

Kongen bod

Erlich 9. Hertzog
zu pommern,

Königin Margreth, mein Wüthub freub,
Erwarb mir der 9ten Reichs Erben,
Nach Graf Gebharts toten, einen Erblibung.
Mit hofftein fast lang füere Krieg,
Die sach endlich vertragen wardt.
Die Frey, doch waren beschwert hart
Gruoch er lies die Reichs dar
Zer nach der nach in prinaal handt.
Zu Rugwalde, in mein vatterlandt.



Mit håb står til havet

Kong Erik af Pommern (ca. 1382-1459) stod og skuede ud over Øresund fra sit nyopførte slot Krogen, der lå på det næs ved Øresund, hvor Kronborg nu knejser. Sundet var et af de mest befærdede farvande i hele Europa, da sejladsen mellem Vesteuropa og Østersøen gik netop herigennem, og fordi varetransport over længere afstande så godt som altid foregik ad søvejen. Den travle trafik gennem det smalle sund, hvor adskillige kogger og andre slags handelsskibe passerede forbi hver eneste dag i begge retninger, fik sat hans tanker i gang.

Ganske vist betalte hovedparten af fartøjerne en meget beskedent afgift for at passere gennem det indre danske farvand, som Øresund jo var, fordi kong Erik herskede over både Sjælland og Skåne. Men hans voldsomt store udgifter især til krigsførelse betød, at han altid var på udkig efter nye indtægtskilder. Den hidtidige skibsafgift var aftalt flere hundrede år forinden til et fast, beskedent beløb, men desværre havde inflationen efterhånden gnavet voldsomt af værdien af denne gamle afgift. Imidlertid insisterede navnlig de indflydelsesrige hansestæder med Lübeck i spidsen på, at afgiften og deres andre gamle privilegier skulle forblive, som de var.

Allerede i 1423 havde tanken om at indføre en told på alle skibe, der sejlede gennem Sundet, dog



**Til minde om Erik af Pommerns købstadsprivilegier for Helsingør rejste byen i 1926 en mindebrønd på torvet ved 500-års jubilæet. På et fundament af faksealk omgivet af vand sidder kongen med privilegiebrevet. Monumentet, der bærer kongens motto, er udført af Einar Utzon-Frank (1888-1955).
|| Karsten Schnack/
Biofoto/Ritzau Scanpix**

også været fremsat fra dansk side, ”for at kronen kunne have noget til sin herlighed”. Derfor havde kong Erik – som den samtidige holstenerkrønike beretter – anlagt Krogen, ”den nye borg Helsingør, der var opført af kongen for at afpresse de søfarende en uvant told for gennemfarten fra Østersøen til havet”. Opkrævningen af den nye skibstold fandt sted på Øresunds smalleste sted, hvor kongens slotte, det nye Krogen ved Helsingør og det gamle Kärnan i Helsingborg, truende stod og demonstrerede hans magt til at gennemtrumfe selv omstridte beslutninger.

Den nye sundtold, som kong Erik endte med at indføre i 1429, androg én nobel per skib, hver gang det passerede Helsingør, uanset ladningens størrelse eller værdi. Noblen var en engelsk guldmønt på knap otte gram, der var almindeligt udbredt i Europa og anerkendt internationalt som en ledende, stabil valuta på linje med den florentinske florin



I det smalle sund mellem Helsingør og Helsingborg kommer skibene sejlfende ind nordfra, mens andre ligger opankret syd for Helsingør og venter på at fortolde, proviantere og sejle videre nordpå for gunstig vind.

|| G. Braun og F. Hogenberg, *Civitates orbis terrarum*, Köln o. 1590/Det Kgl. Bibliotek

og den nederlandske gylden – lidt som vore dages euro eller amerikanske dollar.

Retfærdigvis må det siges, at vi i dag ikke kender de nærmere omstændigheder omkring indførelsen af øresundstolden. Ja, vi ved ikke engang helt nøjagtigt, hvornår kong Erik gav befalingen – det kan muligvis have været et år eller to inden 1429. Så om det gik til præcis som angivet ovenfor, ved vi altså ikke. Detaljerne henligger i historiens tåger.

Derimod ved vi, at Erik af Pommern på den tid, hvor han indførte øresundstolden, var en erfaren og magtfuld fyrste i slutningen af fyrrerne. Han var en flot og frisk fyr, da han

”havde et skønt legeme, rødgult hår, rødmosset ansigt og en lang, smal hals. Han bar ejendommelige klæder, thi han dækkede sin høje hals med et linnedtørklæde, fastspændt med et gyldent spænde. Alene, uden hjælp og uden at berøre stigbøjlerne

sprang han til hest, og han drog alle kvinder, især kejserinden, til sig med elskovs længsel”.

Sådan blev han beskrevet, da han besøgte den tyske kejser i Budapest på sin rejse til Jerusalem få år inden. En anden af hans samtidige fandt, at kongen var ”retskaffen, elskværdig og fredsæl, rundhåndet og højsindet, på ingen måde pragtskyg”.

Men i andre situationer kunne den uforudsigelige og humørsvingende konge vise heftig vrede, være spottende og ærekær til det yderste. Selv engang under en vigtig forhandling med fornemme råds herrer fra Lübeck løb hans hidsighed af med ham, så han blev grov i munden og råbte, at hellere end at være sammen med lübeckerne ”ville han passe priveterne for en god mand”! Privet er et gammelt ord for lokum.

Som navnet siger, kom han fra Pommern. Erik var dronning Margrete 1.s søsters datters søn, så den barnløse Margrete (1353-1412) tog ham ind som sin fostersøn, og med Kalmarunionen i 1397 blev han kronet som konge over både Danmark, Norge og Sverige. Indtil Margretes død i 1412 stod hun dog fortsat for rigernes styre på hans vegne, men med ham under kyndig oplæring. Derfor stod kongemagten ved Erik af Pommerns tronbestigelse stærkt og velkonsolideret indadtil, men havde vedvarende alvorlige problemer og stridigheder med holsterne i Sønderjylland og med de rige nordtyske hansestæder.

Mod begge fjender kom det til deciderede krigshandlinger, så kongen havde brug for mange penge. For at bedre den trængte økonomiske situation var det, han besluttede at indføre en ny told i Øresund på alle skibe, som sejlede igennem. Kongen begrundede afgiften med sine egne udgifter til fyr og far-

vandsafmærkning samt til sikkerhedsforanstaltninger imod sørøvere og anden uorden i farvandene.

Den nye told

I århundreder havde man opkrævet en ganske beskedent afgift af de fartøjer, som havde besøgt de store internationale sildemarkeder om efteråret i Skanør og Falsterbo. Dem, som sejlede fra skåne-markederne og nordpå ud gennem Sundet, afkrævede man skibstold, mens de, som sejlede sydpå, betalte told af de varer, de eksporterede til havne i Østersøen. Den helt dominerende varesort var saltede sild, som var fisket i Øresund, hvor fiske-forekom i kolossalt store mængder. Kongens indtægter fra skibe og sild faldt støt, og på trods af dette modsatte hansestæderne sig enhver justering af taksterne.

Denne gamle skibsafgift havde været en ikke uvæsentlig indtægtskilde for de danske konger, men alligevel øgede Erik af Pommern tolden væsentligt i 1429 med bl.a. den begrundelse, at skibene efterhånden var blevet markant større. Fra hans synspunkt havde øresundstolden den særlige skønhed ved sig, at det var udlændinge, som betalte, og at Erik og hans efterfølgere på tronen derfor ikke var nødsaget til at udskrive helt så mange skatter på deres egne undersåtter.

Tilsvarende gennemsejlingstold var kendt og anerkendt adskillige andre steder, fx på Po-floden og i Bosporusstrædet. Så søfarten betalte herefter også øresundstold, om end under lidt protester. Fra dansk side forsvarede man sig ved at henvise til sædvanen med at erlægge den gamle skibstold, men gjorde desuden opmærksom på, at flere og større skibe nu passerede Helsingør uden at komme fra de skånske sildemarkeder. Derimod sejlede flere og flere skibe direkte frem og tilbage mellem Vesteuro-

pa og Østersøregionen, så derfor var provenuet af den gamle told efterhånden hverken tidssvarende eller tilstrækkeligt.

Englændere og nederlændere fandt sig i at betale øresundstold, for nemheds skyld ofte blot kaldet sundtold. Af de vigtige søfarende nationer protesterede kun de stærke vendiske hansestæder Hamborg, Wismar og frem for alt Lübeck voldsomt, så de blev stiltiende fritaget for at betale den nye sundtold. Ved passage af Krogen skulle deres skibe derfor blot vise byvåbenet agter for at passere frit forbi Helsingør. Alle andre nationer skulle derimod ”stryge og sætte” for Krogen, det vil sige, at de skulle stryge topsejlene som anerkendelse af den danske konges overhøjhed over farvandet. Derpå skulle de stoppe op, sende en jolle i land og erlægge betalingen i Helsingør, vistnok til lensmanden på selve Krogen. Sammen med den ældre borg i Helsingborg på den modsatte kyst demonstrerede Krogen kongens kontrol over det smalle sund. Nogen havn var der endnu ikke ved Helsingør, kun en beskednen landgangsbro. En lille havn kom der først i 1767.

I det hele taget interesserede kong Erik sig indgående for øresundsregionen. Han påbegyndte bygningen af Malmøhus og grundlagde byen Landskrona, hvor bl.a. englænderne blev begunstiget i stedet for de tyske købmænd. Fra roskildebispesken havde kongen overtaget byen København, og han nyindrettede byen Helsingør ”på Ørekrog” og gav den privilegier i 1426, desuden grundlagde han byens karmeliterkloster et par år senere.

Krogen og Kronborg

Slottet Krogen stod færdig senest i 1425. Anlægget bestod af en kvadratisk ringmur med sider på 60 meter. Foruden et højt, firkantet porttårn lå der forskellige bygninger rundt om borggården op ad

ringmurens inderside: kongebolig, festsal osv. Dele af Krogens solide murværk er bevaret helt til vore dage, idet det er bibeholdt i de nedre dele af Kronborg, som er bygget ovenpå og har helt de samme ydre mål.

Senere lod Frederik 2. (1534-1588) midt i 1570'erne det prunkløse og efterhånden gammeldags Krogen erstatte af Kronborg i nederlandsk renæssancestil, hvor byggeudgifterne blev på 433.000 daler, hvad der svarede til ikke mindre end Danmarks samlede statsudgifter i to finansår. Men heldigvis kunne de store byggeomkostninger afholdes af indtægter fra øresundstolden.

Efter at dette slot blev ødelagt ved en omfattende brand natten mellem den 24. og 25. september 1629, genopførte Christian 4. (1577-1648) det straks i omtrent samme smukke skikkelse som før. Også genopførelsen blev først og fremmest betalt af kongens egen kasse, hvis indhold helt overvejende kom fra øresundstolden. I dag kan vi nyde dette prægtige Kronborg stort set uændret, og slottet er endda anerkendt af UNESCO som verdenskulturarv.

Kong Eriks farvel

Erik af Pommerns regeringstid blev nærmest en katastrofe. Han forstod slet ikke at opfylde sine forpligtelser som konge over hele den nordiske union, som han mente kunne regeres som ét rige uden større indblanding fra landenes rigsråd. Hans kloge fostermoder, dronning Margrete, havde i en længere instruktionsskrivelse allerede i 1405 forsøgt at indprente det unge brushoved korrekt opførsel. ”Du skal være behersket og korrekt, både tidlig og silde, og om dagen tjene Gud først. Du skal vogte dine ord og ikke sige noget, hverken i harme eller på noget andet tidspunkt, som du eller andre kan tage skade



Christian 4.s Kronborg set fra landsiden. Slottet og dets smukke omgivelser er et yndet besøgsmaal for mange danskere såvel som udenlandske turister. Fra de omfattende ydre fæstningsværker er der en imponerende udsigt over Øresund og til den svenske kyst.
|| Niels Quist/Alamy Stock Photo

for, eller nogen kan anke dig”. Men dronningens gode råd var åbenbart forgæves.

Tiltagende uoverensstemmelser både med det danske rigsråd og med svenskerne betød et tragisk vendepunkt for Erik af Pommern. Han blev afsat som konge i både Danmark og Sverige, så i 1439 tog han alle skatte og klenodier fra rigets skatkammer på Kalundborg Slot og flygtede til fæstningen Visborg, som han selv havde ladet bygge på Gotland i Østersøen. Her gjorde han de omliggende farvande usikre, idet han bl.a. ernærede sig ved sørøveri. Fra den tid kender vi kongens valgsprog: Mit håb står til havet.

Alligevel gik det ad Pommern til for ham – endda i bogstavelig forstand – for ti år senere blev Erik fordrevet fra sit eksil på Gotland og måtte i stedet



Den travle havn i Christiansted på Sankt Croix i 1815. Herfra udskibede man størstedelen af det rå sukker, der blev produceret i Dansk Vestindien, og som skulle fragtes til sukkerraffinaderier i Danmark for at blive færdigforarbejdet.
|| H.G. Beenfeldt/
Rigsarkivet i København

tage ophold i Pommern, hvor han døde i sin fødeby, Rügenwalde, i 1459.

Tiden, der fulgte

I stedet for Erik blev Christoffer af Bayern (1416-1448) konge i 1440, og ved hans uventede død kun otte år senere besteg Christian I. (1426-1481) tronen. Disse to kongers tid var karakteriseret ved, at stadig færre skibe besøgte de skånske sildemarkeder, mens flere sejlede gennem Øresund på vej direkte til eller fra havne som Danzig (nu Gdansk) i Østersøen. Navnlig nederlandske fartøjer deltog flittigt i denne direkte handel, som fratog først og fremmest Lübeck dens traditionelle og særdeles lukrative nøglerolle i vareudvekslingen på skånemarkederne.

De danske konger kæmpede derfor ihærdigt for at opretholde og beskytte den lukrative øresundstold mod alle anslag. Da fx de ikke privilegerede, især preussiske, hansestæder som Danzig ville undgå Øresund ved i stedet at sejle gennem Storebælt, indskærpede Christian 1. i 1452 et gammelt forbud mod at sejle gennem bæltet, idet han slog på, at "Storebælt har været alle fremmede nationer af arilds tid [dvs. fra ældgamle dage] forbuden", og at Øresund var at betragte som "den rette, sædvanlige strøm". Dog tillod danskerne, at den internationale søfart gik gennem bæltet i tilfælde af ugunstigt vejr i Øresund; men i så fald skulle de betale tolden i Nyborg.

Kong Christian øgede i 1472 ovenikøbet toldbetalingen i sund og bælt ved at kræve, at alle de passerende skibe skulle betale en halv mark af hver læst gods, de havde ombord. En læst, senere kaldet kommercelæst, var en måleenhed for et skibs lastevne (drægtighed), men læstens størrelse varierede gennem århundrederne.

Sundtoldregnskaberne

Fra de første mange årtier efter indførelsen af tolden har vi desværre ingen regnskaber bevaret, selv om der givetvis har været ført bog over indtægterne i Helsingør. Det ældst bevarede øresundstoldregnskab er fra 1497, og de følgende årtiers regnskaber er kun sporadisk bevaret; men fra 1557 og helt til sundtoldens ophævelse i 1857 har vi dem i en praktisk talt ubrudt række. Fra disse tre århundreder giver de oplysning om sejlads og varetransport ad en af verdens vigtigste handelsruter i tidlig moderne tid. Vi har altså at gøre med et helt enestående godt kildemateriale med et meget stort forskningspotentiale. Selveste liberalismens fader, Adam Smith (1723-1790), skrev derom i sin berømte bog *Wealth*

of Nations fra 1776, at ”den vigtigste transittold i verden er den, kongen af Danmark hæver af alle koffardiskibe [dvs. handelsskibe], der går igennem Sundet”.

Med deres unikke og særdeles omfattende informationsindhold er sundtoldregnskaberne fuldt fortjent blevet optaget på UNESCO’s særlige liste over den skrevne verdenskulturarv, *Memory of the World*. Og når øresundstolden er så interessant i dag, er årsagen ikke mindst eksistensen af de bevarede regnskaber. I alt drejer det sig om mere end 700 statelige bind, der fylder ca. 60 hyldemeter i Rigsarkivet i København, og som indeholder informationer om 1,8 millioner skibspassager og næsten lige så mange skibsladninger.

Suntoldregnskaberne kan, som det straks skal vises, fx bruges til at zoome helt tæt ind på enkelte varer eller konkrete navngivne skippere.

Sukker, det hvide guld

Midt i 1500-tallet begyndte tolderne i Helsingør at opkræve øresundstold ikke blot af selve skibene, men nu også af varerne i lasten. Et illustrativt eksempel på, hvordan man kan følge en vigtig vare i sundtoldregnskaberne gennem tiden derefter, er sukker – som forekom både i form af råsukker, raffineret sukker og sukkertoppe foruden biprodukterne sirup og kandis.

Den første gang, sukker nævntes i regnskaberne, var den 25. maj 1557, hvor Jan Landij fra Westerster nær Bremen fragtede bl.a. 300 pund (ca. 150 kilo) sukker, der var værdisat til 50 daler. Vi ved dog ikke, hvor ladningen var på vej hen, da regnskaberne endnu ikke anførte bestemmelsessted på dette tidlige tidspunkt. Det første sukker og sirup, der blev anført som destineret til en dansk havn, kom med en nederlandsk skipper fra den vestfrisiske ø



En nobel var en engelsk mønt, der indeholdt knap otte gram guld, og som blev slået siden 1344. Forsiden viser her Edward 3. (1312-1377) på et skib, bevæbnet med sværd og skjold. Fartøjet er en såkaldt holk med høje kasteller for og agter. På skibssiden ses huset Yorks våbenmærke, den hvide rose.

|| [Wikimedia Commons](#)

Vlieland i efteråret 1638 og skulle losses sammen med adskillige andre varer i Helsingør.

Den internationale transittrafik gennem Øresund med hele eller delvise sukkerlaste var meget omfattende. Til Østersøen sejlede i perioden 1634-1857 op imod 30.000 skibe med sukker – i 1600- og 1700-tallet langt de fleste fra Amsterdam, men efterhånden flest fra Bordeaux og London. De vigtigste modtagerhavne var Sankt Petersborg i Rusland, Danzig og Stettin (Szczecin) i Preussen samt Riga i Letland. Alene i årene 1784-1795 fragtede 1.603 skibe tilsammen godt og vel 100.000 tons sukker, som de måtte betale omtrent en million rigsdaler i told af.

Hertil kom imidlertid de mange sukkerlaste fra Dansk Vestindien, som der ikke skulle betales varetold af, fordi det var danskejete gods og derfor toldfrit. Det drejede sig fra slutningen af 1600-tallet til 1838 i alt om over 5.000 næsten rene råsukkerladninger fra Sankt Croix til danske havne. Langt de fleste af skibene under Dannebrog gik til København, og herfra blev meget af sukkeret raffineret og derpå reeksporteret i form af sukkertoppe til

Ved den nordlige indsejling til Øresund var der fyr på Kullen, Nakkehoved og Kronborg. Nakkehoved Vestre Fyr på den høje klint lidt øst for Gilleleje blev bygget i 1772 og havde oprindeligt et åbent kulbål. Senere blev der fyret med olie og elektrisk lys, forstærket af spejle og linser. Fyret er et af de få, som stadig er i brug. Dets blink kan i klart vejr ses af skibe på 46 kilometers afstand.
|| Stuart Black/Alamy Stock Photo



konsum først og fremmest i Norge eller som råstoffer til Østersøregionen.

Ved siden af de generelle og rutinemæssige informationer kan man rundt om i sundtoldregnskaberne støde på indførsler vedrørende sjældne og kuriøse varer. Fx indførte tolderne Hugo Dietmer Bølche og Martin Aspach i slutningen af juli 1723, at der passerede en galiot, et lille tomastet fartøj på 11 læster – ca. 28 tons i vore dages mål. Galioten var ført af skipper Søren Olsen fra København, som nu kom fra hjemhavnen og skulle til Frederikshald i Norge med et monument, som skulle opsættes på

det sted, hvor kong Karl 12. (1682-1718) var blevet skudt. Årsagen var, at den svenske krigerkonge blev dræbt af et skud under belejringen af den norske grænsefæstning Fredriksten den 30. november 1718, hvorefter Store Nordiske Krig endelig sluttede. Byen Frederikshalds borgere bekostede et seks meter højt monument, bestående af en stenobelisk med indhuggede relieffer og fire marmorplader med inskriptioner. Pladerne må være nogle af de eneste bevarede genstande, som er nævnt i øresundstoldens regnskaber. Det triumferende mindesmærke blev dog fjernet igen allerede i 1730, da den nye konge, Christian 6. (1699-1746), ønskede et bedre forhold til Sverige.

Skipper Torstinus Nielsen

Hvad angår sejlads, kan man foretage mikroundersøgelser af fx besejlingen af en bestemt havn eller en enkelt skippers rejser. Et tilfældigt, men typisk eksempel kunne være Torstinus Nielsen fra Køge. Han er nævnt i sundtoldregnskaberne i årene fra 1730 til 1743, hvor han passerede Helsingør 27 gange, og hvor hver eneste rejse var mellem Danmark og Norge.

Første gang, vi møder ham i regnskaberne, er den 23. april 1730, hvor han var på vej nordpå med sin galiot på 16 læster – ca. 42 tons – fra hjemhavnen i Køge til Bergen med 350 tønder malt og 334 tønder byg i lasten. Han returnerede fra Bergen og passerede Helsingør for sydgående med kurs mod Køge den 15. juni samme år med en ladning fisk og tran. Allerede en måned senere var han atter på vej til Norge med en ladning malt, denne gang bestemt til Frederikshald.

Således lå Torstinus Nielsen nærmest i fast fart mellem hjemstedet Køge og sydnorske havne, oftest Bergen og Frederikshald, men også med enkelte

rejser til Langesund, Drammen og Kristiania (Oslo). Som regel nåede han to returrejser om året. Fra 1735 blev galioten udskiftet med en væsentligt mindre jagt på 7½ læster, så måske er han skiftet fra at være forhyret skipper på en anden ejers fartøj til at blive herre på eget dæk.

Efter at have ligget oplagt om vinteren indledte Torstinus Nielsen gerne årets sejlads med at afsejle fra Køge i april. Hans fravær fra Øresund på rejse til og fra Norge varede i gennemsnit 51 døgn, mens hans hurtigste tur kun varede 35 døgn og den længste 85 døgn. Vind og vejr eller afsætning og indkøb af ladning spillede ind på varigheden af rejserne.

Til Norge fragtede Nielsen først og fremmest malt og byg, men også lidt beg, havre, ærter og røget flæsk. Med hjem fra Norge havde han fortrinsvis trælast og fiskevarer i form af saltet sild og tørfisk, men også en smule tran, stangjern og fransk salt.

Hans sidste rejse med jagten gik forbi Helsingør den 15. april 1743 med en last til Frederikshald, og han returnerede derfra den 4. juni samme år med norsk tømmer i form af planker og rafter på vej mod Køge.

Fra gammel tid er øresundstolden blevet kaldt "de danske kongers guldbjerg". Indtægterne fra sundtolden betød da også rigtig meget for kongerne og statskassen, og for Helsingør var sundtolden en helt afgørende forudsætning for byens blomstring. Afskaffelsen af sundtolden i 1857 trækker spor helt op til vore dage, hvor statsminister Anders Fogh Rasmussen (1953-) og Brasiliens præsident Lula da Silva (1945-) har drøftet et uafklaret mellemværende fra øresundstoldens afskaffelse. Dette vender vi tilbage til sidst i bogen.

Engelsk søkort over Øresund trykt i London i 1801. Ved Helsingør er vist ankergrundene Lappegrund nord for byen og Disken syd for. Overalt er havdybder og forskellige pejlinger angivet, så skibene kunne finde den ikke helt nemme vej enten vest om Saltholm gennem Hollænderdybet og Drodden eller øst om gennem Flinterenden.
|| M/S Museet for Søfart