



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

SÆRTRYK

AF

„FREDERIKSBORG AMT“

1919



C. NORDLUNDES BOGTRYKKERI, HILLERØD.  
MDCCCXIX.

# Oversigt over Øresundstoldens Historie.

Et Foredrag af *Æxel Linvald*.

---

DE Undersøgelser over Sundtoldens Historie, der i den nyere Tid er foretaget, har givet til Resultat, at dens første Begyndelse rimeligvis lader sig ansætte til 1429. Mellem dette Aar og saa den 14. Marts 1857, Datoen for Traktaten om Toldens Afløsning, ligger over 400 Aar, i hvilke Sundtolden har været en af den danske Stats væsentligste Indtægtskilder og samtidig en af de Faktorer, der var bestemmende for dens internationale Stilling og i mange Tilfælde afgørende for Spørgsmaalet Krig eller Fred.

Med Hensyn til denne Sundtold i Almindelighed gælder det, at den selvfølgelig ikke var noget for Danmark enestaaende, men vistnok som sit Forbillede har de i Tyskland udbredte Flodtolde. Dens Forudsætning var den fra gammel Tid af de danske Konger hævdede Ret over Sundet, en Forudsætning, der i senere Tider, da Statsmagtens Myndighed ikke begrænsedes til selve dens Territorium, men ogsaa hævdedes over de nærliggende Have, endnu skarpere blev gjort gældende.

Dette Forhold varer ved til Begyndelsen af det 18. Aarh. Fra da af bliver Sundtolden alene en Passageafgift, som var af stor praktisk Betydning for de danske Finanser, men i hvis Betaling der ikke laa nogen Anerkendelse af Danmarks Højhedsret over Sundet; Sundtolden stod da ganske i Klasse med andre Toldafgifter.

Naar man sætter Sundtoldens Oprindelse til 1429, er det paa Grundlag af en lang Række Studier over hele dette Spørgsmaals Historie.

Tidligere var Opfattelsen en anden. Historikeren *G. L. Baden* satte i 1820 dens Oprindelse helt tilbage til den graa Oldtid, fordi han mente, at den ifølge hele sin Karakter maatte have sit Udspring i „Oldtidens barbariske Folkeret, ifølge hvilken en Fremmed og en Fjende var ét“, og desuden fordi der efter hans — urigtige — Mening var en Forbindelse til Stede mellem Øresundstolden og saa Tolden i Haløre Marked, hvilket Sted han henlagde til Helsingør. Hans samtidige Juristen *I. F. V. Schlegel* mente, at Tolden begyndte at blive opkrævet i det 12. Aarh., forskellige fremmede Forskere, at den i hvert Fald fandtes i 2den Halvdel af det 14. Aarh.

Det var saaledes den almindelige Mening, at Øresundstolden var en meget gammel Afgift; alene en tysk Forsker, *Hirsch*, ytrede Tvivl om Opfattelsens Berettigelse og pegede paa Erik af Pommern som den sandsynlige Ophavsmand til Toldens Indførelse. Denne ene Svale fik imidlertid ingen Betydning. Da hele Spørgsmaalet under Forhandlingerne om Toldens Afløsning fik praktisk Interesse, gik saavel de fremmede Magter som ogsaa Danmark ud fra som en given Ting, at den første Oprindelse til Tolden endog laa helt tilbage i det 14. Aarh., hvis den da ikke var ældre, hvad man var mest tilbøjelig til at tro.

Paa dette Punkt griber Nutidens Forskning ind, og som paa saa mange andre Omraader, kommer den ogsaa her til at pille bort noget af den Ærværdighed, som formodet Ælde altid giver.

Den afgørende Forandring i Opfattelsen skyldes *I. A. Fridericia*. Han viste først, at de Argumenter, paa hvilke navnlig Schlegel støttede sin Opfattelse af Toldens Ælde, ikke kunde holde Stik for en Prøvelse. De Bestemmelser, han omtalte, angik slet ikke nogen Øresundstold, overhovedet ikke en Transit-told, men gjaldt enten en Pundtold, som Hansestæderne opkrævede af deres egne Skibe for deraf at bestride Udgifterne til deres Krigsflaade i Sundet, eller ogsaa en ren Udførselstold.

Efter at have ryddet disse og andre Vidnesbyrd af Vejen, godtgør Fridericia, at det først er under Erik af Pommern, at der findes utvetydige Beviser for Toldens Tilstedeværelse. Han finder det for det første sandsynligt, at Øresundstolden har været en af Aarsagerne til de vendiske Stæders Krigserklæring i 1426, og nævner Cronikon presbyteri Bremensis' Bemærkning om Stædernes Forsøg paa at ødelægge „den nye Borg, Helsingør, opført af Kongen til at aftvinge Skipperne en uvant Told ved det Stræde, som fører fra Østersøen til Oceanet.“ Mere afgørende er dog et Udkast til en Instruks, der henføres til 1433, og som viser, at man under de da forestaaende Forhandlinger med de vendiske Stæder særlig vil have Sundtolden optaget til Drøftelse. Ikke til at misforstaa tales der i denne Instruks om en af Kongen ved Krogen paalagt utilbørlig ny Told paa en fri, aaben Strøm. Tidspunktet for denne Tolds Indførelse angives at ligge efter 1423. Ud herfra og sammenholdt med, at første Gang der, efter Hirsch' Udsagn, fra hanseatisk Side klages over Tolden, er i Rostock 1425, henlægger Fridericia Tolden til Tiden mellem Maj 1425 og Aarets Slutning. I Tiden mellem August 1423 og Maj 1425 opholdt Kongen sig nemlig i Udlandet og har da næppe kunnet træffe en saadan Forholdsregel.

Til hvilket Tidspunkt den indenfor disse Aar skal henlægges, og i det Hele dens første Historie, blev derpaa slaæet endelig fast af *William Christensen* i hans Bog om Unionskongerne og Hansestæderne og af *Kr. Erslev* i Erik af Pommern.

Første Gang, Tanken om en Øresundstold dukker frem, er under de Forhandlinger, der i 1423 fandt Sted mellem Erik af Pommern og Hanseaterne om en Regulering af Handelsforholdene og tillige om Samvirken mod Holstenerne. Fra dansk Side blev der derunder foreslaæet som en Ordning af Mellemværendet, at hvert Skib i Øresund skulde stryge sit Flag og betale en nærmere fastsat Afgift. For første Gang var her fremsat Tanken om en ren Transittold, der skulde betales af alle Skibe, uanset om de besøgte Skaanemarkedet eller ikke, og der laa tillige i Forslaget Kravet om Anerkendelse af Øresund som et rent dansk Farvand.

Foreløbig maatte Kong Erik lade Planen falde, men han opgav den derfor ikke. Først søgte han i Forvejen at tage Forholdsregler, der kunde sikre dens Gennemførelse, og opførte helt ude paa Spidsen af Landet en ny Borg, der sammen med Helsingborg var i Stand til at beherske Indløbet til Sundet. Da Erik saa senere kom i aaben Krig med Hanseaterne, mente han Øjeblikket kommet til at træffe en Forholdsregel, der paa en Gang kunde ramme Modstanderne og ophjælpe hans Finanser. 1429 findes de første Vidnesbyrd om, at Tolden virkelig er bleven opkrævet.

Denne Erik af Pommerns Tanke, allerede i sig selv et Vidnesbyrd om hans politiske Klogskab, var det saa meget mere, som det jo netop var paa denne Tid, at Skaanemarkedet begyndte at gaa over til alene at blive besøgt for Sildens Skyld og ikke som tidligere var et Sted, hvor Udveksling al alle Slags Varer foregik. Et Par Tal vil vise Udviklingen. Medens der i 1368 alene fra Lübeck sejlede 169 Skibe til Skaane, var Tallet i 1494 paa alle de fremmede Skibe, der besøgte Skaane, lidt ringere og deres Størrelse tilmed mindre. Dermed maatte selvfølgelig indtræde en Formindskelse i Udbyttet af de Afgifter, den danske Krone oppebar af Markederne. Øresundstolden var da et ypperligt Middel til at skaffe Erstatning.

Med Hensyn til dens Karakter i denne og den følgende Tid kan det straks slaas fast, at det udelukkende var en fiskal Told, der alene tjente Statens pekuniære Interesse. Derimod kunde den ifølge sin Karakter aldrig blive et Beskyttelsesmiddel for Indlandets Handel eller Industri. Den er ikke Beskyttelsestold, men alene Finanstold.

Et var imidlertid at paalægge en Told og opkræve den af Fjenderne, saafremt Kongen da besad tilstrækkelige Magtmidler, noget ganske andet ogsaa i Fredstid at faa den anerkendt af alle søfarende Nationer.

Allerede i 1429 kan det ses, at Englændere og Hollændere fandt sig i at betale den ny Told, Prøjsere og Liflændere maa

derfor ogsaa gøre det, og det samme gjaldt efter Stilstanden i Horsens 1432 og den endelige Fred i Vordingborg 1435 ogsaa de vendiske Stæder, bl. a. Lübeck og Hamburg.

For saa vidt var jo dermed Sundtolden anerkendt af de vigtigste søfarende Nationer, i hvert Fald af alle dem, der kunde tænkes i større Udstrækning at sende Skibe gennem Øresund. Dermed stod Tolden dog endnu ikke fast. Saa snart Kong Erik igen kom i Vanskeligheder, maatte han indrømme Fritagelser og Lempelser, og det samme gjaldt hans Efterfølgere. Sundtoldens Betaling eller Ikke-Betaling bliver derfor en Maalestok for de danske Kongers Magt.

Allerede 1436, da Begivenhederne i Sverrig begyndte at vokse Erik over Hovedet, maatte han for at vinde Lübeck, Hamburg, Wismar og Lüneburg, der skulde mægle mellem ham og Svenskerne, indrømme dem Frihed for Sundtold. Denne tilstodes ogsaa senere, uvist hvornaar, til Rostock og Stralsund, derimod ikke til de prøjsiske Stæder, til Trods for, at man fra hanseatisk Side paastod, at Fritagelsen var lovet alle Hansestæderne. Derimod udvidedes Begunstigelsen i 1437 til ogsaa at gælde Greifswalde, der havde stillet sig i et særlig venskabeligt Forhold til Erik. 1497 var den dog igen bleven toldpligtig.

Saaledes var Stillingen ved Erik af Pommerns Fordrivelse. Christoffer af Bayern, der sad adskilligt svagere i Sadlen, end Erik havde gjort det, blev nødt til at gaa endnu videre, og, om end Formaliteterne ikke var i Orden, dog i den allerstørste Del af sin Regeringstid faktisk tilstaa alle Hanseater Toldfrihed. Først lige inden Kongens Død begynder Klagerne over, at denne Fritagelse bliver krænket, idet Prøjserne tvinges til at betale Told. Dette er ogsaa Tilfældet under hele Christian I's Regering. De vendiske Stæder er de eneste, der formaar at hævde deres Toldfrihed.

Hed Hensyn til denne de vendiske Stæders Toldfrihed er Forholdet uklart, og det er næppe muligt at pege paa en enkelt Bestemmelse eller Traktat, der endelig har reguleret Forholdet. Dette hænger vel sammen med, at Hansestæderne, der baade



politisk og økonomisk i Løbet af det 16. Aarh. mistede deres Magtstilling, ikke var i Stand til at hævde den tidligere Ordning og foretrak at undgaa noget endeligt Opgør og leve videre paa Stumperne af det gamle. Endnu ved Odenseforliget 1560 mellem Danmark og Hansestæderne er der Tale om Fordele for „de seks vendiske Byer“. Men da 7 Aar senere Lasttolden blev indført, slap Lübeckerne ikke fri, og Klager til Rigsdagen i Augsburg medførte kun yderligere Forhøjelse specielt for dem. Derimod fik Svensk-Pommern Del i den svenske Toldfrihed og beholdt den til 1715, da Landsdelene øst for Pene-floden gik over i prøjsisk Besiddelse, for Restens Vedkommende til 1720. Forøvrigt vedbliver Forholdet til adskillige af de hanseatiske Byer at være uklart, og flere Gange opdukkes i den følgende Tid fra prøjsisk Side det gamle Krav om fuldstændig Toldfrihed uden dog at blive sat igennem. Hvad angaar de andre Magters Villighed til at betale Sundtolden var det vigtigste, at England faktisk bøjede sig for de danske Kongers Krav, men formelt først anerkendte det under Kong Hans.

Af større Betydning er Forholdet til Sverrig. Lige fra Sundtoldens første Begyndelse havde dette Land som en naturlig Følge af Unionen bevaret sin Toldfrihed i Sundet. Første Gang der heri gøres Indgreb er under Christian IV. Göteborgs Anlæggelse synes at kunne faa farlige Følger for de danske Kongers vigtigste Indtægtskilde, fordi de hollandske Købmænd først sendte deres Skibe derhen og saa lod dem gaa gennem Sundet som svenske. Fredeñ i Knærød stadfæstede dog Svenskernes Toldfrihed, og det var først i 1623, at Christian IV i Harme over svenske Toldpaalæg ophævede Sverrigs Sundtoldfrihed. Alle-rede det følgende Aar blev den dog igen givet tilbage og var i den følgende Tid næsten uantastet. Stadig saa imidlertid Svenskerne gennem Fingre med, at hollandske Købmænd ved falske Opgivelser i Certifikaterne, d. v. s. Beviserne for, at Skib og Gods virkelig tilhørte svenske Borgere, slap igennem uden at betale. Forbitrelsen herover fra dansk Side tillige med Svenskernes Vrede over de noget hensynsløse Forholdsregler, Dan-





skerne iværksatte for at hindre det, var en af Aarsagerne til Fredsbrudet 1643. Desuden stredes man om, hvorvidt Sverrigs nyerhvervede Østersøprovinser ogsaa skulde have Del i Sundtoldfriheden. Brømsebrofreden afgjorde næsten alle Stridsspørgsmaalene til Sverrigs Fordel, bl. a. ved at afskaffe Certifikaterne, og Sverrig beholdt sin Toldfrihed lige til Freden i Frederiksborg 1720.

Fra dette Øjeblik maa Søfarere af alle Nationer betale Sundtold. Peter den Store forlangte ganske vist, at Sverrigs Toldfrihed efter Freden maatte vedblive at gælde de til ham afstaaede Østersøprovinser. Kravet blev imidlertid afvist, da de omtalte Landsdele jo først var blevet afstaaet et Aar efter, at Sverrig havde givet Afkald paa Toldfriheden.

Tolden opkrævedes ved Helsingør og betaltes kun af Skibe, der passerede Sundet; intet syntes derfor lettere end at undgaa Udgiften ved at sejle gennem et af Belterne. Denne Fremgangsmaade blev selvfølgelig snart opdaget, og i 1452 maa Christian I ganske forbyde denne Sejlads og minde Søfarerne om, at Øresund er „den rette sædvanlige Strøm“. Et Par Aar efter følger han til det gentagne Forbud den noget dristige Paastand, at Vejen gennem Beltet „har været alle fremmede Nationer af Arilds Tid forbuden“; det samme indskærpes 1465 i en Traktat med England.

Imidlertid var det sikkert ikke let at paase, at ingen benyttede den forbudte Vej; snart kom man derfor ogsaa ind paa det naturlige Forhold i Belterne at opkræve den samme Told som i Øresund. 1490 maa saaledes England gaa ind derpaa, og 1560 Hanseaterne. Denne Told kom dog aldrig til at betyde noget videre i Sammenligning med de Summer, der blev opkrævet i Helsingør. Det var ogsaa for at sikre sine Indtægter her, at Frederik II opførte det kostbare Kronborg, der 1584 stod fuldendt.

Som allerede omtalt var Øresundstolden en ren og skær Finanstold, der tilmed havde den store Fordel at betales af de

udenlandske Købmænd og saaledes ikke generede Landets egne Børn. Det maatte derfor ligge i Kongens Interesse at skrue den saa højt op som muligt, og det var et rent Magtspørgsmaal, hvorlænge dette kunde gaa godt. Imidlertid var der det mislige ved det, at Kongen navnlig befandt sig i Pengeforlegenhed, naar han førte Krig. En Toldforhøjelse kunde imidlertid let forøge Fjendernes Antal.

Saaledes kom det ogsaa Gang efter Gang til at gaa.

Dog varede det noget. Saalænge det væsentlig var Østersøbyerne, hvis Skibe i større Tal gik gennem Sundet, kunde Tolden ikke bringe virkelige Farer over Danmark. Dels var de vigtigste Byer helt fritagne, dels var de andre jo ret ubetydelige, og deres Kraft altid lammet ved Stridigheder og Kævl. Uenighed med Hansestæderne kunde vel bringe Ubehageligheder, men ingen virkelig Fare.

Nu foregaar jo imidlertid den store Forandring indenfor Handelen; dens Tyngdepunkt forlægges fra Middelhavet til Atlanterhavet; Østersøbyerne mister deres Betydning som Mellemed mellem Norden og Syden, og Rollen overtages af Nederlandene. To Tal vil vise Udviklingen. Medens i 1528 kun 543 nederlandske Skibe sejlede gennem Sundet, er Tallet i 1563 steget til ikke mindre end 2892. Samtidig afløses ogsaa Rhinskvinen af sydeuropæisk Vin, tilført af Hollænderne, tysk Øl af hjemmelavet Øl, og den hollandske Sild vinder frem for endelig at sejre omkring Midten af det 16. Aarh., da Sildefangsten i Sundet tog af.

Hele denne Forandring betød, at det for Fremtiden var Hollænderne, hvis Skibe gik gennem Øresund, og som derfor var mest interesserede i Toldens Størrelse. De svage og splidagtige Hansestæder afløstes af en kraftig Nation, som var i Stand til at tage Kampen op mod de danske Konger. Faren blev saa meget større, som Danmarks Nedgang jo snart begyndte, og uheldige Krige og daarlige Finansforhold kom til at høre til Dagens Orden. Til Sundtolden, de danske Kongers „Guldmine“, stilledes større og større Krav, hvoraf Følgen atter maatte blive fjendtligt Forhold til de søfarende og navnlig da til Nederlandene.

Disse Stridigheder med Nederlandene angaar ikke selve Toldens Eksistens, men alene dens Størrelse. Dette er den afgørende Forskel fra de Vanskeligheder, Tolden tidligere havde voldt i Forholdet til Hansestæderne.

Til at begynde med var Øresundstolden en ren Skibstold og beløb sig til en Nobel, ca. 16—18 Kroner i Nutidsmønt, af hvert Skib, men forholdsvis hurtigt kom man ind paa til en vis Grad ogsaa at tage Hensyn til Ladningen. Saaledes har vistnok allerede Erik af Pommern krævet den sædvanlige Afgift selv af de vendiske Skibe, naar de havde Gods inde, der hørte hjemme andetsteds. Christian I gik videre og forlangte  $\frac{1}{2}$  Mark dansk af hver Læst Gods, saafremt Certifikaterne ikke viste, at baade Gods og Ladning tilhørte Hanseaterne. Af alle ikke-hanseatiske Skibe skulde betales den samme Afgift, selv om ogsaa en Del af Ladningen tilhørte Hansekøbmænd. Derimod er det først i Begyndelsen af Kong Hans' Regering, at man i større Udstrækning finder Klager over en Forhøjelse af Sundtolden.

I det hele kan den heller ikke siges at have været særlig høj. Fra 1497 og 1503 er bevaret de første Sundtoldregnskaber, der viser, at det kun er ganske undtagelsesvis der betales 3 eller 4 Nobler. Som oftest betaler Hanseaterne kun 1, de andre Købmænd derimod 2.

Allerede Christian II begynder derimod i sine sidste Aar at forhøje Sundtolden og vækker derved Nederlændernes stærkeste Forbitrelse. Navnlig er det dog til Peder Oxen, at den første virkelige store Forhøjelse knytter sig.

Landets Penge nød var under Syvaarskrigen stadig bleven større, og nødvendigt var det at skaffe Udveje. Sundtolden var den nærmest liggende, og Øjeblikket tillige yderst gunstigt, idet Nederlænderne netop 1567 havde indledet deres Opposition mod det spanske Herredømme. Peder Oxen nøjedes ikke med at forhøje Tolden, men gjorde den tillige langt mere rationel. Afgiften havde hidtil i det væsentlige været en Skibstold og ens for store og smaa Skibe, naar de hørte hjemme i Østersøbyerne. Følgen var, at man altid benyttede saa store Skibe som paa nogen Maade muligt. Fordelen derved blev nu ophævet, idet

den gamle Skibstold næsten helt afløstes af en saakaldet Lasttold, der først blev fastsat til 1 Daler for hver Læst, naar Skibet var ladet, og  $\frac{1}{2}$ , naar dette ikke var Tilfældet. Siden faldt den sidste Bestemmelse dog atter bort, og Varernes Art kom til afgøre Toldens Størrelse.

Med denne Forandring, der i Almindelighed og sikkert med Rette er knyttet til Peder Oxes Navn, var anvist den Vej, der i den følgende Tid atter og atter blev slaet ind paa. Øjeblikket var som sagt gunstigt, idet Nederländerne ikke var i Stand til straks at træde kraftigt op. Men den følgende Tid skulde vise, at det ikke altid vilde blive saaledes. Der var fra nu af skabt et bestemt Modsætningsforhold mellem Danmark og Nederlandene, et Modsætningsforhold, der kom Danmark dyrt at staa og var en af de væsentligste Faktorer, der skaffede Sverrig de skaanske Provinser.

Sundtolden maatte saa meget mere skaffe Danmark Fjender, som man ikke blev staaende ved den af Peder Oxe indførte Forhøjelse, men Skridt for Skridt gik videre. 1611 vel kun foreløbig, men dog nok til, at der i Holland fremsattes Trusler om Forbund med Sverrig og omtaltes Planer om helt at slippe for Sundtolden ved i Stedet for ad den almindelige Handelsvej at føre Varerne til Hamburg og derfra over Land til Lübeck. Selv om Tolden efter Krigen igen blev nedsat, vedblev dog Misfornøjelsen og Frygten at være til Stede og gav sig betænkelige Udslag. Allerede 1613 sluttede Nederlandene og Lübeck et Forsvarsforbund til Værn for Handelens Frihed paa Øster- og Nordsøen, og endnu mere betydningsfuldt var det, at Gustav Adolf 1614 tiltraadte det nederlandsk-lybske Forbund.

Øresundstolden havde til de gamle Fjender føjet en ny og mægtig Modstander. Dette skræmmede dog ikke Christian IV fra at gaa videre ad den engang betraadte Vej. Gang efter Gang forhøjedes Tolden, og det var langt fra Smaating, der var Tale om. 1638 steg Skibsafgiften med en Fjerdedel, Tolden for Varer til det dobbelte, tredobbelte eller endogsaa firdobbelte. 1639 føjedes dertil 1 pCt. af alle Varers Værdi, og Tolden paa Salpeter gik helt op til 77 pCt. af dens Pris.

Alle disse Forholdsregler, som Christian IV trods Modstand hos Rigsraadets Flertal, men med Støtte hos Corfits Ulfeld drev igennem, skabte et ulægeligt Brud med Nederlandene, om end den ligefremme Krig blev undgaaet. I Amsterdam talte man om, at Nøglerne til Sundet laa i Amsterdams Havn, og med Sverrig sluttedes i 1640 et defensivt Forbund, hvis Brod var tydelig rettet mod Danmark, og som hvis Maal betegnedes Hævdelsen af Sejladsens og Handelens Frihed i Østersøen og Nordsøen.

Den saaledes skabte Misstemning vedblev at bestaa til Trods for, at Christian IV under en Række Forhandlinger i Stade maatte gaa ind paa igen at føre Tolden tilbage til dens Størrelse i 1637. Følgerne kom til at vise sig, da Torstenssonkrigen havde bragt Landet i den største Nød. For Truslen om ogsaa at se Nederlandene direkte tage Sverrigs Parti maatte Danmark ved Kristianopol-Traktaten for 40 Aar indrømme dem en bestemt Sundtoldtarif, der var noget lavere end den i 1628 gældende. Dette betød en Nedsættelse, der sjældent gik under 25 pCt., undertiden endog helt op til mellem 50 og 80 pCt. Da tilmed Danmark blev nødt til i den følgende Tid at gøre lignende Indrømmelser til andre søfarende Nationer, til England, Frankrig og Hansestæderne, var det ikke ringe Tab, der direkte forvoldtes de danske Finanser, foruden den indirekte Skade af Hollands og Sverrigs Samvirken.

De Lærepenge, Danmark saaledes havde maattet betale, viste sig tilstrækkelige. Navnlig bevirkede de hos Ulfeld en fuldstændig Svingning i hans politiske Synspunkter og fik ham til for Fremtiden at arbejde paa en Tilnærmelse til Nederlandene.

Skulde en saadan imidlertid kunne opnaas og blive af Varighed, var det klart, at Sundtoldspørgmaalet maatte endelig ordnes. Allerede 1646—47 paa sin første Rejse til Holland havde Ulfeld derfor ogsaa udkastet eller optaget Tanken om at afløse Nederlandenes Sundtold af en aarlig Pengesum. Foreløbig stødte Planen dog paa uovervindelig Modstand baade hos Christian IV og i Holland, og det var først paa sin anden Rejse i 1649, at det lykkedes Ulfeld at faa gennemført den saakaldte Redemptions-traktat. Derefter skulde alle Skibe, ejede af Nederlændere, uanset

om Lasten tilhørte andre, kunne sejle gennem Sundet uden at betale Told. Dog maatte Skibet standse i Helsingør for at modtage en Passerseddel af den nederlandske Resident. Til Gengæld skulde saa Nederlandene betale Danmark en aarlig Sum af 140,000 Rdl. Jævnside Redemptionstraktaten var gaaet en defensiv Forbundstraktat.

Ganske vist fik Redemptionstraktaten ingen større Betydning. I Nederlandene voldte det betydelige Vanskeligheder at tilvejebringe Afløsningssummen. De Stater, hvis Søhandel var ubetydelig, vilde selvfølgelig ikke være med at betale den. Og for Danmark betød den en saa alvorlig Skærpelse af Forholdet til Sverrig, at man ogsaa her maatte ønske at vende tilbage til Kristianopol-Overenskomstens Bestemmelser. Dette skete da ogsaa 1653.

Dermed ophører i det hele og store Sundtolden at være en Kilde til Stridigheder mellem Danmark og Nederlandene. Men saameget betød dog stadig Minderne om Fortidens Kampe, at man aldrig i Holland kunde tænke sig at gaa med til igen at skaffe Danmark Sundprovinserne tilbage. Som Øresundstolden saaledes havde været Aarsag til alle Misstemninger og Rivninger mellem Danmark og Nederlandene og derigennem medvirket til Tabet af de skaanske Provinser, blev det ogsaa den, der var med til at hindre deres Tilbageerobring.

Politisk har Sundtolden derfor været til største Skade for Danmark. Anderledes stiller derimod Forholdet sig, naar man betragter den rent finansielt.

Oplysninger om dens Udbytte findes i Sundtoldregnskaberne. Det ældste bevarede er fra 1497, de næste fra 1503 og 1528. Fra 1536 findes de med nogle mindre Afbrydelser lige til Toldens Afløsning. Disse Regnskaber, hvis bearbejdede Udgivelse jo nu af Nina Bang er begyndt, indeholder selvfølgelig et uhyre Materiale til Belysning af Handelsforhold i Nordeuropa.

Som allerede sagt er de første bevarede Regnskaber fra 1497 og 1503, de opviser en samlet Indtægt af henholdsvis 981 og 1464 Nobler. Forskellen er stor, men rigtignok maa det bemær-

kes, at der ingen Sikkerhed er for, at Regnskaberne omfatter hele det paagældende Aar. Saafremt dette imidlertid er Tilfældet, maa det være urigtigt, naar det paa Frederik I's Tid blev opgivet, at Kong Hans' aarlige Indtægter af Sundtolden havde beløbet sig til 2—3000 Nobler. For den følgende Tid steg Indtægterne betydeligt, ved Peder Oxes Reform saaledes til det tredobbelte. Beregnet i moderne Mønt har man angivet Stigningen fra 195,000 eller 175,000 Kroner til 560,000. 1639 var Toldindtægten helt oppe paa 600,000 Rdl., det normale var dog vistnok kun ca. 400,000. Efter Kristianopol- og Brømsebro-Aftalerne faldt Indtægten i 1646 og 1647 til 140,000, 1656 til kun 70,000.

Hvad disse Summer betød for Konge og Stat er tydeligt, naar man betænker, at Sundtolden i 1567 udgjorde  $\frac{2}{3}$  af Statskassens direkte Indtægter. Og hele denne Indtægt var Kongen saa meget mere kær, som dens Anvendelse fra gammel Tid udelukkende beroede paa ham personlig, uden at Rigsraadet eller andre Myndigheder havde det fjerneste at sige derover.

Under hele Enevælden er der kun lidet at meddele om Øresundstoldens Historie. Grundlaget for Tolden var efter Redemptionstraktaten for Nederlandenes Vedkommende Kristianopolstraktaten; det samme gjaldt efter en Traktat af 1742 ogsaa Frankrig, og efterhaanden de fleste andre Magter. Efter Frederiksborgfreden var Toldens Udbytte i kendelig Stigning. I Løbet af Frederik V's Regeringstid voksede den saaledes fra 232,000 Rdl. til ca. 386,000. Først ved Ulykkerne i det 19. Aarh.s Begyndelse tog Tolden atter stærkt af. Toldsatsen var i Almindelighed 1 pCt. af Varernes Værdi. Men dels blev denne Bestemmelse ikke altid overholdt, dels var Varernes Værdi ikke variabel, men fastsat engang for alle, saa Tolden i visse Tilfælde kunde naa helt op til 6 à 8 pCt. af den virkelige Værdi.

Alle Magterne fandt sig uden Modsigelse i at betale Told, om end de selvfølgelig stræbte at opnaa saa gunstige Betingelser



som muligt. Det var først paa Wienerkongressen, at Klager begyndte at gøre sig gældende, foreløbig dog uden at faa nogen som helst Betydning.

Første Gang, der virkelig fremkommer Forslag om at faa Sundtolden afløst, er i Trediverne fra prøjsisk Side. Dog var dengang et noget klynkende Brev fra Frederik VI til Friedrich Wilhelm tilstrækkeligt til foreløbig at standse Sagen. Snart efter blev den dog igen optaget, denne Gang fra svensk Side, hvor man jo som Ejer af den ene Sundkyst mere end andre Steder maatte føle det urimelige ved hele Sundtolden. Direkte paa-virket af Sverrig greb i 1840 ogsaa England ind. Hvad man her klagede over, var navnlig Tidsspilde ved Klareringen i Helsingør. Til Trods for denne almindelige Misfornøjelse blev dog foreløbig det farlige Spørgsmaal ved Indrømmelser af Danmark noget skubbet i Baggrunden. Prøjserne var de vanskeligste at komme til Rette med, og i flere Aar forhandlede om en separat Afløsning uden dog at føre til noget Resultat.

Hidtil stod saaledes Sundtolden urokket. I Virkeligheden stemte den dog altfor lidt med Nutidens Handelsliv og retslige Begreber, til at dette kunde vare ret længe. Det var kun et Tidsspørgsmaal, inden en endelig Løsning maatte kræves.

Det blev Amerikanerne, der kom til at give Stødet til denne. Grundlaget for alle tidligere Klager havde været de rent praktiske, at Sætserne var for høje, Optrævningen for vanskelig etc., nu rejstes derimod tillige hele Retsspørgsmaalet. Amerikanerne anerkendte vel Toldens Ælde, men fandt tillige, at dens Oprindelse laa tilbage i „en meget fjern og barbarisk Periode før Amerikas Opdagelse“. Naar de derfor tilbød at betale Afløsning,  $1\frac{1}{4}$  Million Francs, var det alene som Vederlag for en gammel Indtægtskilde, men der skulde ikke deri ligge nogen Anerkendelse af den danske Stats Ret.

Dette var i 1848. Foreløbig fik man i Danmark Sagen stillet i Bero, men i 1853 rejstes den paany. Amerika opsagde sin Handelstraktat med Danmark og erklærede fra 14. April 1856 ikke at ville betale Told af noget amerikansk Skib. Dermed

var Spørgsmaalet rejst paa en Maade, det var umuligt at komme udenom.

Til alt Held havde Danmark nu ogsaa i Spidsen for Finans- og Udenrigsministeriet og i de paagældende Forvaltningsgrene Embedsmænd, der var i Stand til at optræde i den vanskelige Stilling og faa det mest mulige ud deraf. Det var Udenrigsminister *Scheele*, Finansminister *Andræ*, Generaltolddirektør *Sponneck* og Direktøren for Øresunds Toldkammer *C. A. Bluhme*. Efter langvarige Overvejelser enedes man omsider om at faa sammenkaldt en international Konference og paa denne, selv om man maaske af taktiske Grunde skulde begynde Forhandlingen med at drøfte Muligheden af en Revision af Toldloven, dog arbejde hen til en fuldstændig Afløsning ved en Kapitalisering af den aarlige Toldindtægt. Grundlaget herfor skulde ikke være Flaget, altsaa Skibenes Antal, men derimod Varetolden. Som Afløsningskapital fastsatte man 35 Millioner Rdl.

Indbydelse til Konferencen blev modtaget af alle Stater undtagen Nordamerikas Fristater. Da disse slet ikke anerkendte Toldens Berettigelse, ønskede de heller ikke at deltage i en Forhandling om dens Afløsning. Konferencen traadte sammen, og Bluhme, der var Danmarks Repræsentant, forelagde Forslaget om Afløsning, idet enhver Tanke om Revision nu var opgivet. Rusland og Sverrig-Norge gik straks i alle Henseender ind paa Forslaget, de andre Magter gjorde derimod Vanskeligheder, England af pekuniære Grunde, Napoleon III, fordi han var vred over Danmarks Neutralitet under Krimkrigen. Disse Vanskeligheder blev ikke mindre, fordi der blandt andet fra England fremkom adskillige ret umulige Forslag om en Afgift, beregnet efter Lastedrægtighed og opkrævet i den første Østersøhavn, et Skib anløb.

Grunden til denne Englands Holdning laa fortrinsvis i Ministeriets Vanskeligheder som Følge af de store Udgifter til Krimkrigen. Parlamentet optraadte dog i det Hele gunstigt overfor Afløsningen, kun krævede det — og mødte deri selvfølgelig Tilslutning hos Hansestæderne — at de eksisterende Afgifter for

Transithandelen i Holsten mellem Nordsøen og Østersøen samtidig maatte nedsættes. Det samme Krav blev opstillet fra fransk Side, og der var derfor for Danmark ikke andet at gøre end at gaa ind derpaa.

Dermed var de væsentligste Vanskeligheder ryddede af Vejen. Den 14. Marts 1857 kunde Konferencen holde sit Slutningsmøde, og i den følgende Tid ordnedes derpaa Betalingen. Selv Amerika betalte Danmark sine 720,000 Rdl., dog at det meget omhyggeligt sørgede for ikke derved at komme til at anerkende Sundtoldens Berettigelse.

Det var 35 Millioner, vi oprindelig havde forlangt som Afløsning. Deri fragik paa Grund af Kurstab og af andre Grunde saa meget, at Beløbet faldt til  $33\frac{1}{2}$  Million Rdl. eller 67 Millioner Kroner. Til Gengæld for dette Beløb gav vi Afkald paa en aarlig Sundtold af ca.  $2\frac{1}{2}$  Million Rigsdaler og maatte desuden gaa ind paa en Nedsættelse af Transittolden med ca. 300,000 Rigsdaler, altsaa ialt 2,8 Millioner. Erstatningen kom følgelig til at beløbe sig til knap 12 Gange den aarlige Indtægt. Dette kan synes lidt, men maa, som det er bleven gjort gældende, for at vurderes rigtigt, bedømmes ud fra Erkendelsen af, at det faktisk ikke havde været Danmark muligt længere at holde Sundtolden oppe, stridende som den ogsaa var baade mod alle praktiske Handelstarv og nutidig Folkeret.

