

Erik Gøbel

Øresundstolden og dens regnskaber 1497-1857

Erik Gøbel er cand.mag. og seniorforsker ved Rigsarkivet. Han har i mange år forsket i bl.a. dansk søfartshistorie og vore gamle tropekoloniers historie og udgivet adskillige værker om emnerne. Til Handels- og Søfartsmuseets årbøger har han siden 1978 skrevet ni artikler om sejladserne til tropekolonierne.

Historien om øresundstolden trækker lange spor. Så sent som under præsident Lula da Silvas officielle besøg i Danmark i 2007 eftergav statsminister Anders Fogh-Rasmussen som en symbolsk handling i en officiel tale Brasilien det engangseløb på 506.295 rigsbankdaler, som landet endnu ikke havde betalt som sin del af den internationale godtgørelse til Danmark for afskaffelsen af øresundstolden i 1857. Og et andet helt aktuelt eksempel: For tiden sidder et halvt hundrede mennesker i den nederlandske by Nijmegen og indtaster i en kolossal database – på dansk – de millioner af oplysninger, som sundtoldregnskaberne indeholder om de skibe, som passerede Helsingør mellem 1497 og 1857.

Den store internationale interesse for øresundstoldregnskaberne, der i dag befinder sig i Rigsarkivet i København, er forårsaget af, at de udgør en enestående kilde til international

søfart og handel ad en af verdenshandelens vigtigste ruter gennem flere hundrede år. Dette har da også resulteret i, at det danske kulturministerium har erklæret regnskaberne for værende af enestående national betydning, og for nylig har UNESCO optaget øresundstoldregnskaberne 1497-1857 i sit prestigøse Memory of the World Register, som er en fortegnelse over hele verdens umistelige skriftlige kulturarv. Her findes altså nu Rigsarkivets række af mere end 700 statelige bind sundtoldregnskaber sammen med den franske revolutions menneskerettighedserklæring, Gutenbergs bibel, Bayeuxtapetet og andre verdensberømte skriftlige kilder.

Øresundstolden og dens regnskaber har imidlertid kun været genstand for to artikler i Handels- og Søfartsmuseets årbøger for snart længe siden.¹ Det er derfor på tide at se på dem her igen, selvom der naturligvis i andre sammenhænge – både i Danmark og udlandet – er forsket og skrevet rigtig meget om tolden og til dels om regnskaberne.

¹ Albert Olsen, "Svenske Lurendrejere i Sundet i det 17. Aarhundrede", *Handels- og Søfartsmuseets Aarbog 1942*, s. 17-46; Aksel E. Christensen, "Øresund og øresundstold. Et historisk rids", *Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1957*, s. 22-40.



Helsingør Red i 1793 med dansk vagtskib. Et nederlandsk og britisk handelsfartøj har strøget sejl og er ankret op for at erlægge sundtold, medens det britiske orlogsskib på vej ud af Sundet saluterer for Kronborg. Slottet var bygget for toldintraderne, dvs. for statens indtægter fra øresundstolden.

(Gouache af Jens Bang. Handels- & Søfartsmuseet)

The Roads of Elsinore in 1793 with a Danish patrol ship. A Dutch and a British merchant ship have lowered their sails and have anchored in order to pay the Sound Toll while the British naval vessel on its way out of the Sound salutes Kronborg. The castle was built with the revenue from the toll.

(Gouache by Jens Bang. Danish Maritime Museum)

I år udgiver Told- og Skattehistorisk Selskab således den store bog *Tolden i Sundet*.² Deri findes en række artikler, som grundigt belyser mange aspekter af emnet. Bogens litteraturliste opregner mere end 500 titler uden på nogen måde at gøre krav på at være altom-

fattende. Det følgende bygger, hvor ikke andet er nævnt, på denne antologi samt på den brede fremstilling i *Dansk Toldhistorie*.³

2 *Tolden i Sundet. Toldoprævning, politik og skibsfart i Øresund 1429-1857*, red. Ole Degn, 2010.

3 Mikael Venge, *Fra åretold til toldetat. Middelalderen indtil 1660*, *Dansk Toldhistorie*, bd. 1, 1987, s. 83-137 og 199-230 og 250-260 og 274-277; Henrik Becker-Christensen, *Protektionisme og reformer 1660-1814*, *Dansk Toldhistorie*, bd. 2, 1988, s. 191-217 og 398-422 og 538-542; Henrik Fode, *Liberalisme og frihandel 1814-1914*, *Dansk Toldhistorie*, bd. 3, 1989, s. 128-152.

Artiklen hér ridser først øresundstoldens almindelige historie op, inden den beskriver selve de øresundstoldregnskaber, som opstod i forbindelse med toldopkrævningen. Derpå gøres rede for de forskellige moderne udgaver af sundtoldregnskaberne, ikke mindst den kommende elektroniske version. Og til slut gives nogle eksempler på, hvordan man kan udnytte sundtoldregnskaberne kolossale forskningspotentiale, navnlig for så vidt angår skibsfarten.

Øresundstolden

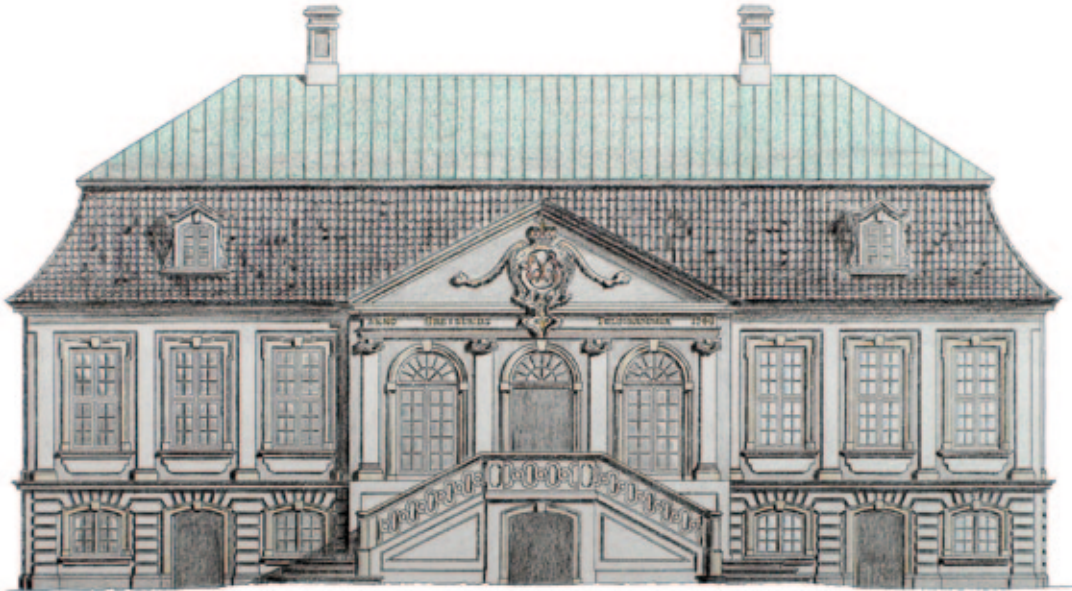
Øresundstolden blev indført i 1420'erne af Erik af Pommern (konge 1412-39) som en transitold, der skulle betales af alle fartøjer, som sejlede gennem Sundet. På den tid regerede den danske konge over begge kyster, og der var således tale om et dansk farvand, hvor man hidtil havde opkrævet skibstold ved sejladsen til Skånemarkedet. Også Christoffer af Bayern (1440-48) og Christian den Første (1448-81) lykkedes det, trods protester fra de søfarende udlændinge, at fastholde toldopkrævningen ved Helsingør, hvor kong Erik havde bygget slottet Krogen. Dog var en række af Hansestæderne fritaget for at betale sundtold. Dennes beløb var som hovedregel: 1 rosenobel per skibspassage.⁴ Senere i 1400-tallet blev også en række nederlandske byer forundt toldfrihed. Oven i skibstolden begyndte man i slutningen af 1400-tallet og begyndelsen af 1500-tallet at opkræve også told af tre udvalgte varer, nemlig baysalt, rhinskvin og kobber. De opkrævede

beløb var ikke store; men vigtig på længere sigt var den omstændighed, at de søfarende nationer efterhånden anerkendte den danske konges ret til at opkræve øresundstold.

I 1548 strammede man toldskruen ved at indføre den såkaldte hundredepenge, der var en afgift på 1 procent af ladningernes værdi, som alle upriviligerede nationer måtte betale – ud over rosenoblen for fartøjet. Med denne lastetold åbnedes vejen for kommende gradvise takststigninger på ladningerne, som da også snart blev den helt dominerende post i sundtoldregnskaberne.

Under Christian den Fjerde blev lastetolden gang på gang kraftigt forøget, især i slutningen af 1630'erne. Således blev med ét slag i 1638 skibstolden forhøjet med en tredjedel og lastetolden på mange varer firedoblet, på salpeter blev der endda lagt en afgift på hele 80 procent! Det årlige provenu voksede fra 233.000 rigsdaler i 1635 til 499.000 rigsdaler i 1641. Den dominerende søfartsnation, Nederlandene, protesterede, og efter at have tabt Torstenssonkrigen måtte Christian den Fjerde i 1645 ved Kristianopoltraktaten indrømme nederlænderne status som mestbegünstiget nation, hvis skibe blot skulle fremvise ladingdokumenter, men ikke måtte visiteres af de helsingoranske toldere. Ved samme lejlighed reduceredes toldsatserne drastisk for alle andre nationer, så 1645-49 lå den gennemsnitlige årlige indtægt kun på 125.000 rigsdaler. Langsomt derefter steg søfarten og dermed den samlede toldbetaling igen, som det fremgår nedenfor i afsnittet om toldindtægterne.

4 Rosenoblen var en engelsk guldmønt, indeholdende 7,8 gram guld.



Øresunds Toldkammer stod fra 1740 i Strandgade i Helsingør, indtil det blev nedrevet i forbindelse med en havneudvidelse i 1860. Ud fra fotografier og arkivmateriale har Lars Bjørn Madsen rekonstrueret den imponerende bygnings smukke facade mod vandet. Bag buevinduerne var en stor sal, hvor skipperne kunne opholde sig, medens deres papirer blev oversat i translationssalen til højre, og toldbehandlingen fandt sted i kæmmerersalen til venstre.

(Tegning af Lars Bjørn Madsen, 1985)

The customs building stood in Strandgade in Elsinore from 1740 until its demolition in connection with an enlargement of the harbour in 1860. On the basis of photographs and archive material Lars Bjørn Madsen has reconstructed this imposing building's beautiful façade facing the water. Behind the arched windows was a large hall where the skippers could wait while their papers were translated in the translation room on the right, and customs assessment took place in the treasurer's room on the left.

(Drawing by Lars Bjørn Madsen, 1985)

Sundtolden blev en særdeles vigtig indtægtskilde for den danske konge, i hvis partikulære kasse provenuet indgik – indtil det i 1771 blev bestemt, at pengene i stedet skulle tilfalde statens almindelige kasse. I perioden 1497-1857 blev opkrævet told af 1,8 millioner passerende skibe, som tilsammen erlagde et beløb på 86 millioner rigsdaler. Historikeren Ole Degn har omregnet dette beløb til 11,5 milliarder euro

eller 86 milliarder danske kroner i vore dages penge.

I slutningen af 1600-tallet udgjorde sundtolden cirka 4½ procent af statens samlede indtægter, i 1730'erne lå andelen på omtrent 6½ procent, og i 1780'erne var den steget til omkring 8 procent. I lange perioder af 1800-tallet tegnede denne told alene sig for cirka 10 procent af statsindtægterne.

Der var en del hemmelighedskræmmeri forbundet med opkrævningen af lastetolden fra begyndelsen, idet taksterne for det meste ikke var offentligt kendte. Men i 1641 og 1645 måtte man fra dansk side gå med til at offentliggøre toldruller med tariffer for henholdsvis engelske og nederlandske ladninger. Af varer, som ikke udtrykkelig var nævnt i toldrullerne, skulle svares 1 procent af værdien i told. Disse bestemmelser, hvis principper efterhånden kom til at gælde også andre nationer, var gældende helt til 1842, hvor de blev afløst af en mere tidssvarende toldrulle med generelt noget lavere takster, samtidig med at hele systemet blev lagt i fastere og mere gennemskuelige rammer.

Toldbehandlingen i Helsingør var med skibenes øgede lastekapacitet og de mange nytilkomne varesorter, for eksempel i skikkelse af store dampere med britiske industriprodukter, blevet meget mere kompliceret og tidkrævende – og var efterhånden ved at blive helt uacceptabel for skibsfarten. Foruden selve betalingen beklagede man sig især over at måtte spille kostbar tid ved at skulle stoppe ved Helsingør, ofte et helt døgn eller to. Det lykkedes dog Danmark, endda på en tid, hvor liberalismen var i stærk fremdrift, at fastholde anerkendelsen af kongens århundredgamle opkrævning af øresundstold, selv efter at vi for længst havde mistet de østensundske provinser.

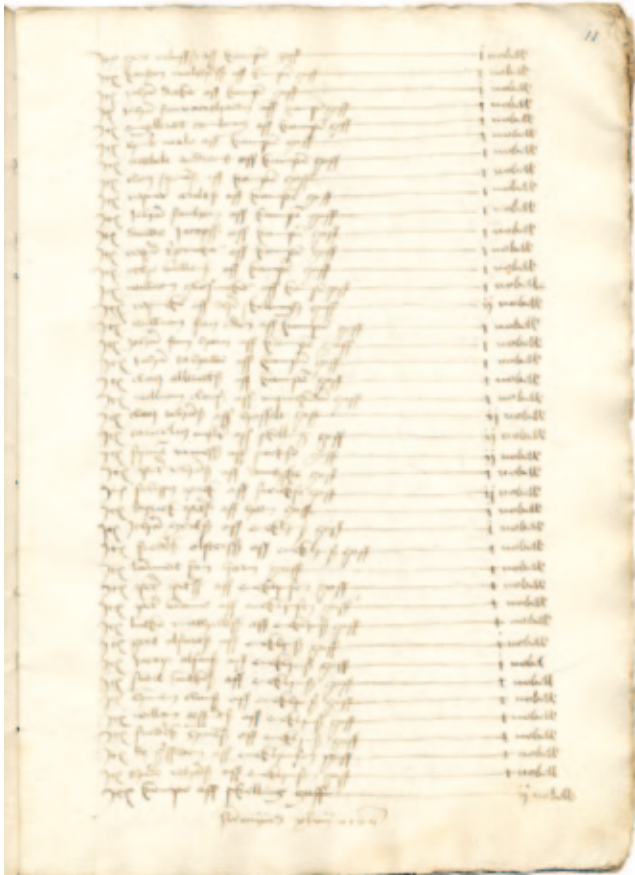
Men allerede fra 1830'erne var den nye selvbevidste stormagt, De forenede Stater, begyndt alvorligt at beklage sig over øresundstolden, som man fandt urimelig og helt ude af trit med tidens tanker. Andre store nationer som

Preussen og Storbritannien støttede amerikanerne, og det endte med, at Danmark måtte acceptere, at øresundstolden skulle ophøre. Da dens provenu på rundt regnet 2½ million rigsdaler om året som nævnt udgjorde en tiendedel af statens samlede indtægter, satsede man på i stedet at sikre sig et klækkeligt engangsbeløb fra de søfarende nationer. På en international konference i København i 1856 indvilgede alverdens sømagter i at betale Danmark 33½ millioner rigsdaler som afløsningssum for sundtolden. Ophævelsen af sundtolden skete derpå med virkning fra 1. april 1857.

Efter mere end 400 år var øresundstolden borte. Den havde mirakuløst overlevet fra en for længst svunden epoke, men alligevel var det lykkedes for den danske stat at sikre sig det store afløsningsbeløb. For Helsingør var det selvsagt en katastrofe, at skibsfarten ikke længere behøvede at stoppe op. Meget sigende blev Øresunds Toldkammers smukke bygning ved havnen da også nedrevet allerede i 1860.

Sundtoldregnskaberne

De berømte øresundstoldregnskaber omfatter som nævnt mere end 700 bind, der indeholder næsten en kvart million sider, og som optager cirka 60 hyldemeter i Rigsarkivets nye magasiner. Toldbøgerne er for det meste smukt og solidt indbundne og nydeligt skrevet med de forskellige århundreders varierende håndskrift. Regnskaberne er ført på Øresunds Toldkammer af hensyn til dokumentation af de præcise indtægter ved sundtolden. Øresundstoldbøger er bevaret for 1497, 1503, 1528, 1536-48, 1557-58, 1560 og 1562-69 samt i en praktisk



Side fra øresundstoldregnskabet for 1497, som er det ældste bevarede. De første mange opregnede skippere kom fra den vigtige nederlandske havneby Kampen ved østkysten af den nu afvandede Zuiderzø. Skipperne betalte på denne tid 1 rosenobel, eventuelt 2, for skibets passage.

(Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1497)

Page from the Sound Toll Registers for 1497, which is the oldest preserved record. Most of the first skippers listed came from the important Dutch port of Kampen on the east coast of the now drained Zuiderzee. At this time the skippers paid 1 rosenobel, possibly 2, for the ship's passage.

(The Danish National Archives, the Sound Toll Registers for 1497)

talt ubrudt række fra 1574 til 1857. De eneste nævneværdige mangler i denne næsten 300 år lange række findes ved årgangene 1632 og 1634 (hvor der tidvis var ret kaotiske forhold på Øresunds Toldkammer) og perioden fra august 1658 til juni 1660 (som følge af de mange problemer under Svenskekrigene).

Hvert års toldbog omfatter regnskab over indtægterne fra sundtolden og i ældre tid tillige et udgiftsregnskab. Bilagene til regnskaberne er som regel kasseret.

Informationsindholdet og indretningen af toldbøgerne ændrede sig en hel del i løbet af den meget lange periode fra 1497 til 1857.

De tre ældste bevarede årgange noterede blot helt summarisk, hvilke skippere (identificeret ved deres navn og hjemsted) der i årets løb var passeret, og hvad de havde erlagt i afgift for deres fartøj. Se for eksempel regnskabet for 1497, hvorfra en side er gengivet hér, og hvor øverste indførsel lyder:⁵ "It[em] Gert Rolluffs[en] aff Camp[en] gaff 1 nobell". I regnskaberne for årene 1536-48 findes desuden anført, om skibene var lastede eller ballastede, og om hvilken størrelseskategori de tilhørte.

Fra 1557 er skipperne grupperet efter deres hjemsteder, og de "vesterske" (det vil sige hollændere, emdere og bremere) tillige efter, om de var ballastede eller ladede. Desuden findes nu datoen for toldbetalingen i Helsingør og navnet på afsejlingshavnen – samt de tidligere opregnede typer af data. Som noget nyt begyndte man nu at fordele indførslerne i

5 Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1497 folio 11r. Item betyder: ligeledes eller fremdeles.

afdelinger efter hjemsted, så eksempelvis alle englændere var at finde i samme afdeling i regnskabsbogen.

Fra 1562 opkrævede man også fyrpenge, hvis størrelse var afhængig af skibenes indehavende last, og siden 1567 skulle betales lastpenge, som var en egentlig varetold. Dermed var man nødt til i toldbøgerne at udspecificere hver enkelt ladning. Fra midt i 1660'erne blev det desuden anført, til hvilken havn skipperen agtede sig fra Helsingør.

Dermed havde toldbøgerne fundet det indhold, som vedvarede lige til slutningen i 1857. Standardformuleringen af indførslerne lød som for eksempel følgende for et nederlandsk skib på vej ud af Østersøen den 9. oktober 1689, lastet med korn, boghvede og vedaske.⁶

Jacob Clasen Brandaris af Vliel[and] kom fra Dantzic med

82 Lester Huede a 1 Dr.	82	Dr.
18 Lester Biug a ½ Dr.	9	Dr.
45 Lester Boghuede a 1 Ort	11	Dr. 12 Sk.
10 Lester Vedaske a 1 Ort	2 ½	Dr.
vil til Amsterd[am]		
Fyrpenge	4	Dr.
Lastpenge	104 ½	Dr. 12 Sk.
Summa	108 ½	Dr. 12 Sk.

⁶ Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 9. oktober 1689. Beløbene er anført i daler. Pund er hér (som også i det følgende eksempel) skrevet med det gammeldags lb-forkortelsestegn. Vedaske brugtes til gødningsstof eller pudsemiddel.

Et typisk eksempel fra en yngre epoke på en skipper på vej ind i Østersøen med sin ladning er følgende fra den 15. april 1831.⁷

Anthony Brown af London [kom] fra London til Riga med

120.230 æ Sukker	225	- 21
45.409 æ Peber	113 ½	- 2
47.940 æ Bomuld	179 ½	- 14
29.798 æ Caffé	149	
1.558 æ Indigo	11 ½	- 9
3.777 æ Piemént	7	- 4
55 Ox.hd. Øll	5	- 8
1/10 Sk[ip]Pd. Kobbertraad	3	
	691 ½	- 13
Føring	27 ½	- 7
	664	- 6
Fyrp[enge]	4	
	668	- 6

For visse perioder er det desuden muligt at få i hvert fald et indtryk af fartøjernes drægtigheder. Fra omkring 1507 til 1645 opkrævedes en såkaldt skibstold, som betød, at lastede fartøjer på under 30 læsters drægtighed skulle betale 1 nobel, lastede mellem 30 og 100 læster betalte 2 nobler, og lastede skibe over 100 læster erlagde 3 nobler, medens af ballastede fartøjer betalte 1 nobel, hvis de var under 100 læster, og 2 nobler, hvis de var større end 100 læster. Fra 1632 til 1644 opkrævede man i Helsingør desuden lygtepenge til forbedring af fyrene. Dette

⁷ Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 15. april 1831. Beløbene er anført i rigsdaler og skilling. Piemént er et ostindisk krydderi. Et oksehoved var en øltønde på et par hundrede liter.

	Statt	Rigsd.	Sk.
1771. Dirck Pieter Ruyscamp af Amsterd.			
kom her ind til det gamle, med			
200 skind Svinger	1/2		
200 skind Svinger	1/2		
1500 Svinger	4/8		
1200 Svinger	11/8		
500 Svinger	18		
200 Svinger	10/8		
for 116 Svinger	12 3/4		
Svinger	2 1/2		
		+5	6
1772. Den 8. Aprilis.			
Willem Bloeker af Koen kom			
her ind til det gamle, med			
1200 skind Svinger	10 3/4		
Svinger			
		+6	1/2 6
Den 9. Ditte			
73. Casp. Mecker af Koen kom her ind			
til det gamle, med			
52 skind Svinger	20 1/2		
Svinger			
		+29	
74. Jacob Eulkes af Amsterd kom her ind			
Amsterdam Dally 7 skind Svinger,			
Svinger			
		2	
75. Casp. Pieter Gubins af Amsterd kom			
her ind til det gamle, med			
Svinger			
		2	

En side i sundtoldregnskabet fra april 1734 med fem nederlandske skippere på vej ind i Østersøen med henholdsvis en blandet last fra Amsterdam, to saltladninger fra Portugal og Frankrig samt to fartøjer i ballast. Disse sidste betalte kun en fast afgift på 2 rigsdaler i fyrpenge.

(Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1734)

A page in the Sound Toll Registers for 1734 with five Dutch skippers on their way in to the Baltic with, respectively, a mixed cargo from Amsterdam, 2 cargoes of salt from Portugal and France, and 2 vessels in ballast. The latter paid only a fixed fee of 2 rix-dollars in lighthouse duty.

(The Danish National Archives, the Sound Toll Registers for 1734)

var en lille afgift på 2 skilling per læst; men den muliggør altså en ret præcis beregning af fartøjernes læstetal. Også i andre perioder anførte tolderne fartøjernes drægtigheder. Dette gjaldt dansk-norske bl.a. fra 1720'erne til 1740'erne,⁸ og i 1840'erne og 1850'erne anførte man på ny drægtighed i læster eller tons.⁹

Som det er fremgået, opkrævede tolderne ved Øresunds Toldkammer flere forskellige afgifter af de passerende skibe. Alle afgifter er bogført i sundtoldregnskaberne, og tilsammen kaldes de blot for sundtold. I starten var der kun tale om en skibstold af selve fartøjet; men fra 1470'erne forsøgte man sig desuden med en lastetold per læst varer, som udgjorde lasten i skibet. På nogenlunde samme tid begyndte man også at opkræve varetold af særlige varer, nemlig salt, vin og kobber. Og fra 1548 indførte man de såkaldte hundredepenge, det vil sige en afgift på 1 procent af alle andre varers værdi. Tolden på varerne udgjorde snart herefter langt hovedparten af sundtoldens provenu. Således for eksempel i 1707, hvor lastepenge udgjorde 77 procent, tredivtepenge (vinafgiften) 15 procent, fyrpenge 7 procent og øvrige indtægter 1 procent af årets samlede indtægter på 63.298 rigsdaler.¹⁰

Man skal være opmærksom på, at forskellige stæder og nationer til forskellig tid blev behandlet forskelligt med hensyn til sundtoldbetalingen. Billedet er temmelig kompliceret;

men helt fra starten i 1420'erne var en række af Hansestæderne fritaget for sundtold, senere kom nederlænderne til, og indtil 1720 var også svenske ladninger toldfrie. Til tider blev også England, Frankrig og USA behandlet som privilegerede nationer. Derimod betalte alle uden undtagelse altid de beskedne fyrpenge – selv kongens egne undersætter, som passerede uden ellers at betale told.

Dette sidste forhold gør, at sundtoldregnskaberne paradoksalt nok er en relativt dårlig kilde til belysning af handel og søfart under dansk flag. De danske (og indtil 1814 norske) ladninger opregnes slet ikke i toldbøgerne, og hertil kommer den omstændighed, at en stor del af den danske søfart overhovedet ikke passerede Helsingør. Men de fartøjer, som sejlede gennem Sundet, betalte altså fyrpenge og er derfor kort noteret i sundtoldregnskaberne. For disse som for alle andre indførsler gælder dog det kedelige faktum, at der i regnskaberne ikke er anført fartøjets navn, kun skipperens. Dog er der i årene omkring 1709 anført både fartøjets type og navn, for så vidt angår de svenske, men derimod intet om deres toldfrie ladning.¹¹

Den enkelte skippers betaling af de forskellige afgiftstyper skal indtil 1630'erne ofte findes i forskellige afdelinger af toldbøgerne; men fra da af opførtes alle afgifter vedrørende en bestemt skibspassage samlet på ét sted i protokollen.

8 Rigsarkivet, Øresundstoldbøger.

9 Rigsarkivet, Øresundstoldbøger. Drægtighedsangivelser findes desuden i Rigsarkivet, Skibsliste-bøger.

10 Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1707.

11 Se fx Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1708 og 1709.



Øresunds Toldkammer rådede fra 1834 over bugserfartøjer i skikkelse af hjuldampere. De opererede dels på Helsingør Red dels i hele Øresund, hvor havarister eller sejlskibe med ugunstig vind kunne blive bugseret mod betaling og derved undgå at tabe kostbar tid. På Emanuel Larsens maleri fra omkring 1850 ses HERTHA i aktion.

(Kopi efter Emanuel Larsen. Handels- & Søfartsmuseet)

From 1834 the customs house had towboats at its disposal in the shape of paddle steamers. They operated partly in the Roads of Elsinore and partly all over the Sound, where damaged ships and sailing ships with unfavourable winds could be towed for a fee and thus avoid losing precious time. In Emanuel Larsen's painting from around 1850 the HERTHA can be seen in action.

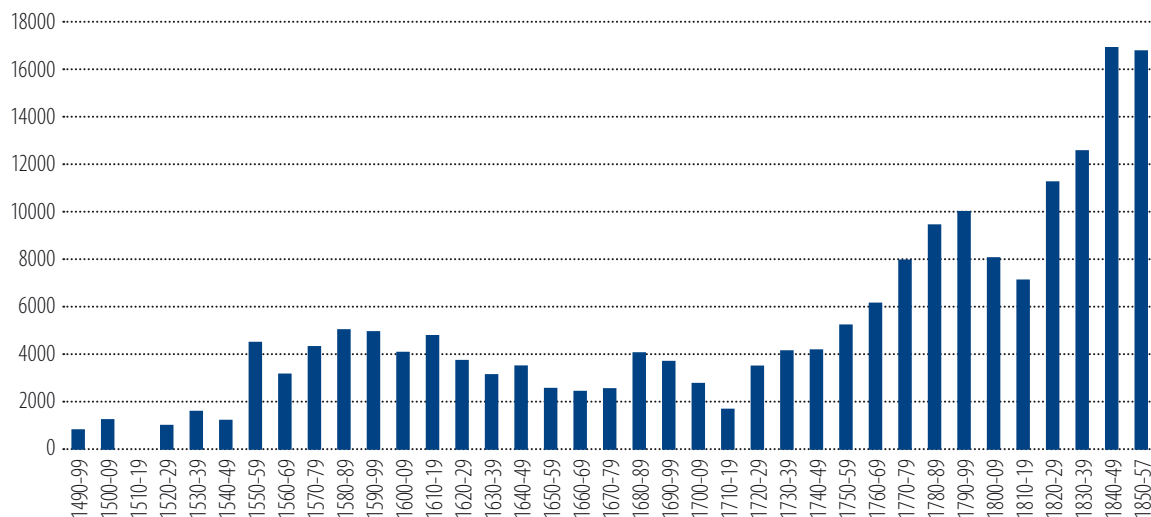
(Copy after Emanuel Larsen. Danish Maritime Museum)

Hver tolder førte fra starten et komplet regnskab, som omfattede alle skibe (dog er i dag som regel kun bevaret ét eksemplar af hvert årsregnskab). Fra 1633 delte man imidlertid opgaverne mellem sig, så hver tolder kun tog sig af en del af de passerende skippere, og der er derfor tre bind sundtoldregnskaber per år. Fra 1667 til 1807 er der kun to bind årligt. Derefter ændres praksis, og antallet af skibspassager vokse-

de, så der blev op til tolv bind om året. Fra 1707 ændrede protokollerne udseende, idet man af praktiske grunde begyndte at strege siderne op i mere overskuelige kolonner. Regnskabsperioden var siden 1591 kalenderåret.

Indtil omkring 1600 forekom mange forskellige europæiske møntsorter i regnskaberne, især rosenobler, engeloter og guldgylden; men i øvrigt regnede man i daler. Det må i den

Diagram 1. Skibspassager 1497-1857 (antal, årligt gennemsnit)
Ship's passages 1497-1857 (number, yearly average)



forbindelse holdes in mente, at skillingstallene helt frem til 1857 var i lybske skilling, som var lig 2 danske skilling (styver) – et af mange eksempler på traditionens betydning og vedholdenhed i Øresunds Toldkammer.

Benyttelsen af sundtoldregnskaberne

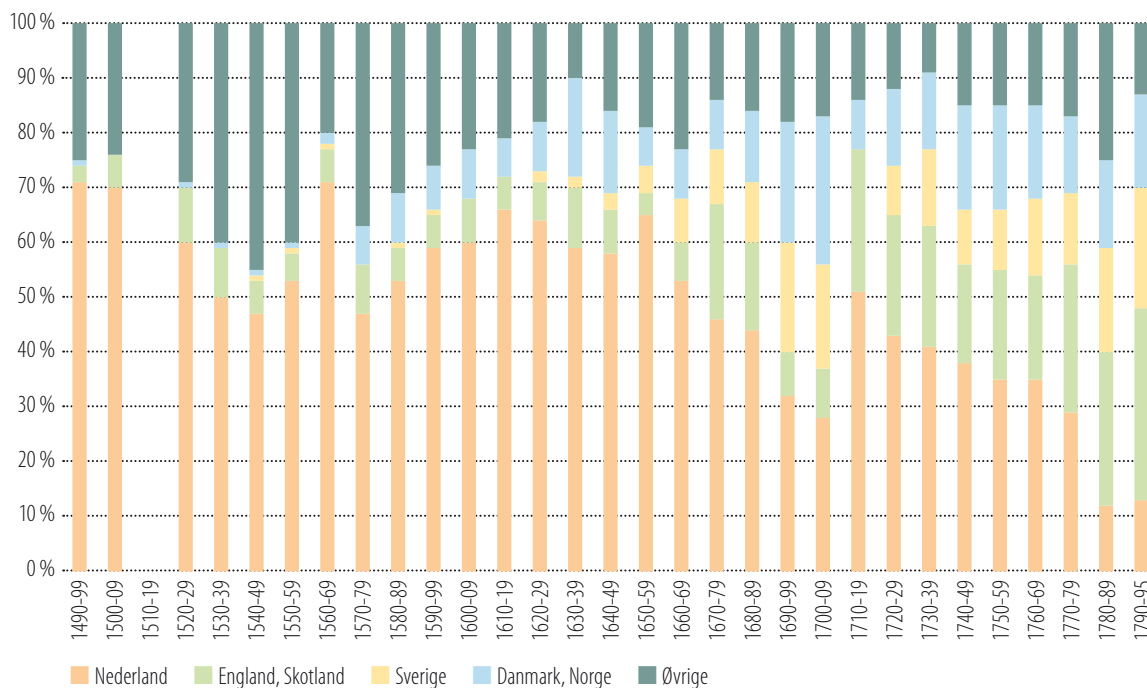
Som allerede antydnet er sundtoldregnskaberne gennem de seneste hundrede år blevet udnyttet ganske flittigt af både udenlandske og danske historikere. Interessen for regnskaberne bunder blandt andet i, at deres oplysninger kan benyttes både til beskrivelse af de lange linjer i søfarten og varehandelen og til detailundersøgelser af eksempelvis en bestemt bys eller skippers sejlads og handel. I det følgende vises nogle enkelte eksempler på sådanne kvantitative undersøgelser.

Øresund var en af verdenshandelens vigtigste ruter, idet dette danske farvand forbandt metropolerne og markederne i vest (først og fremmest Amsterdam og London) med Baltikum (Danzig, Libau, Riga, Narva og Sankt Petersborg med flere), hvor man producerede livsvigtige varer som korn, tømmer og tekstilplanter, og hvor man efterspurgte mange af eksportvarerne fra Vesteuropa og resten af verden, som salt, vin og kolonialvarer.

Et første generelt indtryk af udviklingens lange linjer får man ved simpelthen at se på antallet af skibe, som passerede Helsingør på vej ind i eller ud af Østersøområdet. Denne trend er vist i diagram 1.¹²

¹² Beregnet på grundlag af Degn (2010) s. 142. Bemærk, at før 1560 er kun enkelte år af regnskaberne bevaret.

Diagram 2. Skibspassager 1497-1795 (andele)
Ship's passages 1497-1795 (percentage)



Den stadige vækst i verdenshandelen afspejler sig i det generelt voksende antal fartøjer i Sundet gennem århundrederne. Indtil midten af 1500-tallet lå gennemsnittet på under 1.500 skibspassager om året, medens de i 1840'erne og 1850'erne var vokset til nogenlunde det tildobbelte antal. Det største antal skibe, der nogensinde passerede i løbet af et enkelt år, var 21.538, som opnåedes i 1847. Til sammenligning kan nævnes, at i vore dage passerer hvert år 36.000 skibe gennem Øresund og 25.000 gennem Storebælt.

Indlejret i den generelle vækst var naturligvis korttidsvariationer, som eksempelvis

var forårsaget af krige eller andre forhold, som indvirkede negativt – eller positivt – på international søfart. Negativ indvirkning ses tydeligt i diagram 1 for perioderne 1710-1719 (Store nordiske Krig) og 1810-1819 (Napoleonskrigene).

Skibspassagerne kan deles op efter mange forskellige kriterier. Deler man dem efter skippernes hjemsteder, kan tallene præsenteres som i diagram 2.¹³

¹³ Beregnet på grundlag af Degn (2010) s. 149-150. Bemærk, at før 1560 er kun enkelte år af regnskaberne bevaret.

Tabel 1. Skibspassager 1815-1850 (andele i procent)
Ship's passages 1815-1850 (percentage share)

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

Det er bemærkelsesværdigt, at kun en håndfuld nationer tegnede sig for en meget stor del af trafikken. I middelalderen havde Hanse-stæderne spillet en meget vigtig rolle. Men fra 1500-tallet og indtil slutningen af 1600-tallet var over halvdelen af alle skibe i de bevarede sundtoldregnskaber nederlandske, i visse perioder kom deres andel helt op på 80 procent af den samlede trafik gennem Sundet. Endnu i første halvdel af 1700-tallet spillede denne nation en afgørende rolle, men efter at have tabt tre handelskrige mod England 1652-74 begyndte Nederlandenes andel at falde, så den for eksempel i årene 1833-38 lå på bare 6 procent af den samlede trafik.¹⁴ Men i 1600-tallet, Nederlandenes gyldne århundrede, var østersøhandelen så vigtig for nederlænderne, at de kaldte den for al handels moder.

En anden særdeles vigtig nation var englænderne (og skotterne). Deres andel af sejladserne voksede støt gennem 1500-, 1600- og

1700-tallet til knap en tredjedel – et niveau, som de stadig fastholdt i 1830'erne.

Fra midten af 1600-tallet spillede svenskerne en rolle, men var dog helt fraværende i sundtoldregnskaberne under Store nordiske Krig 1709-20.

Udviklingen efter Englænderkrigen kan for de vigtigste søfartsnationers vedkommende ses i tabel 1, som opregner de relative forskydninger imellem nationerne.¹⁵

I modsætning til de sidste årtier af 1700-tallet var i perioden 1815-1850 den nederlandske andel af skibspassagerne faldet, selv om der sejlede lige så mange nederlandske skibe gennem Sundet som før. Den engelske andel holdt sig derimod oppe på omkring en tredjedel. Samtidig så man, at den nye stormagt Preussens søfart var vokset frem med stærk fart, hvorimod svensk, norsk og dansk sejlads til sammen kun tegnede sig for cirka hver tredje passerende fartøj.

¹⁴ Beregnet ud fra C. F. Holm, *Bidrag til Sundtoldens Historie*, 1855/1975, s. 182.

¹⁵ Adolph Frederik Bergsøe, *Den danske Stats Statistik*, bd. 2, 1853, s. 378-379.

Tabel 2. Østgående (alle nationer) kom fra (procentuel fordeling)
Eastbound (all nations) came from (distribution in percent)

Kom fra	1583	1633	1683	1733	1783	1833
Danmark	1	4	1	2	1	2
Norge	17	11	10	11	9	13
Sverige	1	3	7	11	15	3
England, Skotland	6	12	16	19	31	47
Nordvesttyskland	11	4	6	4	4	4
Nederlandene	56	55	45	40	21	17
Frankrig	4	9	10	9	7	7
Portugal	5	1	3	2	4	2
Øvrige	1	1	2	2	8	6
Passager i alt	2.731	1.750	2.196	2.299	5.738	(5.360)

Tabel 3. Vestgående (alle nationer) kom fra (procentuel fordeling)
Westbound (all nations) came from (distribution in percent)

Kom fra	1583	1633	1683	1733	1783	1833
Lübeck, Mecklenburg, Stralsund	10	8	4	4	4	5
Pommern, især Stettin	3	6	4	7	3	5
Vestpreussen, især Danzig	63	36	22	21	8	13
Østpreussen, især Königsberg og Memel	10	17	13	8	32	23
Riga	5	10	17	10	13	16
Estland, især Narva	0	2	10	13	3	2
St. Petersburg	-	-	-	6	8	15
Sverige	1	5	14	17	11	12
Danmark	5	12	11	10	9	7
Øvrige	3	4	5	4	9	2
Passager i alt	2.640	1.846	2.165	2.284	5.564	(5.644)

Et andet spørgsmål end hjemhavnen var, hvorfra og hvortil skipperne sejlede. En række tilfældigt udvalgte år med et halv århundrede imellem illustrerer udviklingen i sejlads mønstrene, der fremgår af tabel 2 og tabel 3.¹⁶

De østgående sejlads var for størstedelens vedkommende afsejlet fra nederlandske havne, som endnu i slutningen af 1600-tallet tegnede sig for næsten halvdelen af alle sejlads. I slutningen af 1700-tallet blev dog i stedet de engelske og til dels skotske havne vigtigst som afsejlingssteder, og de blev langt de vigtigste imod slutningen. Desuden var en pæn andel af skibene kommet fra svensk eller norsk havn.

For de vestgåendes vedkommende var Hansestædernes betydning som udskibningshavne i markant tilbagegang. I stedet tiltog havnene i fjernere dele af Østersøen klart i betydning, for eksempel Königsberg i Østpreussen og navnlig Sankt Petersborg i Rusland. Derudover var en hel del skibe afsejlet fra svenske og danske havne øst og syd for Helsingør.

En omstændighed, som mange mennesker i vore dage bliver overrasket over, er, at skibsfarten lå praktisk talt stille om vinteren. Hverken skipper eller reder ønskede at risikere skade på fartøj eller den indehavende last i det hårde nordeuropæiske vintervejr, og i tilfælde af egentlig isvinter var det simpelthen umuligt at sejle. Diagram 3 viser årstidsvariationen ved Helsingør 1751-55, som var ganske typiske

¹⁶ Beregnet ud fra Nina Bang og Knud Korsts tabelværk, og for 1833 ud fra en 10 procents stikprøve fra Rigsarkivet, Øresundstoldbøger.



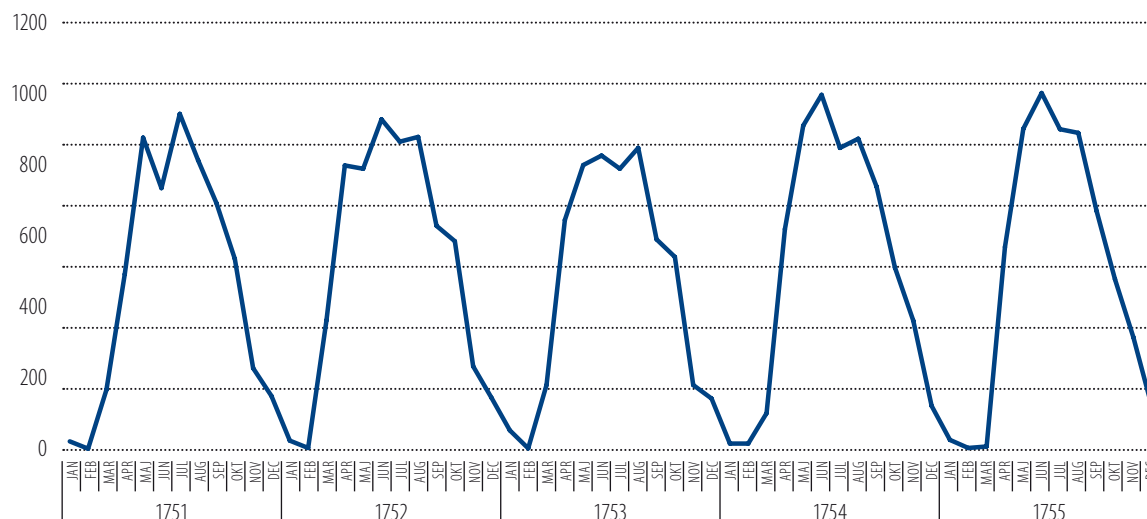
De danske myndigheder offentliggjorde kun nød-tvungent toldtarifferne. Derfor fremkom i stedet en masse privat udgivne håndbøger, som på forskellige sprog vejledte om forretningsgange og takster i Helsingør. Her ses titelblad i en sådan tysksproget publikation fra 1803.

(Rigsarkivet, Øresunds Toldkammer, Toldruller og tariffer m.m. 1645-1842)

The Danish authorities only made the customs tariffs public if they had to. For that reason a large number of private handbooks were published which in various languages offered guidance on the procedures and tariffs in Elsinore. The illustration shows the title page of just such a German publication from 1803.

(The Danish National Archives, the Sound Toll Chamber, Customs Rolls and Tariffs etc. 1645-1842)

Diagram 3. Skibspassager pr. måned 1751-1755
Ship's passages per month 1751-1755



år.¹⁷ Skibsfarten lå ofte praktisk talt stille i månederne januar og februar, medens trafikken toppede i juni, juli og august. Dette mønster holdt sig helt til sundtoldens afskaffelse, selv om hårde og milde vintre naturligvis havde indflydelse på vinterpausens varighed.

I for eksempel den hårde vinter 1600/1601 passerede en rostocker 15. januar 1601 på vej til Bremen med en last mel og øl, men han var også den eneste i hele januar kvartal det år.¹⁸ Et andet eksempel var vinteren 1709/1710, hvor der passerede skibe forbi Helsingør indtil 2. januar 1710 – det sidste kom forsigtigt listende fra Malmö på

vej til Uddevalla – men derefter lå skibsfarten helt stille. Sund og bæltter var tillagte, isens tykkelse i Øresund blev målt til 27 tommer (70 cm), og endnu i april gik man over isen til Skåne. Efter at den endelig var brudt op, kom de første skibe til Helsingør 21. april 1710.¹⁹ Endnu så sent som under den hårde vinter 1837/1838, hvor Sundet frøs til midt i januar, var dette et stort problem for skibsfarten. I januar passerede kun 12 skibe Helsingør og i februar kun 1 – to måneder udgør i tid 17 procent af året, men de 13 skibe udgjorde kun knap 1 promille af årets 13.983 passerende fartøjer.²⁰

17 Beregnet på grundlag af Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1751-1755.

18 C. I. H. Speerschnieder, *Om Isforholdene i danske Farvande i ældre og nyere Tid. Aarene 690-1860*, 1915, s. 75; Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1601.

19 Speerschnieder (1915) s. 85-86; Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1709 og 1710.

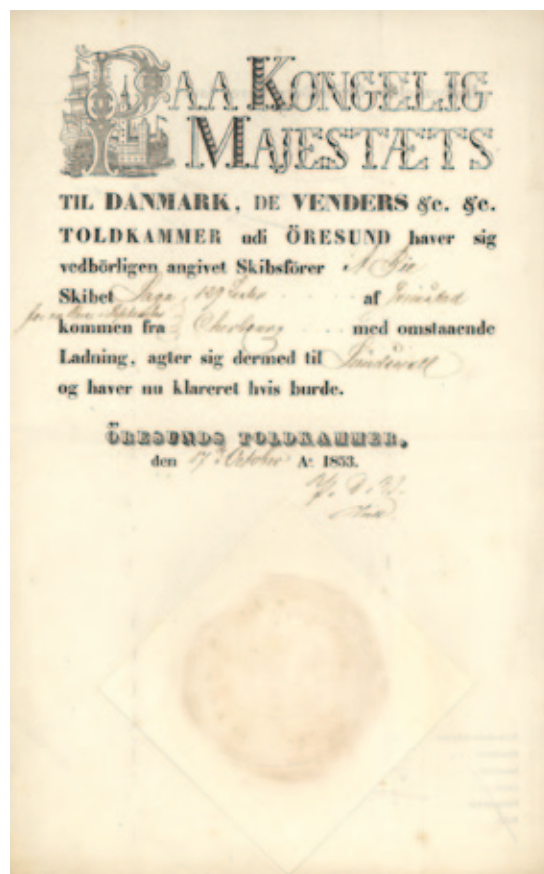
20 Speerschnieder (1915) s. 113-114; Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1838.

En anden form for årstidsvariation havde at gøre med retningen og tillastningsgraden af de passerende skuder. Når skibsfarten kom i gang igen om foråret efter vinterpausen, så man typisk store flåder af ballastede skibe på vej ind i Østersøen for at hente områdets produkter. Enkelte dage kunne det dreje sig om snesevis af fartøjer.

Lad os tage første halvår af 1740 som eksempel.²¹ Efter at der i første halvdel af januar kun havde passeret 10 skibe, havde alt ligget fuldstændig stille fra midten af januar. Det var en ualmindelig streng vinter i hele Europa, og Øresund frøs til, så man i januar og februar kunne køre over det med fragtvogne.²² Skibsfarten kom først i gang igen i midten af marts måned. De fleste var da østgående nederlændere, og disse ankom typisk i store eskadrer. Fra 23. april til 3. maj passerede den første sådanne gruppe på tilsammen 158 fartøjer; den anden, som var på 213 skibe, blev noteret i sundtoldregnskaberne fra 19. til 23. maj; den tredje gruppe på 196 fartøjer passerede mellem 5. og 15. juni; og endelig kom den fjerde, der omfattede 214 skibe, i dagene fra 21. til 29. juni. Det er værd at bemærke, at foruden de nævnte 781 fartøjer i de store eskadrer passerede i hele første halvår 1740 kun så få som 59 nederlændere med østgående kurs. (Samme halvår sejlede 358 nederlandske skippere i vestgående retning, af hvilke den første passerede den 13. april 1740). Det højeste antal østgående nederlændere på en enkelt dag i det

21 Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1740.

22 Speerschneider (1915) s. 89-90.



Når en skipper havde ordnet alle formalia i forbindelse med toldklareringen, fik han som bevis herpå udleveret et såkaldt øresundspas, der kunne bruges som dokumentation over for toldmyndigheder i destinationshavnen eller andetsteds.

(Handels- & Søfartsmuseet)

When a skipper had taken care of all the formalities connected with customs assessment he was issued with a so-called Sound Pass as proof of this. It could be used as documentation for the customs authorities in the port of destination or elsewhere.

(Danish Maritime Museum)

halvår oplevede man i Helsingør den 29. april, hvor de fortravlede embedsmænd ved Øresunds Toldkammer måtte ekspedere 177 skipper, hvoraf dog de 82 sejlede udelukkende med ballast. Det højeste antal skibspassager for alle nationer tilsammen i en uge – fra 21. til 27. juni 1740 – var 449 eller 64 i gennemsnit om dagen. Næsten halvdelen var nederlændere, men også to store britiske eskadrer bidrog væsentligt, begge var på 36 skibe, og alle disse var østgående på nær et skib, en fjerdedel sejlede i ballast. Selv om der således var tale om ganske mange skippere på én gang, var deres ekspedition ved Øresunds Toldkammer dog nem, idet ballastere i de fleste perioder blot skulle betale hver deres 2 rigsdaler i fyrpenge. Som overordnet eksempel kan tjene de næste 17.000 nederlandske skibe, der passerede gennem Sundet 1784-1795. Af disse sejlede 32 procent i ren ballast, 5 procent var delvist ballastede, og 62 procent sejlede uden ballast, altså med en fuld vareladning om bord.²³

Var vinden gunstig, har ballastede skibes ophold ved Helsingør været ganske kortvarigt, for eksempel en times tid. Senere ville de selv samme skippere vende tungt lastede tilbage i modsat retning – og således demonstrere det meget forskellige tonnagebehov for de vestgående og de tre gange så omfangsrige østgående varestrømme.

Lad os som eksempel på nogle af de mange detailstudier, der kan drives ved at dykke

yderligere ned i de originale sundtoldregnskaber, betragte et par enkelte skipperes sejlads i slutningen af 1700-tallet: Den ene stærkt regelmæssig i sin færden og den anden mere uforudsigelig.

Den ene skipper var Broer Nannings, der havde hjemme i Amsterdam, og som havde specialiseret sig i at hente trælast i den russiske udskibningshavn Narva (i Finske Bugt i vore dages Estland). Med ind i Østersøen havde han næsten aldrig nogen varer med. Det noget enerverende mønster fremgår af tabel 4.²⁴

Suntoldregnskabernes oplysninger om sejlads kan naturligvis suppleres ved hjælp af mange udenlandske kilder. Som et enkelt eksempel skal blot nævnes, at i arkivet efter waterskouten – mønstringsbestyreren – i Amsterdam kan man konstatere følgende.²⁵ Broer Nannings sejlede på Narva som fører af skibet HENDRIK EN NICOLAAS, som var ejet af Frederik van der Valk en Ten Nuijs & Co., og hvis besætning på 16 mand er opregnet med navne og hyrer.

En mere varieret praksis blev de samme år udfoldet af skipper Vitje Jelles, som havde hjemme i den vigtige russiske havneby Riga (i vore dages Letland). Hans forholdsvis afvekslende sejlads- og handelsmønster fremgår af tabel 5.²⁶

For begge de to skipperes vedkommende er der blot tale om nogle få mere eller mindre

23 Hans Christian Johansens database over øresundstoldbøgerne 1784-1795. Jævnfør Hans Christian Johansen, *Shipping and Trade between the Baltic Area and Western Europe 1784-95*, 1983.

24 Som note 23. Sparrer er tømmerstokke.

25 Jeg takker Jeroen van der Vliet, Digitaal Erfgoed Nederland, Den Haag, for disse oplysninger.

26 Som note 23. St. Martin ligger i England. Dehler er planker, vognskud er egetræsbrædder.

Tabel 4. Broer Nannings' sejlads 1784-1788
Broer Nannings' sailing trips 1784-1788

Dato	Fra	Til	Last
Maj 1784	Oostende	Narva	Ballastet
Juli 1784	Narva	Amsterdam	Bjælker, sparrer
Maj 1785	Amsterdam	Narva	Ballastet
Juni 1785	Narva	Amsterdam	Bjælker, sparrer
Juli 1785	Amsterdam	Narva	Ballastet
August 1785	Narva	Amsterdam	Bjælker, sparrer
Maj 1786	Amsterdam	Østersøen	Ballastet
Juni 1786	Narva	Amsterdam	Bjælker, sparrer
August 1786	Amsterdam	Østersøen	Ballastet
August 1786	Narva	Amsterdam	Bjælker, sparrer
Maj 1787	Amsterdam	Østersøen	Ballastet
Juni 1787	Narva	Amsterdam	Bjælker, sparrer
Maj 1788	Amsterdam	Narva	Eddike, fransk og portugisisk vin
Juni 1788	Narva	Amsterdam	Bjælker, sparrer

Tabel 5. Vitje Jelles' sejlads 1784-1787
Vitje Jelles' sailing trips 1784-1787

Dato	Fra	Til	Last
Maj 1784	Amsterdam	Riga	Ost, blommer, kandis, kramvarer
Juli 1784	Riga	Zieriksee	Stangjern, hamp
September 1784	Middelburg	Østersøen	Ballastet
Oktober 1784	Riga	Brügge	Hørfrø, fin hør, spir, skibsmaster
Maj 1785	Amsterdam	Riga	Ost, tobak, kramvarer
Juli 1785	Riga	Middelburg	Stangjern, hamp
September 1785	Middelburg	Østersøen	Kramvarer
December 1785	Riga	Bordeaux	Havre, fin hør, jern, hamp, blå
Januar 1786	Amsterdam	Riga	Kramvarer
Juni 1786	Riga	Amsterdam	Hørfrø, hampefrø
August 1786	Bordeaux	Riga	Ris, sukker, kaffe, fransk vin og brændevin, vineddike
December 1786	Riga	St. Martin	Planker, skudeplanker, dehler, sparrer, bådsmaster, spir
Maj 1787	St. Martin	Riga	Salt
Juli 1787	Riga	Amsterdam	Vedasker, hamp, blå
Oktober 1787	Amsterdam	Riga	Figner, gryn, kandis, kaffe, tobak, bomuldsgarn
December 1787	Riga	Oostende	Bjælker, vognskud

tilfældigt udvalgte års indførsler i sundtoldregnskaberne. Både Broer Nannings og Vitje Jelles fortsatte år efter år i samme spor som de hér skitserede. Man kan i regnskaberne finde tusinder af deres kolleger med hver deres særpræg, men alligevel repræsenterende typiske mønstre for sejlads og handel.

Varetransporten

Efter indførelsen af varetold begyndte tolderne i øresundstoldregnskaberne at indføre oversigter over de passerende skibsladninger, som der skulle betales told af. Detaljeringsgraden blev temmelig høj. Som eksempel kan – foruden de allerede citerede – tjene et yngre, nemlig W. Shepherd fra Hull, som 19. oktober 1853 kom fra hjemhavnen med sit skib, der havde en tonnage på 376 tons, på vej til Sankt Petersborg.²⁷ Han medbragte 256.000 pund bomuld, 13.500 pund bomuldsgarn, 10.000 pund stål, 96 skippund lærred, 5.200 pund kastanjer, 46 tons kul, 50 tons bly og uspecificerede købmandsvarer til en værdi af 5.034 daler.

Alene for perioden før 1783 findes mere end 1.000 forskellige varesorter nævnt i sundtoldregnskaberne.²⁸

Ser vi på perioden umiddelbart efter, var de vigtigste madvarer, der importeredes til Baltikum, sild, vin, sukker, kaffe og tobak.²⁹ Hovedparten af tønderne med sild kom fra den svenske vestkyst, medens vinen hovedsagelig kom fra Bordeaux. Den helt dominerende uor-

ganiske vare, som sendtes ind i Østersøen, var salt fra England og Portugal. Den modsatte vej gik store mængder af talg og andet animalsk fedt (til brug ved belysning, smøring og sæbefremstilling), hørfrø, hvede og rug. Kornet udskibedes typisk fra Königsberg til Amsterdam. De vigtigste uorganiske varer fra Baltikum var jern fra Rusland og Sverige samt potaske (til brug ved blegning af tekstiler). Af stor betydning i den vestgående handel var endvidere hør og hamp, men endnu vigtigere var tømmer og anden trælast, hvor man skelnede mellem 111 forskellige sorter lige fra kæmpestore bjælker til små tøndestaver, navnlig udskibet fra steder som Stockholm, Gävle, Helsingfors, Viborg, Sankt Petersborg, Narva, Riga, Memel (vore dages Klaipeda) og Danzig. Denne fordeling mellem varegrupperne bestod nogenlunde uændret lige til øresundstoldens afskaffelse i midten af 1800-tallet.

Der var dog langt fra tale om balance mellem de varestrømme, som førtes mod øst, og dem, der sejlede mod vest. Med toldbetalingen som indikator bliver billedet som følger. I det for sin epoke typiske år 1640 betalte de østgående skibe i alt 148.000 rigsdaler og de vestgående i alt 258.000 rigsdaler, altså henholdsvis 36 procent og 64 procent. I 1707 betalte de østgående nederlændere 12.000 rigsdaler mod de vestgåendes 20.000 rigsdaler, henholdsvis 38 og 62 procent.³⁰ Og 1851-53 erlagde i årligt gennemsnit alle østgående tilsammen 1.183.000 rigsdaler, men de vestgå-

27 Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 19. oktober 1853.

28 Nina Bang og Knud Korsts tabelværk (se note 40).

29 Som note 23.

30 Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1707.



Allegori over Øresund og øresundstolden som Danmarks rigdomskilde. Personerne er havguden Poseidon med trefork og gudernes frugtbare moder Kybele med overfløddighedshorn. Den stærke løve bevogter det hele, blandt andet havets frugter, og i baggrunden ses skibsfarten ved Kronborg. Maleri af Isaac Isaacsz, 1622.

(Statens Museum for Kunst, deponeret på Kronborg)

An allegory on the Sound and the Sound Toll as the source of Denmark's wealth. The figures in the picture are Poseidon, the god of the sea, with his trident, and Kybele, the fertile mother of the gods, with her cornucopia. The strong lion is guarding everything, including the fruits of the sea, and in the background is the ship's traffic at Kronborg. Painting by Isaac Isaacsz, 1622.

(The National Gallery of Denmark, on permanent loan to Kronborg)

ende 921.000 rigsdaler,³¹ eller henholdsvis 56 og 44 procent. Forklaringen på uligheden er, at især i ældre tid gik en stor del af sejladserne i ballast ind i Østersøen, medens fartøjerne som regel var godt tilladede, når de sejlede ud fra Baltikum, men denne udvikling vendte i 1800-tallet.

Tager vi 1720'erne som eksempel, gik 40 procent af alle østgående fartøjer i ballast, og 60 procent var ladede.³² Blandt de vestgående var billedet derimod helt anderledes, idet kun 6 procent gik i ballast og 94 procent med last. For de nederlandske skippere var forskellen endnu mere udpræget, da disse på vej ud fra Østersøen kun gik i ballast i 0,5 procent af tilfældene. Stort set alle fartøjer, som passerede Helsingør i ballast i vestgående – eller rettere nordgående – retning var danske eller svenske i indenrigsfart.

Mellem de allerede nævnte dominerende varesorter finder man rundt om i regnskaberne også meget mere specielle varer nævnt. For eksempel passerede i 1526 fra Bergen et skib med 180 bådsfolk om bord, som sandsynligvis var mandskab på vej til orlogsflåden i København. Fra England kom i flere omgange lejetropper, og der importeredes en hel del kanoner; men der kom også en dag et engelsk fartøj med noget så fredeligt som 36 par silkestrømper og 25 silkenattrøjer. En anden fredens vare var de mange skrivefjer, som til stadighed blev eksporteret fra Østersøområdet til Vesteuropa.

I 1534 er det noteret, at tolderen i Helsingør til kong Christian den Tredje indkøbte en lille grøn papegøje og en marekat for 23 guldgyl-den. Fra Spanien passerede, foruden en masse salt, eksotiske varer som mandler, ris, rosiner, peber, citroner, figner, kastanjer og kork. Og man kan i sundtoldregnskaberne se, at da svenskekongen Carl den Tolvte var faldet foran den norske grænsefæstning Frederikshald i 1718, blev der sendt en obelisk derop, for at man kunne få rejst det mindesmærke, som stadig står på stedet.

Toldindtægterne

De danske konger har naturligvis været interesseret i, at så mange fartøjer som muligt sejlede gennem Øresund; men monarkernes egentlige interesse har været rettet mod, hvad skibene betalte i sundtold. En oversigt derover findes i diagram 4.³³

Udviklingen er kun delvis parallel med udviklingen i antallet af skibspassager (se diagram 1). Således blev den kraftige og vedvarende vækst i toldprovenuet fra 1560'erne brat afbrudt ved toldreformen i 1645 med de voldsomme nedsættelser af toldtaksterne. Også under Englænderkrigen 1807-1814 oplevede man opbremsning af ellers stedse stigende toldindtægter. Den samlede indtægt af sundtolden var i enkelte år lige inden 1645 nået op på en halv million rigsdaler om året. Dette niveau nåedes imidlertid først igen i 1780'erne, hvorefter den voksende skibsfart betød, at toldprovenuet ved

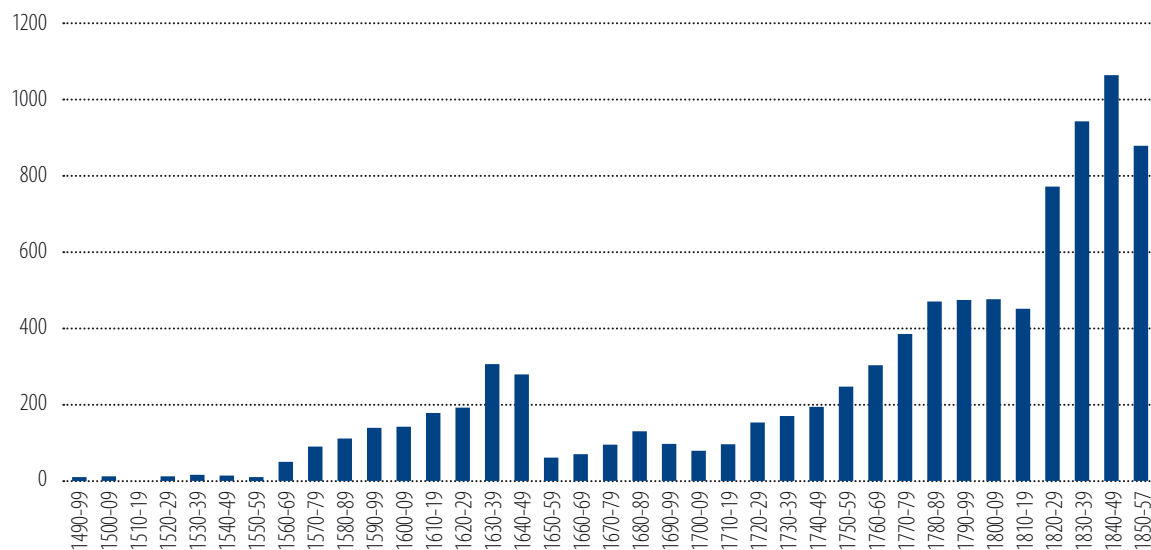
31 Marcus Rubin, "Suntoldens Afløsning", i *Historisk Tidsskrift*, 7. rk. 6. bd., 1905, s. 242-243.

32 Nina Bang og Knud Korsts tabelværk.

33 Beregnet på grundlag af Degn (2010) s. 142. Bemærk, at før 1560 er kun enkelte år af regnskaberne bevaret.

Diagram 4. Toldindtægter 1497-1857 (årligt gennemsnit)
Customs revenues 1497-1857 (yearly average)

– i 1000 rdl.



midten af 1800-tallet nåede op på omkring en million rigsdaler årligt.

Sundtoldregnskabernes kildeværdi

Da der jo er tale om et toldregnskab, må man nødvendigvis overveje værdien af oplysningerne deri: Er de anførte informationer korrekte? Er alle skibe med? Er ladningerne korrekt registreret?

Hvad angår skibspassagerne, er der almindelig enighed blandt historikerne om, at alle er noteret. Det var praktisk talt umuligt at snige sig forbi slottet og vagtskibet ved Helsingør uden at blive opdaget, og hvis skipperen lyk-

kedes med det, ville han som regel blive afsløret, når han passerede næste gang.

Man kunne ganske vist sejle gennem Storebælt; men kun få skipperne valgte den rute, da den var vanskelig at besejle, og da der også lå vagtskib og blev opkrævet passagetold ved Nyborg. Lillebælt var derimod i praksis næsten umuligt at sejle igennem for fremmede som følge af det krogede og strømplagede løb. Strømtoldens takster var de samme som sundtoldens. Fra Storebælt er regnskaber bevaret for perioden 1701-1748, og det viser sig, at der hér altovervejende var tale om danske og norske skibe i indenlandsk fart; disse tegnede

sig for 87 procent af alle bæltpassager. Trafikken gennem Storebælt på denne tid udgjorde kun 502 passager i årligt gennemsnit, medens den i Øresund lå på 3.291 gennemsejlinger.³⁴ I 1725 sejlede 486 skipperne gennem Storebælt, heraf var 319 hjemmehørende i Danmark, 103 i Norge, 3 i Sverige og 61 i nordtyske havnebyer. De fleste danskere havde hjemme i Nakskov, Korsør, Skagen og Odense. De hyppigst forekommende afsejlingshavne var Lübeck, Bergen, Nakskov og Aalborg.³⁵ Omkring 1850 udgjorde sejladsen gennem Storebælt cirka 2.000 passager om året, overvejende i form af småfartøjer med korn til Norge og England, men en fjerdedel i ballast. Strømtolden gav således kun et par procent af sundtoldens provenu, og Lillebælt tegnede sig kun for en halv snes procent af strømtolden.³⁶ Heller ikke Ejderkanalen, som fra 1784 muliggjorde sejlads mellem Nordsøen og Østersøen, frembød noget væsentligt alternativ til sundpassagen.

Er øresundstoldregnskaberne – eventuelt suppleret med strømtoldregnskaberne – en glimrende kilde til selve skibsfarten, er det mere problematisk at anvende regnskaberne som kilde til varetransporten. Smugleri er naturligvis forekommet for at slippe så billigt som muligt hos de danske toldere. Dette har heller ikke været så forfærdelig vanskeligt, da

tolderne som regel ikke visiterede skibene, men foretog toldbehandlingen som rent skrivebordsarbejde ud fra de officielle ladningsdokumenter i form af konnossementer og lignende, som skipperen medbragte og fremviste. Tolderne har naturligvis været opmærksomme på muligheden af svigagtig angivelse fra skipperne, og i påkommende tilfælde er toldvisitøren gået om bord og har efterset fartøjet. Eksempelvis skete dette i 1753 ved hvert tredje af årets i alt 1.442 skibe.

Et enkelt konkret eksempel på svig vedrørte Benjamin Stevens af London, som den 24. juni 1738 kom fra sin hjemhavn på vej mod Riga, og som angav, at hans skib kun var ballastet. Alligevel gik visitøren om bord på det opankrede fartøj, og han fandt 81 $\frac{2}{3}$ skippund kobberrødt (vitriol), 13 $\frac{1}{2}$ skippund tin, en kiste vinduesglas, et anker øl i flasker og for 104 rigsdaler blandede kramvarer, foruden for yderligere 25 rigsdaler glas til vinduer. Sikkert med tilfredshed har tolderne herefter kunnet bogføre en toldindtægt fra den lumske englænder på 23 rigsdaler og 12 skilling.³⁷

Historikernes konfrontation af sundtoldregnskaberne enkeltoplysninger med andet kildemateriale – som for eksempel havne- og toldregnskaber fra en given ladnings afsejlings- eller destinationshavn – har vist, at selv om tolderne var lige så røgede, som skipperne var spegede, mangler i sundtoldregnskaberne i en række tilfælde hele eller dele af varepartier, som vitterlig vides at være passeret forbi

34 Aksel E. Christensen, "Der handelsgeschichtliche Wert der Sundzollregister. Ein Beitrag zu seiner Beurteilung", i *Hansischen Geschichtsblättern*, 59. Jahrgang, 1934, s. 61-65.

35 Thomas B. Bang, "Øresundstolden", i Bering Lisberg, red., *Danmarks Søfart og Søhandel fra de ældste Tider til vore Dage*, bd. 1, 1919, s. 759-760.

36 Bergsøe (1853), s. 376-377.

37 Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 24. juni 1738.

Helsingør.³⁸ Det præcise omfang af unddragelserne lader sig naturligvis ikke fastslå.

Sundtoldregnskaberne oplysninger om varetransporten må altså tages med et vist forbehold, idet de ikke er fuldstændige, men dog alligevel giver et nogenlunde billede af de varer, som udveksledes mellem Baltikumområdet og vesten. Hvad der er anført i regnskaberne er sandsynligvis korrekt, men ikke fuldstændigt dækkende.

Moderne udgaver af sundtoldregnskaberne

Den internationale interesse i øresundstoldregnskaberne forskningspotentiale betød, at man i slutningen af 1890'erne gik i gang med at arbejde på en trykt udgave af tabellariske sammendrag af regnskaberne. En fuldstændig kildeudgave indeholdende alle de detaljerede oplysninger om alle 1,8 millioner passerende skibe var helt og aldeles udelukket på daværende tidspunkt og længe derefter.³⁹ Det kolossale manuelle arbejde med at ekscerpere regnskaberne og opstille de mange komplicerede tabeller blev ledet af historikeren Nina Bang (1866-1928) og efter hendes død af nationaløkonomen Knud Korst (1894-1962). Arbejdet resulterede efterhånden i udgivelsen af syv bind på tilsammen 4.000 sider i stort format og spækket med tal og tabeller. Værket udkom i årene fra 1906 til 1953 under samletitlen *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-*

1783.⁴⁰ Tabellerne var delt op i perioden før 1660 og 1661-1783 og inden for hver periode i separate bind om skibsfarten og om varetransporten. Carlsbergfondet finansierede arbejdet med perioden frem til 1660, men måtte have hjælp fra en international indsamling for at kunne klare den følgende periode også.

Der er som nævnt i den trykte udgave tale om tabellariske sammendrag af sundtoldregnskaberne enkeltoplysninger, så man kan i tabelværket ikke finde de enkelte skippere eller deres ladninger – kun de sumtal, hvori de indgår. Tabelværkets udgivere har også valgt ikke at behandle skibenes destinationshavne. Værket går endvidere kun indtil 1783, så nåede man ikke længere med den uhyre arbejdskrævende opgave. For varehandelens vedkommende bringes endda kun tabeller over alle varer hvert tiende år, medens der for de mellemliggende år kun er tal for de vigtigste varesorter. En billedscannet version af hele det store tabelværk findes på www2.tresoar.nl/digicollectie/item.php?object=10&item=1.

Straks efter fremkomsten blev tabelværket kritiseret, dels for at Nina Bang fejlagtigt mente, at hjemstedet i sundtoldregnskaberne referede til fartøjets hjemhavn (hvor det rettelig var skipperens hjemsted, der er tale om), dels for at de originale regnskaber mange

38 Seneste eksempel er Klas Rönnbäck, "The Sound Toll Chamber Commodity Records. Estimating the Reliability of a Potential Source for International Trade History", i *International Journal of Maritime History*, 22, 2010, s. 229-238.

39 Fx Christensen (1934), s. 138.

40 *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-1660*, udg. Nina Ellinger Bang og Knud Korst. Bd. 1: *Tabeller over Skibsfarten*, 1906, bd. 2A-2B: *Tabeller over Varetransporten, 1922-1933. – Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661-1783 og gennem Storebælt 1701-1748*, udg. Nina Ellinger Bang og Knud Korst. Bd. 1: *Tabeller over Skibsfarten*, 1930, bd. 2:1-2:3: *Tabeller over Varetransporten, 1939-1953*.

Sundtoldregnskaberne, hér 1734, opbevares i syrefri arkivæsker, som sikrer de uerstattelige arkivalier mod støv, lys og slitage. De originale regnskaber ekspederes normalt ikke frem til brug på læsesalen, i stedet må man benytte kopier i form af film eller scanninger.

(Rigsarkivet, Øresundstoldbøger 1734)

Sound Toll Registers, in this case from 1734, are kept in acid-free archive boxes, which protect the irreplaceable records from dust, light and wear and tear. The original registers are not usually sent in to be looked at in the reading room, instead copies are provided in the form of films or scanned copies.

(The Danish National Archives, the Sound Toll Registers for 1734)



detaljer og stedvis komplicerede optegnelser ikke kunne gengives korrekt i den stramme tabelform, navnlig ikke for varetransportens vedkommende, hvor en ikke uvæsentlig grad af fortolkning og bearbejdelse indgik fra udgiverens side.

Trods det store tabelværks begrænsninger er det blevet kendt viden om – ja, nogle forskere tror ligefrem, at det er en egentlig kildeudgave af sundtoldregnskaberne, så de originale toldbøger ikke indeholder flere eller mere detaljerede oplysninger! – og utallige videnskabsmænd verden over har trukket på tabelværkets data.

Med den elektroniske databehandlings fremkomst åbnede der sig imidlertid helt nye muligheder for at bearbejde omfattende infor-

mationsmængder, og sundtoldregnskaberne egnede sig fortræffeligt med deres skematiske, for det meste kolonneopstillede informationer. Den økonomuddannede historiker Hans Christian Johansen (født 1935) tog derfor initiativ i begyndelsen af 1970'erne til – ved hjælp af kodeark og hulkort – at få etableret en database indeholdende alle oplysninger om de 118.933 skibe og ladninger, som passerede gennem Øresund 1784-1795. Hans Christian Johansen har selv analyseret materialet og publiceret resultaterne deraf, og desuden findes en lang række detaljerede tabeller i form af mikrofiches som bilag til bogen.⁴¹ Grunddata er frit tilgæn-

41 Johansen (1983).

gelige på www.let.rug.nl/welling/sont eller ved henvendelse til Dansk Data Arkiv.⁴²

Sound Toll Registers Online

Som nævnt i indledningen arbejdes der netop nu i Nederlandene på at skabe en database, som skal indeholde intet mindre end alle data om alle skibe, der er registreret i sundtoldens regnskaber 1497-1857, og om alle deres ladninger, for så vidt disse er registreret i regnskaberne. Initiativet er taget af Rijksuniversiteit Groningen (ved Jan Willem Veluwenkamp) og forskningscentret Tresoar i Leeuwarden (ved Siem van der Woude) i samarbejde med Rigsarkivet i København (ved Erik Gøbel). Finansieringen er helt og holdent nederlandsk, idet Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek har givet en stor bevilling på 1,5 millioner euro. Hertil kommer 0,2 millioner euro fra tre private nederlandske fonds, så det samlede budget er på hele 1,7 millioner euro.

Det praktiske indtastningsarbejde er lagt i hænderne på en såkaldt social arbejdsplads ved navn Breed i Nijmegen, hvor man beskæftiger cirka 50 personer med moderate fysiske handicaps, der arbejder under vejledning af et par nederlandske historikere. Computerskræmme er i dobbelt bredde, så i højre halvdel er et scannet billede af indførslen i de originale sundtoldregnskaber vedrørende en bestemt skibspassage, medens venstre halvdel af skærmen er en inputmaske, som indeholder felter til de forskellige typer af informationer (dato, skippers fornavn, efternavn, hjemsted og så

videre). Den danske kildetekst skrives bogstavret af i de rigtige felter, og derefter korrekturlæses indtastningerne.

Umiddelbart kunne man mene, at når den korrekte tekst således er etableret, er alt på plads. Men der viser sig mange andre spørgsmål at tage stilling til.

Et helt centralt problem er standardiseringer. For at forskerne skal kunne drage nytte af de kolossalt mange data, er det nødvendigt at standardisere dem i et vist omfang, så der i databasen kan søges for eksempel på en bestemt varesort eller et stednavn, uanset hvordan dette måtte være stavet i de originale regnskaber. I sundtoldregnskaberne stavede tolderne til eksempel den svenske havneby Kalmar på flere måder: Kalmar, Calmar, Calmer og Kalmer. I transskriptionen bibeholdes de forskellige stavemåder, men til dem alle fire knyttes en kode, som markerer, at der er tale om samme by. Det samme gælder for Christiania, Kristiania, Kria og Oslo, som ligeledes er en og samme by.

Et andet problem er, at et bestemt stednavn kan dække over flere forskellige steder. Et eksempel er Bergen, som jo findes i Norge – men også otte steder i Tyskland hedder sådan, foruden fire i Nederlandene! I sådanne tilfælde må man som regel ud fra ladning, skipper eller eventuelt placering øst/vest for Helsingør prøve at afgøre, hvilket Bergen der er tale om. Placeringen øst eller vest for Helsingør kan benyttes med hensyn til afsejlings- og destinationshavn, idet disse to steder skal ligge på hver sin side af Helsingør.

Af hensyn til forskernes brug af Sound Toll Registers Online knyttes til hvert stednavn

⁴² Betegnelsen i Dansk Data Arkiv er "Øresundsundersøgelsen 1784-1795", og den har datamaterialenummeret DDA-0038.



Værkstedet i Nijmegen, hvor et halvt hundrede nederlændere sidder og indtaster alle oplysninger fra sundtoldregnskaberne i en omfattende database. I alt passerede 1,8 millioner skibe Helsingør mellem 1497 og 1857.

(Foto, forfatteren, juli 2010)

The workshop in Nijmegen, where 50 or so Dutchmen are sitting typing all the information from the Sound Toll Registers into an extensive database. 1.8 million ships passed by Elsinore between 1497 and 1857 altogether.

(Photo, the author, July 2010)

en kode for, hvilken region eller nation stedet tilhører. På den måde kan benytteren af databasen udvælge for eksempel alle sejladsere destineret til en bestemt havn eller skippere fra et bestemt sted, uanset stavemåden deraf i sundtoldregnskaberne. Eksempelvis er standardiseringskoden for Kalmar "234KAM" og for Kristania "103KRI".

Hermed berører vi endnu et punkt, hvor databasen vil kunne hjælpe med til at simplificere og skabe overblik over de kolossalt mange enkeltinformationer, nemlig ved at kategorisere dem. For stednavnenes vedkommende er det oplagt at knytte for eksempel alle engelske stednavne sammen i kategorien "England", som gør, at brugeren derved kan vælge at betragte en bestemt nations søfart og handel. Dette gøres ved, at alle engelske stednavne er tildelt koder fra 631 til 669, de irske fra 689 til 699 og så videre.

Tilsvarende er alle slags varer standardiseret og kategoriseret, så for eksempel informationerne om alle de mange forskellige trælastprodukter kan trækkes ud til samlet analyse. En del af de gamle varenavne volder dog problemer, idet vi i dag ikke ved, hvad de betyder. Da det heldigvis drejer sig om relativt få, er dette ikke noget, som giver anledning til bekymring.

Værre er det med mængdeangivelserne. Som det fremgår af de ovenfor citerede indførsler i de originale sundtoldregnskaber, angav man for eksempel ofte mængder i læster. Men en last var et vidt begreb, som betød noget endda meget forskelligt i forskellige lande og i forbindelse med forskellige varer. Sound Toll Registers Online vil gerne omregne alle mål til moderne metriske standarder som kubikmeter, tons og så videre, men om dette vil lykkes, kam man have sine stærke tvivl om.

I skrivende stund (sommeren 2010) er det planen, at onlineversionen af sundtoldregnskaberne skal være tilgængelig gratis for alle på internettet fra slutningen af 2011 på adressen www.soundtoll.nl. Her vil man finde både

databasen samt forskellige søge- og statistikværktøjer. Desuden vil der fra enhver post i basen være et link til et scannet billede af den tilsvarende indførsel i det originale sundtoldregnskab, så man selv kan se kildeteksten og eventuelt tjekke databasens oplysninger. Det vil naturligvis være umuligt helt at undgå fejl ved indtastningen, men en række automatiske kontroller, eksempelvis af beløbssummer, er indbygget i systemet. Desuden bliver der læst almindelig korrektur på i hvert fald en del af indtastningerne.

Hvad der indtil for ikke så forfærdelig længe siden måtte anses som komplet umuligt – en totaludgave af øresundstoldregnskaberne 1497-1857 – er altså nu ikke desto mindre ved at blive virkeliggjort og endda på en måde, så alle interesserede uden videre kan få adgang til oplysningerne i denne internationalt set helt enestående kilde.

Takket være Sound Toll Registers Online vil det blive muligt at gennemføre analyser af de store informationsmængder både ved op-

stilling af oversigter over historiens lange udviklingslinier og i form af detailundersøgelser af enkelte skippere, en bestemt lokalitets handel eller en interessant vares betydning. Hertil kommer – for blot at nævne nogle få andre typer af eksempler – undersøgelser af økonomisk historie (toldvæsen, havnebyers fremvækst og hensygnen), teknologihistorie (skibstyper, tonnage), kulturhistorie (forbrugsmønstre, moder), sproghistorie (handelsterminologi, personnavne, stednavne) og miljøhistorie (sejlsæsoner).

Hidtil har benyttelsen og udforskningen af sundtoldregnskaberne næsten udelukkende vedrørt historien frem til 1795. Men de nye muligheder i online-versionen vil forhåbentlig betyde, at også de mange hidtil uudnyttede informationer om perioden fra 1796 til 1857 vil blive gjort til genstand for analyser af skibsfart og varetransport gennem Øresund.

Det bliver spændende at se, hvilke resultater der vil komme ud af den forskning, som Sound Toll Registers Online vil afstedkomme.

LITTERATURLISTE

Utrykte kilder

Rigsarkivet, Øresundstoldbøger. Diverse bind i henhold til noterne.

Johansen, Hans Christian, Database over øresundstoldbøgerne 1784-1795.

Trykte kilder

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

Bang, Nina Ellinger & Knud Korst, *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661-1783 og gennem Storebælt 1701-1748, 1939-1953.*

Bang, Thomas B., "Øresundstolden", i Bering Lisberg, red., *Danmarks Søfart og Søhandel fra de ældste Tider til vore Dage*, bd. 1, 1919.

Becker-Christensen, Henrik, Protektionisme og reformer 1660-1814, *Dansk Toldhistorie*, bd. 2, 1988.

Bergsøe, Adolph Frederik, *Den danske Stats Statistik*, bd. 2, 1853.

Christensen, Aksel E., "Der handelsgeschichtliche Wert der Sundzollregister. Ein Beitrag zu seiner Beurteilung", i *Hansischen Geschichtsblättern*, 59. Jahrgang, 1934.

Christensen, Aksel E., "Øresund og øresundstold. Et historisk rids", *Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1957.*

Degn, Ole, red., *Tolden i Sundet. Toldopkrævning, politik og skibsfart i Øresund 1429-1857*, 2010.

Fode, Henrik, Liberalisme og frihandel 1814-1914, *Dansk Toldhistorie*, bd. 3, 1989.

Holm, C. F., *Bidrag til Sundtoldens Historie, 1855/1975.*

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

Olsen, Albert, "Svenske Lurendrejere i Sundet i det 17. Aarhundrede", *Handels- og Søfartsmuseets Aarbog 1942.*

Rubin, Marcus, "Sundtoldens Afløsning", i *Historisk Tidsskrift*, 7. rk. 6. bd., 1905.

Rönnbäck, Klas, "The Sound Toll Chamber Commodity Records. Estimating the Reliability of a Potential Source for International Trade History", i *International Journal of Maritime History*, 22, 2010.

Speerschneider, I. H., *Om Isforholdene i danske Farvande i ældre og nyere Tid. Aarene 690-1860*, 1915.

Venge, Mikael, Fra åretold til toldetat. Middelalderen indtil 1660, *Dansk Toldhistorie*, bd. 1, 1987.

Erik Gøbel

The Sound Toll Registers, 1497-1857

SUMMARY

In the early modern age the Sound was one of the most important transport and commercial routes, in as much as traffic through the Sound connected Western Europe with the Baltic and made an extensive exchange of goods possible. From the 1420's onwards the Danish kings levied a toll on all ships passing through the Sound. Although some privileged cities and nations were given partial exemption from the toll the international community recognized the Danish king's basic right to collect dues in his own waters. From around 1500 the Danes began to collect dues on the goods on board the ships, and gradually this kind of toll became the predominant one as tariffs rose and the amount of shipping increased. The revenues from the toll became an extremely important source of income for Denmark since 1.8 million ships sailed through the Sound between 1497 and 1857. Although Denmark lost its Swedish provinces in 1660 it still managed to maintain its collection of Sound Toll up until 1857. By that time the onset of liberalism and especially dissatisfaction with the delays caused by a stop at Elsinore for toll assessment meant that the toll had to be abolished.

The preserved Sound Toll Registers in the Danish National Archives comprise more than 700 volumes that cover the years 1497, 1503, 1528, 1536-1548, 1557-1558, 1560, 1562-1569 and 1574-1857. The oldest of the registers only noted down very brief information about each passing skipper, but gradually more information was added, and from the middle of the 1660's the toll registers had found the content that lasted right up until the end in 1857.

The standard entry that can be found under a certain date is written as follows:

Charles Simpson of Hull came from London going to Riga with 23,000 pounds of sugar, 12,000 pounds

of steel etc. Every piece of cargo is noted down with its amount and the toll which was levied. Moreover, the discount (*pacotille*) is often deducted in the entry and lighthouse duty added. The name of the vessel is practically never mentioned, and the burthen only in certain periods.

The research potential in the Sound Toll Registers is enormous. Diagram 1 shows the number of passing ships and diagram 2 divides them according to their skipper's home port. Tables 1, 2 and 3 show patterns of shipping and diagram 3 the seasonal variations. Tables 4 and 5 show examples of the skippers' various sailing patterns.

As regards goods transport, the most important goods imported to the Baltic were herring, wine and brandy, sugar, coffee and tobacco. From the Baltic was exported bulk goods such as wheat and rye, as well as iron, potash and flax, but the most important goods were timber and other cargoes of wood. The Sound Toll Registers list more than a thousand different kinds of goods. A great many of the vessels sailing in the Baltic were, however, in ballast. The revenue from the Sound Toll Registers is shown in diagram 3.

The reliability of the many pieces of information in the Sound Toll Registers has been discussed by historians throughout the last hundred years. There is general agreement that the information about shipping is correct, especially when the registers are supplemented by the corresponding records from the Great Belt, which a few skippers chose to sail through. As regards the cargoes, on the other hand, the Sound Toll Registers are less reliable. A comparison with e.g. customs material and port books in other countries has shown that skippers have – naturally – to a certain extent cheated when reporting their cargoes to the customs officers in Elsinore.

Because of their potential use for research there has for a long time been a great interest in ways to gain easier access to the Sound Toll Registers.

In the 1890's in Denmark summarised tables of the registers for 1497-1783 were drawn up. This resulted in the seven-volume *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-1783* (Tables over Shipping and Goods Transport through the Sound 1497-1783), published by Nina Bang og Knud Korst, Copenhagen 1906-1953. In the books all headings etc. are translated into French. Later, with the help of electronic data processing, Hans Christian Johansen has examined the Sound Toll Registers from 1784-1795 and published his results in the book *Shipping and Trade between the Baltic Area and Western Europe 1784-95*, Odense 1983. Finally, work has begun on recording all the information from the 1.8 million entries

in the Sound Toll Registers from 1497-1857 in a database. The work is taking place in the Netherlands, where the project is also being funded. The idea is to make a complete reproduction to the letter of the source text and to make it available in Danish, Dutch and English on the Internet, where there will also be search functions and statistical tools as well as links to scanned pictures of the original registers. This promising and very extensive project is called Sound Toll Registers Online. The address of the homepage is www.soundtoll.nl. Here you can already see the scanned pictures of the Sound Toll Registers and the database will be available here at the end of 2011.

The Sound Toll Registers are of such great international interest that UNESCO has included them on its prestigious list of the world's unique documentary cultural heritage, the Memory of the World Register.