at skipperne kunne snyde til begge sider. Opgav en skipper fx. til rederne, at han havde betalt 80 dr. i told, anfører regnskaberne i Helsingør eventuelt kun 60 dr., mens det skyldige beløb for den samlede ladning efter tariffen kunne beløbe sig til 100 eller endda 150 dr. Muligvis kan tolderne også have haft del i dette underslæb. Stort set kan man regne med, at der gennem lange perioder kun er blevet deklareret omkring halvdelen af det skyldige beløb. Efterhånden som kravene til skibspapirer skærpedes, og kontrollen af skibene gjordes mere effektiv, fra 1618 i form af systematisk visitering af skibene og deres ladninger, lykkedes det at komme den grove toldsvig til livs, mens offentliggørelse og trykning af toldtarifferne sikrede den vågne købmand mod at blive taget ved næsen af svingagtige skipperne.

Med et så mangelfuldt og heterogent materiale er det klart, at den statistik over sundtrafikken man i moderne tid har udarbejdet på grundlag af toldernes regnskaber, må være meget misvisende, navnlig for varestatistikens vedkommende. Selv med anvendelse af den største omhu og den mest indgående kritik er det meget vanskeligt at nå frem til de rigtige tal for transitten. For ikke blot skal man supplere med en varierende procent fra periode til periode for at få den sande udviklingskurve, men besvigelserne skiftede også fra vare til vare alt efter toldsatsens størrelse i forhold til varens volumen og karakter. 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 skjulte nemlig ikke blot de kostbare varer, men man lod også

massevarer passere under en billigere etikette; man deklarerede fx. svensk jern i stedet for det langt dyrere kobber og rug i stedet for hvede, der betalte dobbelt så meget i told, eller man camouflerede store partier korn som trælastladninger.

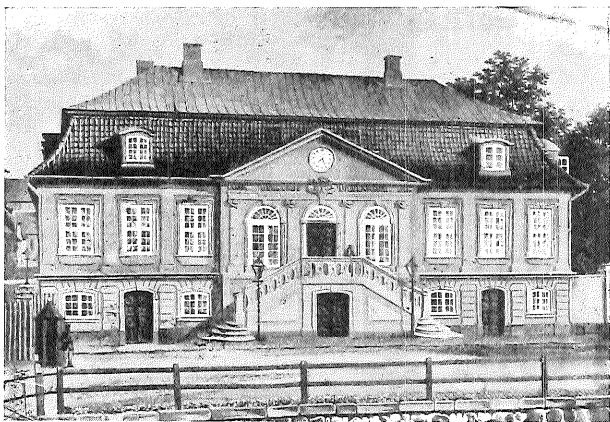
Trods alt er sundtoldsregnskaberne dog en enestående rig og nyttig kilde til den tids handelshistorie.

Her er ikke pladsen til at illustrere sundtoldens og østersøhandelens størrelse og udvikling med tal og kurver. Men ganske kort skal sundtrafikkens betydning karakteriseres. Det står fast, at så længe hollænderne var den førende handelsnation, forblev østersøhandelen deres vigtigste søfartsrute. Mindst halvdelen af de skibe, der løb ud fra Holland, var destineret til baltisk havn, og endnu i sidste halvdel af det 17. århundrede anføres det, at totrediedele af Amsterdams handelskapital var placeret i østersøhandelen. Når hollænderne i samtiden udstyrede østersøfarten med så mange smukke og malende benævnelser som „moderhandel“, handelens „sjæl“, „livsnerve“ eller „hjerteråre“, tænkes der imidlertid ikke blot på varemængden, men vist nok så meget på varernes egenart. Det kan og skal sikkert opfattes ganske bogstaveligt, når en hollandsk søfartskyndig i 1640'erne karakteriserede østersøhandelen som den, hvoraf „alle andere commercien ende traffiquen dependeren“. Der tænkes da ikke så meget på, at østersøområdet var et vigtigt afsætningsmarked for engelsk klæde, hollandsk sild, fransk, spansk og portugisisk salt og vin, for sydfrugter, krydderier og andre varer fra Levanten og de oversøiske lande. Nej, afgørende var det, at mange af de baltiske varer var en livsbetingelse for det mere fremskredne Vesteuropas hele økonomi. Storbyernes brødforsyning var afhængig af østersøkornet, og efterspørgselen efter dette var bestemmende for den mængde tonnage, man årligt sendte gennem Øresund. Alligevel passer udtrykkene „moderhandel“ og „handelens sjæl“ bedre til de baltiske varegrupper i anden række; de dannede nemlig grundlaget for al vesteuropæisk skibsbyggeri og hele skibsfart. Det drejer sig om trælast i eg og fyr til skibstømmer, om beg og tjære til at tætte og imprægnere skibene med, om hør og hamp til sejl og tovværk samt om svensk kobber og jern til forhudning og til skibskanoner.

Med denne sammensætning af importen fra Østersøen forstår man, at den vældige hollandske og engelske handelsekspansion omkring år 1600 – bl. a. til Middelhavet og Ishavet, men især til Afrika og de to Indier – ikke kom til at betyde svigtende interesse for den traditionelle østersøfart, således som man tidligere har ment og en tid troede at finde bekræftet ved en ukritisk benyttelse af sundtoldstabellernes skibsstatistik. Tværtimod gjorde de nye eksotiske markeder de baltiske produkter endnu mere uundværlige for de store ekspansive handelsnationer i Vesteuropa. Derfor deltog Holland også mere aktivt i politikken omkring Øresund og i det hele taget i nordisk politik end nogensinde før og siden.

Således blev Helsingør, især under Frederik II.s og Christian IV.s regeringer, sædet for et myldrende rigt og broget liv, ikke mindst når den store vestlige forårsflåde stod ind ved første åbne vande. Da lå de store bugede skibe, om ikke i tusindvis, som imponerede iagttagere beretter, så dog i hundredevis ud for Kronborg. Her mødtes alle tråde. Søfolk udskiftedes, penge veksledes, her tog man proviant og vand ind, og navnlig blev Helsingør en vigtig poststation og nyhedscentral. Her fik skipperne nærmere instruktioner om rute og ladning fra rederne, mens de sidste nyheder om priser og udsigter for fragt- og varemarkedet rapporteredes hjem sammen med de verserende rygter fra alle hoffer og krigsskuepladser. Intet under, at den danske konge meget tidligt krævede regelmæssige nyhedsrapporter fra sine toldere, mens fremmede regeringer snart efter sendte agenter og faktorer til Helsingør i samme øjemed. Helsingør var givetvis den fornemste danske kontakt med udlandet.

Men hvad betød sundtolden reelt i økonomisk og politisk henseende? Det siger os i virkeligheden så utrolig lidt at få at vide, at tolden i denne storhedstid for Øresund regelmæssigt beløb sig til 200–300 000 rdl. årligt, og at den under Christian IV.s voksende finansnød, takket være stigende effektivitet ved opkrævningen, stadige forhøjelser og nye afgifter, en tid voksede til mere end det dobbelte, til over 600 000 rdl. For at få mening må disse størrelser ses i forhold til værdien af de passerende varer eller i forhold til det danske statsbudget. I almindelighed



Øresunds toldkammer, bygget 1740, nedrevet 1860.
Maleri af Hans Andreasen på Handels- og Søfartsmuseet.

kan man ikke sige, at sundtolden var særlig trykkende for handelen. Den udgjorde normalt kun nogle ganske få procent og var altså mere irriterende end egentlig generende. Først under Christian IV.s forhøjelser, hvor den for visse varer steg til 10–20 % eller mere, blev den en alvorlig hindring. – Da sundtrafikken imidlertid var så omfattende, blev transittolden alligevel et meget betydeligt aktiv for den danske statshusholdning. Gennem lange tider var den normalt den største indtægtspost og udgjorde omkring år 1600 omkring tredjedelen af hele statens budget. Under Christian IV.s forhøjelser steg den yderligere, også relativt, og nåede op til over halvdelen, så at den uden vanskelighed kunne dække de store udgifter til hoffold og flåde. Det var derfor uundgåeligt, at sundtolden vakte misundelse og vrede hos nabostaterne.

Sundtolden gik direkte i kongens egen kasse og var følgelig unddraget rigsrådets kontrol. Den gjorde det derfor lettere for Christian IV at gennemføre sin militære eventyrpolitik under Tredivåarskrigen. Rigsråderne advarede hovedrystende mod kongens hæmningsløse brug af toldskruen, men havde ikke magt til at hindre den. Rådets bange anelser slog til. Da Danmark kom i krig med Sverige og viste sig underlegen, greb Holland

nok ind og skaffede landet en tålelig fred med Sverige i 1645, men prisen var ophævelsen af toldforhøjelserne og afskaffelsen af visiteringen af de hollandske skibe. Og i fortsættelsen betød det en ydmygende afhængighed af denne ledende sømagt. I 1660 mæglede Holland påny mellem Danmark og Sverige. Skønt Danmark til slut stod som sejrende, fik Sverige dog lov til at beholde de erobrede skånske lande. For det var jo en betryggelse for den hollandske sømagt at vide Øresunds kyster delt mellem de to nordiske magter, og det var en klar fordel for den, at den reducerede sundtold stadig tilfaldt Danmark, der nu var blevet den svageste.

I den følgende tid ophørte spørgsmålet om Øresund og sundtold at være et magtpolitisk spørgsmål af europæisk interesse, selv om Danmark og Sverige endnu et par generationer udkæmpede berømmelige søslag i det traditionelle farvand: Niels Juel i 1677 og Ivar Huitfeldt i 1710. Uden større forviklinger opkrævedes sundtolden efter de uforandrede traktatbestemte tariffer. Østersøhandelen gled ind i roligere baner, trafikken stagnerede og gik tilbage i betydning, alt mens de oversøiske markeder udviklede sig. At England endnu før udløbet af det 17. århundrede havde besejret den hollandske konkurrent på havet, sporedes først sent og langsomt i Øresund. Først i sidste halvdel af det 18. århundrede, da dønningerne fra den nye store engelske handelsekspansion havde forplantet sig til Østersøen, der nu var ved at blive reduceret til et sekundært afsætningsmarked, nåede man påny op på skibstallene fra Christian IV.s tid og overfløj dem fra omkring 1770, og først senere distance-rede England Holland i dette gamle hjørne af verdenshandelen. Det skete altsammen i de store amerikanske og indiske kolonikriges tid, hvor også det neutrale Danmark oplevede en „florissant“ handelsperiode og til tider selv indtog en dominerende plads i østersøhandelen. Men da var det København, ikke Helsingør, der var stapelpladsen, hvorfra de oversøiske produkter reeksporteredes. Det var især varer som sukker, te, krydderier, bomuld og kinesisk porcellæn.

Først ved liberalismens gennembrud i det 19. århundrede blev

Øresundstolden påny og for sidste gang et aktuelt politisk spørgsmål af betydning. Mens England stadig var meget tilbageholdende i sin utilfredshed med sundtolden, havde Sverige og især Preussen gentagne gange opponeret imod den, og samtidig rejste der sig også danske røster om dens afskaffelse, navnlig i københavnske handelskredse, der følte den som en trussel mod deres transithandel i konkurrence med Hamburg. Indenfor den danske regering var man også fuldt opmærksom på, at sundtolden som alle flodtolde havde overlevet sig selv, og at den danske højhedsret, der hvilede på forestillingen om Øresund som et specifikt dansk farvand, var blevet meget illusorisk, efter at dets østkyst var blevet svensk, og en opretholdelse af tolden ved magt lå selvfølgelig såvel udenfor Danmarks agt som evne. Man tilbød Preussen en afløsning af toldpligten, men da dette tilbud ikke blev modtaget, foretog regeringen i 1842 en almindelig nedsettelse af tolden og skaffede den københavnske transithandel visse lettelser.

Moderation var dog ikke tilstrækkelig. Umiddelbart efter nedsettelsen tog U.S.A. et radikalt initiativ og krævede sundtolden totalt afskaffet. I 1843 fremsatte den amerikanske statssekretær A. P. Upsher klart og skarpt sin regerings syn på spørgsmålet. Han fremholdt, at Danmark „ikke kan kræve denne told under påberåbelse af nogetsomhelst princip fra naturretten og den borgerlige lov eller af nogen anden grund end traditionen¹, der ikke kan retfærdiggøre i den forhåndenværende situation. Landet yder ikke noget til gengæld for denne afgift, og det kan ikke engang med magt kræve den håndhævet“. U.S.A. syntes også besluttet på at gennemtvinge sin vægring ved at lade amerikanske krigsskibe konvoyere en handelsflåde gennem Øresund.

Netop som aktionen skulle sættes i værk, døde Upsher. Personskiftet i staternes udenrigshandel fjernede den øjeblikkelige fare, men spørgsmålet blev ikke taget af dagsordenen. I 1848 tilbød man en amerikansk afløsning, i 1853 krævede man tolden ophævet uden erstatning, og i 1855 opsigde man formelt, med

¹ Andetsteds karakteriseres sundtolden som et levn fra „en meget fjern og barbarisk periode, før Amerikas opdagelse“.

et års varsel, den dansk-amerikanske handels- og skibsfarts-traktat af 1826, der alene forpligtede de amerikanske skibe til at erlægge sundtold. Den tilståede respit benyttede den danske regering til at indkalde en sundtoldskonference i København af alle interesserede magter. Efter lange og vanskelige forhandlinger vedtoges 14. marts 1857 en international konvention, der indeholdt en generel ophævelse af Øresundstolden, også for de magter, der ikke tiltrådte konventionen. Til gengæld forpligtede de kontraherende lande sig til at betale en afløsning, der bestemtes som en kapitalisering af den sidste periodes afgifter. Med U.S.A., der ikke havde deltaget i konferencen, afsluttedes kort efter en tilsvarende konvention, hvorefter der ydedes det stipulerede beløb, dog ikke som afløsning, ej heller som erstatning, men som en erkendtlighed, „i betragtning af“ at Danmark forpligtede sig til at vedligeholde fyrvæsen og sømærker i Øresund og Bælterne.

Sundtoldsafløsningen var beregnet til 35 mill. rdl. og indbragte ca. 33½ mill. svarende til ca. 67 mill. kr.

Øresundstoldens saga var endt og med den Helsingørs storhedstid. Men Øresund eksisterede stadig som et merkantilt og strategisk vigtigt farvand, og Preussens og Ruslands fremvækst til stormagter ved Østersøen med levende interesse i passagen til verdenshavet havde netop forøget dets politiske betydning, således som det var kommet til udtryk under Krimkrigen 1854-56. Kielerkanalens åbning i 1895 og siden reduktionen af Rusland som østersømagt efter 1. verdenskrig gjorde atter for en stund Øresund mindre politisk bemærket. Efter 2. verdenskrig har det til gengæld sammen med Bælterne atter fået en udsat placering i spændingsfeltet mellem Øst og Vest. Sovjet-ruslands magtsfære er rykket nærmere, og U.S.A.s interesse i og betydning for europæisk politik, bl. a. i NATO, har ganske andre dimensioner nu end for hundrede år siden, da de for første gang gjorde sig gældende ved Øresundstoldens afløsning.