

zise

Toldhistorisk Tidsskrift

Nr 3

1979

2 årg



Zise, også skrevet cise og sise, er på ældre dansk den folkelige betegnelse for accise.

Før o. 1660 omfatter accisen en broget buket af forbrugsafgifter og forhøjelsestold. Herefter betegner accisen officielt kun en havneafgift, mens forbrugsafgifterne benævnes konsumtion. I den folkelige bevidsthed hang betegnelsen accise imidlertid fast ved forbrugsafgifterne og anvendes synonymt med konsumtion (jf 'accisebod').

Medlemskab af Toldhistorisk Selskab tegnes ved henvendelse til Toldhistorisk Selskab, Amaliegade 44, 1256 København K.

Kontingentet er 36 kr årligt for enkeltpersoner, 500 kr for institutioner og firmaer.

Biblioteksabonnement på ZISE koster 36 kr pr årgang og tegnes sammesteds.

ZISE udsendes 3 gang årligt med ca 40 sider pr hæfte.

ZISE Toldhistorisk Tidsskrift, er medlemsblad for Toldhistorisk Selskab, stiftet den 24. oktober 1977. Bestyrelsen består af følgende medlemmer:

V E Parving (formand)
P Gersmann (næstformand)
Gunnar Jakobsen (sekretær)
Robert Svalgaard (kasserer)
Jan Kanstrup (redaktør)
Arne Hægstad
Palle Høgh

Manuskripter der ønskes optaget i ZISE sendes til redaktøren, Jan Kanstrup, Søbredden 14, 4000 Roskilde.

Manuskripter bør - om muligt - være maskinskrrevne, med ekstra linieafstand og en margin på ca 6 cm.

Forslag til illustrationer og billedtekster må meget gerne medsendes.

Redaktionen påtager sig intet ansvar for indsendte manuskripter, og forfatteren bedes derfor beholde en kopi. Mindre ændringer i teksten må påregnes, men væsentlige ændringer vil kun blive foretaget med forfatterens samtykke.

Forsideillustrationen viser et udsnit af J J Bruun's gouache fra 1739. Billedet er gengivet i sin helhed på s 33 (original på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg).

Struer, Toldskolen og Kolding, 1925-1931

AF N A JEPSEN

Første del af fhv toldforvalter N A Jepsen's erindringer blev bragt i ZISE 1978 nr 3, s 35-36.

Den 22. april 1925 fik jeg at vide, at jeg var forflyttet, men ikke hvorhen, idet toldinspektørens sekretær, toldassistent Cortsen på vej ind til toldkassereren med dagens post i forbifarten »bjæffede« - som toldmedhjælper Thyrring sagde - »Er det Dem der hedder Jepsen. De er forflyttet«, hvorefter han skred videre. Jeg blev senere kaldt ind til toldkassereren, der meddelte mig, at jeg var forflyttet til Struer toldsted fra 1. maj 1925.

Jeg meldte mig til tjeneste den 1. maj ved toldforvalter F Holst på Struer toldkammer. En toldmedhjælper i Århus havde fortalt mig, at det var verdens flinkeste toldforvalter. Det var også en flink toldforvalter - en fin og nobel personlighed som jeg altid vil mindes med glæde. Jeg skulle afløse toldmedhjælper R W J Nørskov, der var indkaldt til Livgarden den 10. maj. Det øvrige personale bestod af toldmedhjælper Eichen, der fra 1. juni blev udnævnt til toldassistent, samt toldmedhjælper K Fog.

Eichen var københavnere, og betragtede det som en straf at være blevet forflyttet til provinsen. Desuagtet havde han ikke noget imod at tjene diæter, og dem var der mange af i Struer. Han var så skrap, at han kun havde 6 dages ferie om sommeren, når der var store diætindtægter. Resten af ferien blev holdt om vinteren, og helst når Lim-

fjorden var frosset til. Toldforvalteren forlangte, at Eichen skulle afgive hver fjerde nattevagt til mig. Det var han meget utilfreds med.

Toldkammeret, der var en forholdsvis ny bygning, var formet som et strygejern. Der var 3 kontorer, toldforvalterkontor, hovedkontor og opsynskontor. Igennem hele bygningen gik en gang, der førte ud til havnepladsen. For enden af gangen var toiletet. På den anden side af gangen var der vejerbod og pakhus med skydedøre til henholdsvis et jernbanespor og havnepladsen.

Det var DSB der havde bygget toldkammeret, til gengæld for at man havde revet det gamle toldkammer ned for at give plads for en jernbanebro til Oddesundbanen. I Toldtidende blev det nye toldkammer skarpt kritiseret og sammenlignet med et københavnsk »Nødtørftshus«.

Tjenesten var meget alsidigt for mit vedkommende. Fra kl 9-11 var jeg på godsekspektionen for omladning, forsendelse og klarering fra toldstykgodsvogne. Klareringen omfattede tomme brugte fiskekasser, § 2 f, fri.

Når toldforvalteren og assistenten var på eftersyn, måtte jeg også klarere i vejerboden. Jeg havde kun været i toldvæsenet i ca 10 mdr, så det var tidligt, at jeg blev sat til vejerbodsklarering, også alt for tidligt; men til gengæld fik jeg en god undervisning i tarifiering, når jeg var sammen med toldforvalteren i vejerboden.

Der blev indført en del varer fra udlandet af byens handlende, som f.eks. manufakturvarer af enhver art, tapeter, farvervarer, humle og meget andet.

Efterhånden var der navnlig et bestemt firma, der kom hver dag, nemlig det ny-startede radiofirma Bang og Olufsen, Gimsing ved Struer. De egentlige radiodele blev som unævnte varer henført til løbenr. 364, 7,5% af værdien (Toldloven af 1924). Begge indehavere kom på toldboden for at klarere deres varer.

Firmaet blev startet på herregården Kvistrup, ejet af Olufsens far, landstingsmand Peter Olufsen, der var en slesviger fra Tønder. I 1925-1927 arbejdede ca. 20 mand med fremstilling af radioapparater i en af Kvistrups lader.

Struer havn var udbygget flere gange, og Holstebro havde vistnok ydet en del af midlerne til de forskellige udbygninger. Derfor fandtes der i arkivet havnetakster for Holstebro havn ved Struer og senere Holstebro-Struer havn for tilsidst naturligt at benævnes havnetaksten for Struer havn.

Jeg mener, at Holstebro stadigvæk havde medlemmer i havnestyrelsen, da jeg var i Struer. Det var ligesom der var en vis lidelse af to byer imellem, i dette spørgsmål om havnen ved Struer.

De fleste fiskerfartøjer var under 5 t, så der var ingen havnepenge at betale, men derimod bropenge af de medførte fisk med 1% af værdien. Vi fik en ordning med fiskeeksportørerne, således at de opkrævede bropengene og afregnede med toldkammeret, men en fiskeeksportør - der var lokal chef for Frelsens hær - ville ikke opkræve told (!) af fiskerne, som han skrev i et indlæg i Struer Dagblad.

Det morede man sig meget over i Struer, indtil havnestyrelsen blev klar over, at det gik ud over havnens indtægter; så fik piben

en anden lyd, således at der kom en konstant ordning, som alle parter kunne være tilfreds med.

Ved et toldsted som Struer var der mange forskellige ekspeditioner. Toldforretninger af enhver art: Skibsregistrering og mønstning af skibsmandskab; amtstueforretninger, som f.eks. indbetaling til Kongeriget Danmarks Hypotekbank; indbetaling til statsaktiverne; udbetalinger fra Finanshovedkassen på 3- og 6 måneders anvisninger; ved første udbetaling blev den originale anvisning indsendt og en afskrift benyttet for resten af tiden.

I Struer lå DSB's 3. distrikt. Når distriktchefen skulle på tjenstlig rejse til udlandet, fik han efter anvisning penge udbetalt af toldkassen. Digteren Johannes Buchholtz fik udbetalt forfatterhonorar ved Struer toldkasse. Toldforvalteren var en del forarget over, at digteren købte en del varer i udlandet, når han fik honorar fra den danske stat. Til gengæld var digteren forarget over, at han skulle betale told af varerne.

Vi havde også udbetaling af hædersgave en gang om året, til veteraner fra den sidste slesvigske krig. Underskriften på kvitteringen skete med ført pen, idet jeg f.eks. skrev, og veteranen lagde sin hånd over min hånd. Det første år havde vi to veteraner. De mødte med krigsmedaljen og sølvkorset.

Vi havde telefon, men ingen skrivemaskine - det havde vi heller ikke på toldkassererkontoret i Århus. Det bevirkede, at alle cirkulær-skrivelser der kom fra Over-toldinspektoratet for Jylland var bestemt til fire toldsteder, hvorfor der skulle tages afskrifter ved de tre toldsteder. Det gav god øvelse i skønskrift, mente man ved Overtoldinspektoratet.



Struer toldkammers personale i vinteren 1925. Fra venstre toldassistent Eichen, toldmedhjælper frk Fog, toldforvalter F Holst og toldelev N A Jepsen.

Der var ikke så lidt skibsmåling i Struer, Jeg deltog næsten altid i skibsmåling sammen med toldforvalteren. På denne måde fik jeg et godt kursus i at måle skibe, som jeg den gang og senere fik en del brug for.

Det er jo mange år siden, man indenfor toldvæsenet beskæftigede sig med skibsmåling. Sidste gang jeg foretog en skibsmåling var den 19. marts 1945 i Vejle.

I 1926 blev der bygget en ny postbåd til

ruten Struer - Venø, og i den anledning skulle der foretages måling efter regel I, og toldforvalteren havde bedt toldforvalter Larsen i Lemvig om at være behjælpelig ved den indviklede måling. Jeg gik de to toldforvaltere til hånde. Det var en fornøjelse at se med hvilken dygtighed og akkurate de foretog målingen. Toldforvalteren i Lemvig var en anerkendt ekspert på skibsmålingens område.

Sidst i juli måned 1926 fik jeg meddelelse om at møde på toldvæsenets fagskole i København den 1. oktober 1926. Desuden skulle jeg deltage i havne- og vejerbodstjenesten ved Struer toldsted. En ganske overflødig bemærkning, da jeg allerede fra den første dag i Struer deltog i tjenesten.

Et forsøg på at komme på vejerbodstjeneste ved Århus toldsted mislykkedes. Det var en senere generation, der fik held til det. Selv i Struer har jeg deltaget i fortoldning af en »kløpper«-kasse, noget der for mange ældre opsynsassisterer står som en ond drøm med de utallige forskellige varer, hvor snart samtlige løbenumre i toldtariffen var repræsenteret.

En gang på sommeren 1926, hvor jeg som sædvanlig var mødt kl lidt før 8, trådte der pludselig to skrappe herrer ind ad døren. »Det er revisionen« sagde den mindste af dem, kontorchef Eggert, ledsaget af fuldmægtig Saabye. Jeg spurgte kontorchefen, om jeg skulle sende bud efter toldforvalteren, Nej, sagde han, men luk pengeskabet op og giv mig kassejournalen med tilhørende bilag samt kassebogen.

Imidlertid var frk Fog kommet til stede, meget forfjamsket over det uventede besøg. Fuldmægtigen anmodede om at få kontorets nøgler og kassen. Kassen som frk Fog havde ansvaret for stemte ikke. Der var 7 kr 50 øre for meget. Det er sikkert diæter, svarede jeg. Vent med at svare til De bliver spurgt unge mand, sagde fuldmægtigen, der var temlig skrap overfor frk Fog, som begyndte at græde.

Endelig kom toldforvalteren, og han beklagede sig til kontorchefen over den tone fuldmægtigen anvendte overfor personalet. Efter en konference med de herrer blev tonen lidt neddæmpet, men frk Fog fik alligevel en reprimande, fordi bøgerne ikke var ført a jour. De 7 kr 50 øre var diæter, der ikke var ført til indtægt.

Da revisionen var overstået, fortalte toldforvalteren, at de (revisionen) dagen i forvejen havde været i Holstebro, hvor den derværende toldforvalter havde haft en kassedefekt på et større beløb, derfor gik revisionen nok lidt skrapmere til værks.

Toldforvalterens søn var toldassistent i Holstebro. I den anledning blev toldforvalteren forespurgt, om han kendte noget til sagen, eller om han var kautionist for toldforvalteren i Holstebro. Toldforvalter Holst kendte ikke noget til sagen og var heller ikke kautionist. Det var derimod en anden toldforvalter, som kom af med en masse penge i den anledning.

Toldskolen

Den 1. oktober 1926 mødte 24 toldelever på Guidekasernen på Københavns toldbod, hvor vi blev budt velkommen af formanden for eksamenskommissionen, overtoldinspektør Tyge Josias de Fine Bungeflod i en særdeles »venlig« tale, hvor han bl a sagde, at det var ganske frivilligt, om vi ville bestille noget, men ved den afsluttende eksamen ville der ingen skånsel blive vist. Det kunne han forsikre os om. Dumpede vi, blev vi afskediget.

Det gik senere op for os, at den pågældende overtoldinspektør på grund af uoverensstemmelse med Den danske Toldretsforenings formand ikke var os særligt venlig stemt, da han altid fremhævede en anden kategori indenfor toldetaten på toldassistenternes bekostning, hvilket gav anledning til en del avisskriverier.

Med hensyn til lærerne må særlig fremhæves fuldmægtig, senere kontorchef P Grønvold - tjenestemandsslov og organisation. Det var vel nok den bedste lærer vi havde - dygtig og vittig.

Toldkasserer H A Hansen var lærer i regnskab, en fremragende og dygtig lærer. Hvad han ikke vidste om regnskab var ikke værd at vide.

I toldforordning havde vi daværende vice-toldinspektør Chr Jensen. Dygtig, men utrolig snæversynet. Eleverne fra Østifterne satte han størst pris på. En udtalelse af ham er karakteristisk for ham: »Når sukkerkampagnen begyndte, og rygten gik over landet, at nu kom de forfærdelige jydskesukkertoldere, så lukkede borgerskabet deres døtre inde«.

I toldlov havde vi Vice-Andersen (vice-toldinspektør N J P H Andersen, Overtoldinspektoratet for København) som lærer. Han var dygtig, men lidt af en original.

I engelsk havde vi toldkontrollør, translator K Nielsen, kaldet »Lyskasteren«. Han var dygtig, men temmelig frimodig i sine udtalelser om dit og dat. Læreren i tysk var toldkontrollør Colbjørnsen.

Læreren i hvern og beskatning var daværende toldkontrollør senere inspektør i øl- og spiritusbeskatningen A L A Marchmann. En dag vi drak kaffe i Fine vægt, var der en toldassistent, der spurgte os om, hvem vi havde i hvern. Da han hørte, at det var Marchmann, sagde han »Nå, det er ham hestetrækkeren«. Vi bad om en nærmere forklaring og fik den: Der var kommet en sending heste, som Marchmann forlangte vejret af hensyn til bropengene. Det blev der grinet meget af den gang.

I december måned begyndte eksamen. Der fandt en lidt mærkelig episode sted ved eksamen i toldlov. Blandt tilhørerne var en tidligere lærer, toldinspektør cand polit T V Halland (1914-19). Han henvendte sig til censorerne med en fortegnelse, der viste hvilke spørgsmål eleverne eventuelt kunne komme op i ved eksamen.

Det var rigtigt, at Vice-Andersen havde udarbejdet en fortegnelse over disse spørgsmål. Hvor mange spørgsmål der var, kan jeg ikke huske. Nu kunne man jo diskutere om det var rigtigt eller forkert. Toldloven var så omfattende, at der kunne rejses masser af spørgsmål, og man kunne

vel ikke forlange, at eleverne efter godt 2 års tjenestetid, hvor de havde beskæftiget sig med alle mulige ting indenfor toldvæsenet, skulle være fuldstændig kendt med toldloven af 1924 i året 1926. Det rejste spørgsmål af toldinspektør Halland, blev der åbenbart ikke taget noget hensyn til. Det blev vist afsluttet med et privat »slagsmål« imellem toldinspektøren og Overtoldinspektoratet for København efter et forlydende fra kompetent side.

Samtlige 24 elever bestod, dog var der 2 elever, hvis eksamen hængte i luften, men Vice-Jensen kom og beroligede dem med, at de to elever fra Østifterne havde bestået. Efter endt eksamen rejste vi til vore respektive hjemtoldsteder.

Der er en ting jeg har glemt, de formidable store dagpenge vi fik udbetalt under kursustiden i København. Vi fik siger og skriver 1 - én krone pr dag.

Med hensyn til gagen fik jeg pr 1. maj 1925 kr 123,25 pr måned. Fra 1. august 1925 kr 138,18. Pr 1. juli 1927 blev gagen nedsat til kr 120,45 af Venstre-regeringen under Madsen-Mygdal, men man glemmer at priserne samtidig faldt med 20%. Pr 1. august 1927 steg gagen ved udnævnelse til toldmedhjælper til kr 156,80. Min gage for året 1927 androg kr 1.737,37. Diæterne kr 770,16, altså 44% af gagen.

I maj 1928 blev jeg indkaldt som soldat og vendte ikke tilbage til Struer, men blev forflyttet til Kolding toldsted.

Det havde trods alt været en god tid i Struer, og jeg vil slutte med et enkelt vers af Johannes Buchholtz »Struerblæsten«:

»Struer kan smile en blikstille dag,
når vinden tager et blind,
Kilen kan være en drømmende sø,
Venø kan ligne en sydhavsø,
men efter en stakket stund,
kommer fra vesten det kendte sus,
mens solen drukner i grålig gus«

Kolding Toldsted

Toldstedets chef var toldforvalter L C Ludvigsen. Han var en meget dygtig mand, der kunne tage enhver ekspedition såvel på kontoret som i opsynet; dertil var han en fremragende sagsbehandler, men han havde også gjort tjeneste i Generaldirektoratet i ca 8 år (fra 1908 - 1916).

Toldforvalteren var meget hidsig og udøvede en stram justits, men var retfærdig i sine afgørelser og kunne være flink og venlig. Han tålte ingen slendrian i tjenesten, og det var ligegyldigt, hvem af personalet det var. Fra den 3. maj 1920 var L C Ludvigsen konstitueret som toldforvalter i Aabenraa, men fra 5. maj til 20. juni var han den første leder af det danske toldvæsen ved den nye grænse på strækningen fra Padborg til Borreshoved (sydspidsen af Broagerland). Fra den 1. juni 1921 toldforvalter i Aabenraa og fra 1. august 1926 i Kolding. Han døde den 18. februar 1941.

Kontrolløren på kontoret var en mærkelig mand, som man skulle tage sig i agt for. Han var fra Søby på Ærø og havde sidst gjort tjeneste i Odense, hvorfra han medbragte det lidet smigrende øgenavn »Den forvoksede Søby.....«. Hele toldstedets personale var utryg overfor ham, da han var meget ubetænksom i sin omtale af personalet til toldforvalteren, for ikke at bruge et stærkere udtryk.

Fra 1. juni 1929 blev han udnævnt til toldforvalter, og der blev glæde ved toldstedet. På kontoret havde kontorkontrolløren taget 1/3 af diæterne, men kun gjort tjeneste hver femte uge, ligesom vi fire andre.

Da jeg kom til tjeneste på kontoret havde vi følgende ordning: Indgående A skibsklaring for indgående. Indgående B klare-ringsangivelser. Udgående skibsklaringer og forsendelser mv. Kassen: Toldassistent fru Poula Hansen. Kontorassistent frk

Bach, der passede skrivemaskinen m v. Vi var tre toldmedhjælpere, der sammen med en elev passede ekspeditionerne. Toldassistent R Albrechtsen havde revisionen på kontoret.

I toldopsynet var der to toldkontrollører og 4 toldassistenter samt en afløser, heraf gjorde 1 toldkontrollør og 1 toldassistent tjeneste i beskatningen sammen med en kvindelig toldassistent.

Toldkontrollør Søren Sonnichsen i vejerboden var en dygtig og meget bestemt mand. Han var fra Sønderho på Fanø. En dag toldassistent R Albrechtsen og jeg, der begge boede i Vamdrup var på vej til toget, mødte vi toldkontrollør Sonnichsen: »Skal I nu hjem i Vamdrupbønder?«. »Vi kan da være ligeså gode som en Sønderhoning« svarede Albrechtsen - »Hvad mener De med det?«. - »Spørg pakhusformanden, han er jo fra Nordby«.

Toldkontrollør Gerhard Nielsen i beskatningen var også en flink mand og meget pertentlig. Toldassistent Mandall, kaldet »Isbryderen« fordi han var faldet igennem isen på Slotssøen og var vadet i land, imedens han brød isen. Toldassistent Busch blev kaldt »Buskeviskeren«, og så var der toldassistent Steffen Thygesen Hansen kaldet »Steffen Stål«. Når han blev spurgt om det tilnavn, svarede han i reglen »Det er Conrad, den idiot« (toldforvalter Conrad Dichmann). Den yngste toldassistent i opsynet var C J Christensen. Afløser toldassistent C C Bruun var en ualmindelig flink og rar fyr, der næsten altid var på afløsning. Han var meget vellidt af hele personalet.

Der var meget at bestille i Kolding både på kontoret og i opsynet med den store skibsfart og flere stykgodsbåde fra Flensborg, Hamborg og Lybæk samt København. Klareringer var der mange af, samt fire vinhandlere, der importerede vin og spiritus i betragtelige mængder. F D B og



Århus toldkassererkontor den 11. juli 1931 (Toldbiblioteket).

flere store grossistfirmaer importerede store partier af kaffe, ris og sydfrugter, samt store partier råglas og mange andre varer.

Til gengæld var der også stor udførsel af levende dyr fra Kolding eksportmarked til Flensborg og Lybæk. Der var et toldbetjentpersonale på 5 mand, hvoraf 2 var navigatører og 3 havde været tjenstgørende i Krydstoldvæsenet. Der var en toldpakhusformand og en toldpakhusarbejder, samt en ekstraarbejder - en gammel gen-darm - Alt i alt flinke mennesker.

Ved forflyttelse af en toldassistent fra opsynet blev R Albrechtsen sat til tjeneste i opsynet, hvilket et par andre toldassistenter ikke var tilfreds med, idet de mente andre toldassistenter andre steder fra blev udelukket, når en helt ung toldassistent fra kontoret kom i opsynet. Toldassistent R Albrechtsen blev senere forflyttet til Kru-saa.

Under toldstedet hørte toldkontrollen i den gamle grænseby Vamdrup. Her sad toldassistent Nyeboerg - en farverig person med et bevæget livsforløb. I Hejlsminde var toldassistent Løhde, og der blev sagt om ham, at han var Danmarks stærkeste toldassistent, hvorvidt det passer, ved jeg ikke, men han var i hvert tilfælde en kraft-
karl at se på.

Efterhånden var jeg blevet ældste mand på kontoret, idet de to andre toldmedhjæl-pere var blevet toldassistenter og forflyttet henholdsvis til Struer og København. Jeg kom derefter i revisionen.

Fra Overtoldinspektoratet for Jylland havde vi fået toldassistent K M Madsen som toldkontrollør. Han var flink og om-gængelig. Skibsregistreringssager mv som jeg havde ekspederet i den forløbne tid, meom var et kontrollørområde blev lig-gende i flere dage på toldkontrollørens skrivebord uden at blive ekspederet. Told-forvalteren spurgte mig, hvorfor sagerne

ikke var ekspederet. Jeg svarede - som rig-tigt var - at toldkontrolløren selv ville eks-pedere disse sager. Da toldkontrolløren kom igen efter middag, sagde jeg det til ham angående registreringssagerne. Det blev han lidt fornærmet over, men sagde at i Overtoldinspektoratet lod man sagerne ligge et stykke tid for at de kunne »mod-nes«. Toldforvalteren ønskede sagerne eks-pederet omgående, så det måtte han rette sig efter.

Med hensyn til diæterne delte vi lige med toldkontrolløren, imod at han kun tog tje-neste ved højtiderne eller under ferie eller lignende.

Jeg har altid interesseret mig for arkivsager og personalia, ligefra jeg kom ind i toldvæ-senet. Her er bl a en lille sag, som jeg har fået suppleret op ved mundtlig beretning.

Ved losning af D F D S' københavner-båd var der i reglen en stor mængde gods til Esbjerg. De toldfri varer blev klareret med det samme og sendt sammen med toldgoods som fragt og fragtgods varer i en toldlukket jernbanevogn. Der var selvføl-gelig udfærdiget toldpapirer på toldgodset. Det havde man gjort i lange tider, en dag blev det stoppet.

Den tjenstgørende toldassistent i havne-toldkontrollen nægtede at underskrive føl-gesedlen. Toldkontrollør Sonnichsen blev tilkaldt af eksportøren. N N nægtede at un-derskrive. Derefter gik de to herrer til told-forvalteren, cand jur Hans Poulsen. N N blev tilkaldt. Toldforvalteren: »Vil De un-derskrive? Ja eller Nej«. »Nej«, svarede N N. Toldforvalteren »Ved De hvad De er?«. »Ja jeg er toldassistent N N«. »Nej, De er en stor l...«. »Jeg insisterer på toldforval-terens udtalelse«. »Insister ad h..... til« svarede toldforvalteren, hvorefter han og toldkontrolløren underskrev følgesedlen.

Sejlads og toldvagt i Store Bælt

AF JØRGEN H BARFOD

Sejladsen fra Nordsø til Østersø gennem de danske farvande har gennem århundreder hovedsagelig fundet sted via Sundet, fordi det har været det letteste farvand at navigere gennem. De andre muligheder, gennem Store Bælt og Lille Bælt, har kun været benyttet i ringere grad på grund af de snørklede løb mellem mange grunde.

Tilmed har de danske konger hjulpet til med at lede skibene gennem Sundet ved bl a fyrafmærkninger, hvorved de tillige har kunnet kontrollere denne sejlads, og fra omkring 1427 til 1857 har de benyttet sig heraf til at opkræve den bekendte Øresundstold.

Imidlertid har mere stedkendte folk også benyttet de andre sejlruiter vel nok for også at undgå udgiften ved Øresund. Man har naturligvis været opmærksom på dette forhold, og derfor søgt at opkræve told også her.

Stræderne har ikke alene haft en almindelig færdselsmæssig betydning, men netop på grund heraf også haft en væsentlig betydning for den politiske magt og i krigstid været af overordentlig strategisk værdi. Traktaterne med hollændere og svenskere og svenskekrigene er eksempler herpå.

I det syttende århundrede var navigationsmidlerne endnu ret primitive, og læsekortene med landtoninger har vel været de

mest anvendelige ved sejladsen gennem de danske stræder. Her skal blot nævnes et lille glimt fra toldstationen i Store Bælt.

Hvornår man begyndte at udlægge faste vagtskibe i de danske stræder er ikke helt klart, men det er kendt, at der under Christian IV lå vagtskibe stationeret både i Medelfarsund (Lille Bælt) og i Bæltet (Store Bælt).

Af de mere kendte vagtchefer fra dette sidste sted kan nævnes den senere admiral Pros Mundt, der som kaptajn på »Haren« lå der i 1627 sammen med kaptajn Tyge Kristensen på »Mynden«. Det var denne Tyge Kristensen, der i 1642 udgav navigationsbogen »Ars Navigationis«. Vi ved ligeledes, at kaptajn Svend Povlsen i 1637-38 var »visiterer« i Store Bælt.

Fra Frederik III's tid og videre frem kender vi imidlertid alle de stationerede vagtchefer. Det var i hvert tilfælde på denne tid blevet en fast institution, og indtil 1690 overvintrede vagtskibet ved Nyborg med en skipper og 3 matroser ombord, medens resten af mandskabet var sendt hjem. Derefter sejlede vagtskibet tilbage til København om vinteren, hvor det blev oplagt, så man kunne spare de fire mand om vinteren. Vagtskibene og cheferne var indtil år 1700 følgende:

1648 - 70

kaptajn Mathias Bolt

1671 - 77 fregat VILDMANDEN

kaptajn Richard Andersen Stud

1678 - 79 fregat VILDMANDEN

kaptajn Jan Falch

1680 - 82 fregat STRAALSUNDSKE FALCH

kaptajn Johan Schinkel

1683 - 84	fregat STRAALSUNDSKE FALCH	løjtnant Tyge Jensen
1685 - 90	fregat STRAALSUNDSKE FALCH	kaptajn løjtnant Ove Dahl
1691	barquelonge FLYVENDE FISK	løjtnant Rasmus Bardon
1692	barquelonge FLYVENDE FISK	kaptajn Knud Reedtz
1693	fregat STRAALSUNDSKE FALCH	løjtnant Rasmus Bardon
1694	barquelonge FLYVENDE FISK	kaptajn Jørgen Scheel
1695	barquelonge FLYVENDE FISK	kaptajn løjtnant Simon Pedersen
1696	barquelonge FLYVENDE ABE	kaptajn løjtnant Herløv Kiølstad
1697	fregat PHOENIX	kaptajn løjtnant Søren Munch
1698	barquelonge FLYVENDE ABE	kaptajn Thies Carstensen Nybuhr
1699	fregat PHOENIX	kaptajn Peter Hiort
1700	fregat FRØKEN ELSKEN	kaptajn løjtnant H. C. v. Offenberg.

Fra 1699 er bevaret en liste over skibe, der passerede Store Bælt i dette år, og den kan måske ved en nærmere gennemgang give et lille fingerpeg om forholdene på toldstedet.

Af udenlandske skibe var det kun ganske få, ikke mindst når man sammenligner med trafikken gennem Øresund på samme tid. Af østersøbyer kom der kun skibe fra Rostock, Wismar og Lybeck. Listen omfatter iøvrigt desværre kun tidsrummet fra 13. april til 31. juli.

Indenfor denne tid er noteret en skude på 16 læster, der to gange er sejlet mod Bergen og en gang tilbage til Rostock. Desuden ses en galiot på 7 læster og en skude på 12 læster fra Bergen til Rostock samt en båd på 2 læster fra Rostock til Aalborg, og alle hjemmehørende i Rostock.

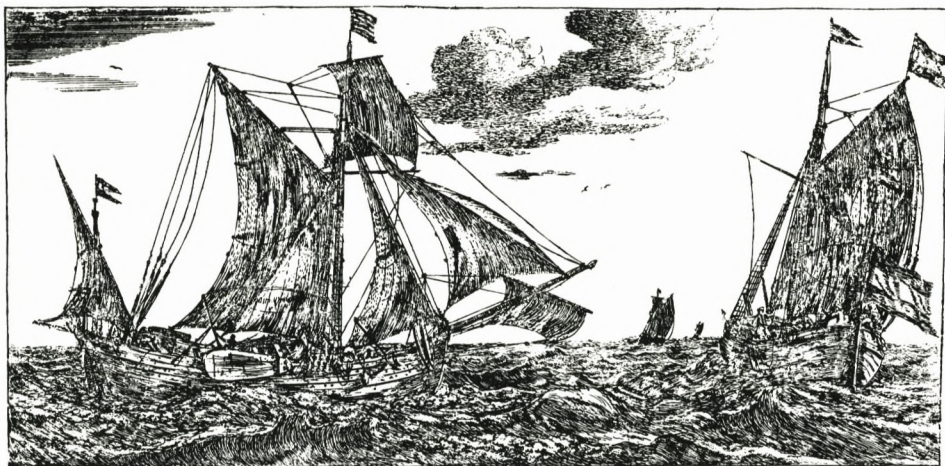
Fra Wismar er det et enkelt større skib på 50 læster, der er passeret fra Wismar til Bergen, medens sejladser af skibe hjemmehørende i Lybeck har været noget større. Den danske forbindelseshavn til Lybeck har været Aalborg, og imellem disse to byer er der noteret en krejert på 20 læster og en på 16 læster, der har været en gang frem

og tilbage hver, medens en skude på 8 læster har gjort rejsen to gange frem og tilbage.

Desuden er der noteret to skuder på 16 læster og en på 14 læster, der er sejlet sydfra til Aalborg, og endelig et skib, hvis læstetal ikke er angivet, der er kommet fra Bordeaux i Frankrig til Lybeck.

Endnu færre vovede sig fra Vesteuropa gennem Store Bælt til Østersøen. Fra England er der således kun noteret en enkelt hukkert på 36 læster, der var sejlet fra Newcastle og skulle til Kiel, medens der var tre hollandske skibe. Disse var en smakke på 50 læster, der sejlede fra Amsterdam til Elbing, en smakke på 35 læster der afgik fra Nyborg til Amsterdam og en smakke på 25 læster fra Skelskør til Harlingen.

Denne lille snes skibe, var således alle de udenlandske skibe, der i løbet af de tre en halv måned fra midt i april til udgangen af juli vovede sig uden for den normale sejlroute gennem Øresund. Hovedparten af skibe, der passerede Store Bælt var således danske skibe samt en del norske og nogle få fra Sønderjylland.



Nederlandsk stik fra midten af 1600-tallet af en bojert og en galiot (Efter Jørgen H Barfod, Danmark-Norges handelsflåde 1650-1700, 1967).

For Sønderjyllands vedkommende er det således bemærkelsesværdigt, at medens der i den nævnte periode passerede 7 skibe for sydgående mod Sønderjylland og blot to for nordgående var tallene i samme tidsrum for Sundets vedkommende 18 sydgående og 15 nordgående.

Den åbenbart mere usikre sejlads gennem bæltet har tilsyneladende kun været benyttet fordi bestemmelsesstedet lå tæt herved. Det var nemlig byerne: Odense, Kalundborg, Nyborg og Næstved.

Hvad de norske skibe angår er det så udpræget Bergens skippere, der har vovet sejladsen gennem bæltet, medens de allerfleste andre skibe er sejlet gennem Sundet, nemlig 15 for sydgående, medens der var 20 fra andre norske byer. I samme tidsrum passerede 92 andre norske skibe sydpå gennem Sundet, medens tallene for de nordgående skibe svarede hertil, blot en smule mindre.

Tilbage er der at se på de danske skibe fra de danske byer, og her er det naturligt, at byer umiddelbart ved Store Bælt benytter sejladsen herigennem.

Det er Sejro, Kerteminde, Nyborg, Korsør, Skelskør, Rudkøbing, Nakskov og Rødby, der tilsammen har 48 passager sydpå og 28 passager nordpå.

Af skibe fra byer syd for Store Bælt noteredes ialt 34 for sydgående og 20 for nordgående, nemlig fra Stubbekøbing (3-1), Stege (4-1), Næstved (6-8), Nykøbing (8-6), Sakskøbing (1-0), Maribo (2-0), Rødby (3-0), Vordingborg (5-3), Nysted (1-1), Fåborg (1-0) og Svendborg (3-0).

Tilsvarende var tallene for byer nord for Store Bælt ialt 37 skibe for sydgående og 35 for nordgående, nemlig Ebeltoft (2-1), Aalborg (3-3), Aarhus (8-8), Middelfart (0-3), Samsø (3-1), Skagen (12-9), Odense (2-3), Læsø (4-5), Bogense (1-1), Fladstrand (1-0) og Lemvig (1-1).



Frisisk smukke fra begyndelsen af 1700-tallet (Efter Jørgen H Barfod, Danmark-Norges handelsflåde)

Hertil kommer ejendommeligt nok 1 skib fra København noteret for sydgående og 10 skibe noteret for nordgående. Det ses dog, at bortset fra tre skuder, der alle kommer fra Nyborg og skal til København er der ingen af de øvrige, der har destination København. De kommer fra byer nær Store Bælt og skal til Norge, Færøerne, Hamborg eller Amsterdam.

Vi kan imidlertid også se på toldlisterne på en anden måde, idet vi kan konstatere,

at de skibe, der sejlede gennem Store Bælt i stor udstrækning var mindre skibe. 204 af dem var således på under 10 læster og 89 var på mellen 10 og 20 læster.

Af de resterende skibe var 18 mellem 20 og 29 læster medens 20 skibe var større, og det største af dem, et skib fra Bergen var på 90 læster. Til sammenligning kan det nævnes, at den dansk-norske handelsflåde i 1699 havde 781 skibe under 10 læster og 1046 skibe var større.

Som en afslutning på dette lille glimt fra toldstedet ved Store Bælt var det måske værd at kaste et blik på de to byer: Korsør og Nyborg i 1699.

Korsør havde kun en meget lille flåde af skibe. Der var en smakke »Løwen« på 12 læster og en smakke »Blaa Due« på 7 læster samt en spiljagt »Sinne« og en postjagt »Fortunen«. Herudover er der nævnt 4 andre skuder og en galiot.

Nyborgs flåde var heller ikke stor, men vi kender lidt mere til den. Til færgefarten var der to smakker på 12 og 14 læster. De hed »Flyende Fisk« og »St Johannes«, og den ene af dem førtes af skipper Christopher Geronimus. Desuden var der til færgefarten tre jagter på 6, 8 og 12 læster. Vi

kender navnene på de to af dem, nemlig »Endrægtighed« og »Jægeren«.

Det største skib man havde var en krejert på 27 læster, der førtes af skipper Niels Hansen. Desuden var der en skude »Fortuna« på 9 læster ført af Toeger Rasmussen og en krejert på 8 læster ført af Niels Pedersen, samt en galiot på 6½ læster ført af Mads Pedersen.

Den øvrige fartøjsbestand bestod af småskibe. Der var to jagter på 6 læster hver, der førtes af Jep Pedersen og Peder Andersen, to jagter på hver 3½ læster ført af Thomas Rasmussen og Peder Christophersen samt en lille jagt på 2 læster ført af Claus Moesse. Herudover var der blot 5 både på mellem ½ og 1½ læster.



Nederlandsk hukkert fra begyndelsen af 1700-tallet (Efter Jørgen H Barfod, Danmark-Norges handelsflåde).

Svigagtig angivelse

Øresundstolden i 1700-tallet

AF JAN KANSTRUP

1. Indledning

Øresundstoldregnskaberne er nok det danske kildemateriale som i den internationale historieforskning omfattes med størst interesse. Gennem regnskaberne afspejles skibsfart og vareudveksling nært og fjernt, i særdeleshed mellem det fødevarer- og råvareproducerende Østersøområde og de mere udviklede vesteuropæiske samfund. Så længe Sundtolden eksisterede var denne handelsvej en af hovedforbindelserne i den europæiske økonomi.

Hertil kommer regnskabernes usædvanlig høje grad af fuldstændighed: De er bevaret fra årene 1497, 1503, 1528, 1536-48, 1557-58, 1560, 1562-69 og efter 1574 i en ubrudt række, bortset fra mindre lakuner.

Regnskaberne er tilgængeliggjort i form af tabellariske sammenstillinger i Nina Bang & Knud Korst's »Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund« (1903-1950), der dækker tidsrummet til 1783. For tiden herefter er regnskaberne i de seneste år indkodet i en database, der er oparbejdet under ledelse af professor Hans Chr Johansen, Odense Universitet (1).

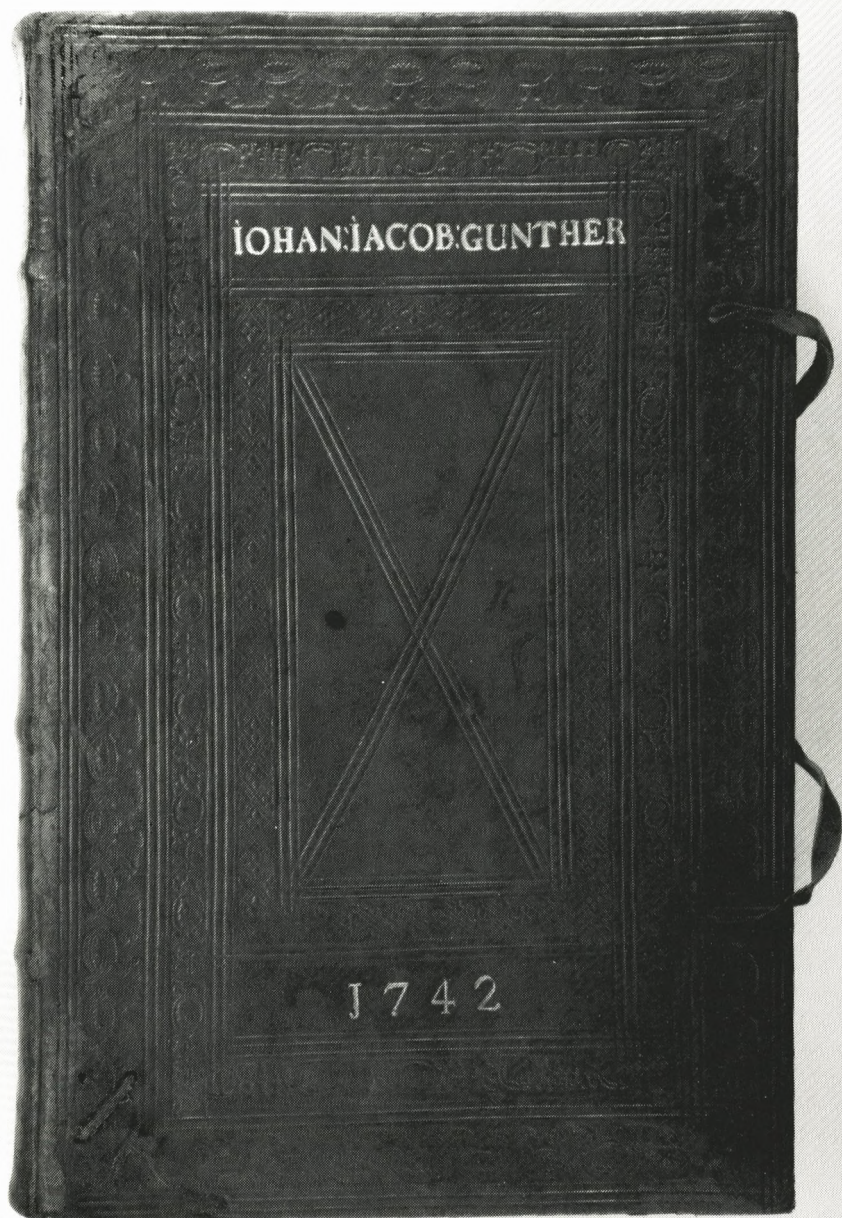
Udarbejdelsen af Tabelværket repræsenterer en gigantisk arbejdsindsats, som kun var mulig i kraft af omfattende danske og udenlandske økonomiske bidrag. Den var båret af en forestilling om, at der gennem de publicerede tabeller ville fremstå et sandt billede af skibsfart og vareudveksling gennem Øresund, - med andre ord, at regnskaberne faktisk er fuldstændige og

pålidelige, og at den tabellariske fremstilling i den givne form ville yde originalregnskaberne retfærdighed, - ville være i stand til at dække deres udsagn.

Det er efterhånden blevet klart, at disse forestillinger ikke holder stik; regnskabernes opgivelser er ikke mere fuldstændige end de ofte svigagtige angivelser der ligger til grund for dem, og forståelsen af opgivelserne er lang fra uproblematisk.

Svigagtige angivelser kan hyppigt konstateres når Øresundstoldregnskaberne sammenholdes med regnskaber andetstedsfra, som registrerer de samme skibe og varereladninger; i visse tilfælde er det således muligt at nå frem til en en forestilling om pålidelighedsgraden, men denne vil sjældent omfatte mere end bestemte typer af skibe og varer i et begrænset tidsrum. For andre skibe og varer og i andre tidsrum, vil pålidelighedsgraden være en anden.

Mens dette problem i høj grad er påagtet i den internationale historieforskning, når Øresundstoldregnskaberne benyttes, ligger det ofte mere tungt med den egentlige forståelse af regnskabernes udsagn. En forudsætning herfor er et indgående kendskab til forvaltningen, samt de bestemmelser og den praksis som lå til grund for dens virksomhed. Først herigennem bliver det muligt at konstatere hvad der rent faktisk skulle angives og indføres i regnskabsbøgerne, - og hvad der eventuelt ikke skulle; hvad man altså kan forvente og ikke forvente at finde oplysning om; samt hvilke



Kammererer Günthers hovedintægtsbog for 1742. Hellæderbind med guldtryk (Øresundstoldregnskaber, Rigsarkivet).

beregninger og omregninger der fandt sted, før angivelsen blev til indførsel i regnskabsbogen.

Disse problemer ligger i baggrunden, men er egentlig ikke genstanden for den følgende undersøgelse. Den er Øresunds toldforvaltning i sig selv. Som bidrag til vor viden om udviklingen af bureaukratiet, der er en af de tungtvejende og langtvirkende elementer i udviklingen af det danske samfund.

Undersøgelsen gælder forholdene i 1700-tallet, men ikke hele århundredet er inddraget i lige grad. Udgangspunktet er en nøje analyse af tilstande og begivenheder i årene omkring 1740; herudfra er der trukket linier frem og tilbage i tiden, dog uden faste yderår.

2. Statsindtægterne

Statsindtægterne var i 1700-tallet som i dag sammensat af en blandet buket af mere eller mindre stabile poster, blandt hvilke de mest betydningsfulde var ejendomsskatterne («den ordinære kontribution» - af landbrugets produktionsjord), indtægter af statsejendommene, personskatter («ekstraskatter», som blev udskrevet med usvigelig sikkerhed), forbrugsafgifter («købstadskonsumtion») og told.

Niveauet af disse indtægtsformer var forskelligt i Monarkiets lande; således blev den ordinære kontribution, købstadskonsumtionen og ekstraskatterne udskrevet efter højeste sats i Danmark; for så vidt angik den ordinære kontribution og ekstraskatterne gjaldt tilsvarende i Hertugdømmerne, hvorfra tillige kom hovedparten af indtægterne fra statsejendommene; derimod lå den største indtægtspost af Norge i tolden, først og fremmest eksporttold af trælast mv.

Øresundstolden indgik som den smukkeste blomst i denne buket, i kraft af sin størrelse, men også fordi den i alt væsentligt

indgik i udenlandsk valuta, uden at belaste Monarkiets egne undersåtter. Og den voksede sig større i århundredets løb, både absolut og relativt.

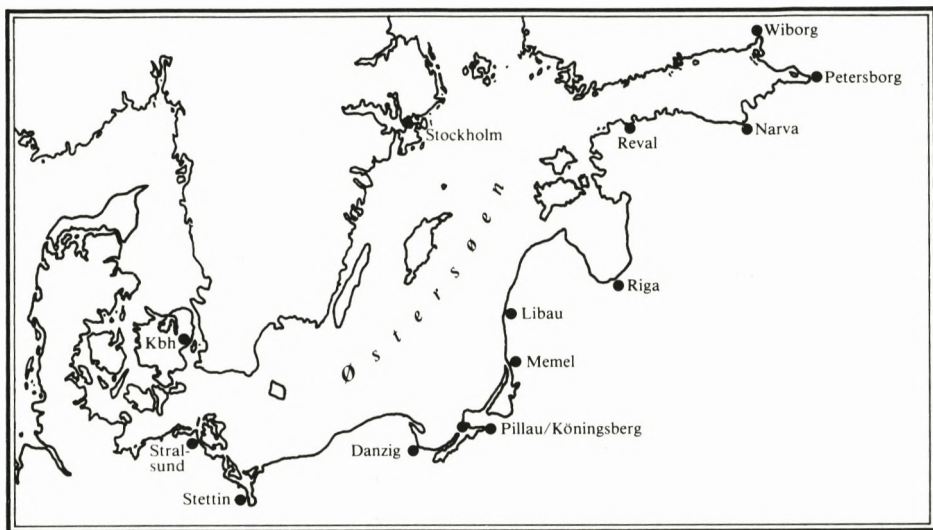
I 1690-erne er de samlede statsindtægter i penge skønnet til o 3 millioner rigsdaler (kroner). Heraf udgjorde Øresundstolden ca 4½ %, når gennemsnitsbeløbet for 1698-99 lægges til grund (120.996 rigsdaler i specier = 136.121 rigsdaler i kroner)(1).

TABEL 1

Statens årlige pengeindtægter, fordelt på lande og hovedposter. Gennemsnit af årene 1785-88. 1000 rd.

Ialt	7205
Danmark	4196
heraf ordinær kontribution	609
ekstraskatter	487
købstadskonsumtion	590
told	683
Øresundstold	588
Norge	1167
heraf ordinær kontribution	268
told	533
Hertugdømmerne	1842
heraf ordinær kontribution	454
ekstraskatter	257
statsejendomme	701

Efter Hans Chr Johansen, Dansk Økonomisk politik i årene efter 1784, I, bilag III, s 342 f.



De vigtigste østersøhavne i trafikken på Vesteuropa.

I Christan 6.'s tid lå den normale årsindtægt på o 3½ million rd (kurant), af hvilke Øresundstolden svarede for ca 6½ %, når gennemsnittet for 1739-41 lægges til grund (197.383 rd i specier = 235.934 rd i kurant)(2).

Ved hjælp af Hans Chr Johansens analyser af statsregnskaberne i 1780-erne, kan der opstilles en mere oplysende oversigt for årene 1785-88, jf *tabel 1*. Nu udgjorde de årlige gennemsnitlige indtægter over 7 millioner rd (kurant), hvoraf Øresundstoldens andel var vokset til ca 8 %. De 588.000 rd udgjorde omtrent det samme som f eks den danske købstadskonsumtion, eller den ordinære kontribution af Danmark, eller tøl af Norge (3).

3. Trafik og indtægter

I århundredets løb var Øresundstoldens indtægter stigende både absolut og relativt

- i forhold til de øvrige statsindtægter. Det gælder imidlertid kun når udviklingen betragtes i det lange løb, for indtægten var meget svingende, afhængig som den var af trafikintensiteten, der på sin side var et produkt af den økonomiske og politiske udvikling i de europæiske lande.

I det lange løb var behovet for transport gennem Øresund stærkt stigende, men konjunkturforløbet var ujævnt: Krigene medførte indskrænkninger i skibsfartens muligheder, men samtidig en øget efterspørgsel efter visse typer af varer; de krigsførende landes skibsfart blev ramt og der åbnede sig nye muligheder for de neutrale. Svingninger i høstudbyttet i Vesteuropa medførte varierende efterspørgsel efter landbrugsprodukter fra Østersøområdet. Flere faktorer gjorde sig gældende, men en redegørelse herfor falder udenfor undersøgelsens rammer.

I *tabel 2* gives en oversigt over trafikintensiteten målt i antal skibe og beregnede toldbeløb; herudover er angivet skibenes fordeling efter nationalitet, samt det gennemsnitlige toldbeløb pr skib.

Periodeinddelingen er valgt under hensyntagen til de årlige antal passerede skibe, således at der i den enkelte periode ikke forekommer udsving på over $\pm 10\%$ (bortset fra de helt forvirrede år 1715-19). Denne periodisering er ikke helt tilfredsstillende med hensyn til udviklingen i indtægtsbeløbene, hvor svingningerne forløber lidt anderledes; det samme gælder i højere grad med hensyn til svingningerne i nationalitetsfordelingen.

Alligevel er dette sikkert den mest tilfredsstillende form for periodisering: Konsekvente 5- eller 10-års gennemsnit vil komme til at dække over helt groteske udsving, og en inddeling efter krigs- og fredsperioder er mindre relevant, eftersom de store europæiske krige i ulige grad berørte

Østersøområdet. I *tabel 2* fremtræder krige i den udstrækning de havde betydning for trafikintensiteten, uden at der på forhånd postuleres en sammenhæng.

I *figur 1* vises grafisk udviklingen af den totale trafikintensitet. Det kan bemærkes at begyndelsesårene 1698-99 repræsenterer den normale trafik i normale perioder i slutningen af 1600-tallet.

Først bemærkes det dramatiske fald i 1700-tallets første årtier. Det er en direkte følge af de store europæiske og regionale krige, Den spanske arvefølgekrig 1700-13, og Den store nordiske krig 1700-19; i det almindelige fald bemærkes ganske stærke udsving, som hver især vil kunne belægges med egne årsager; dybest når faldet i årene 1715-19, da krigen rasede videre alene i Østersøområdet.

I en hastigt stigende, men aftagende opgangskurve genvindes det tabte og mere til, i perioden 1720-36.

Beregnings af skibe er indtil 1783 foretaget på grundlag af »Tabeller«. Ved beregningen af nationalitetsfordelingen er Sverige og dets provinser taget under ét, tildels ved hjælp af specifikationer til tabellerne; svenske undersåtter havde lige rettigheder, hvadenten de kom fra Sverige, Finland eller Pommern; der er taget højde for Sveriges tab af landområder igennem 1700-tallet. — Efter 1783 er tallene hentet fra tabeludskrifterne af databaserne.

Beregnings af indtægten er foretaget efter toldregnskaberne, dvs tolddirektørens summariske årsregnskab. Omregningen af møntsorter til rigsdaler (specier à 48 styver) er foretaget i overensstemmelse med den i »Bemærkninger og noter« opstillede oversigt over pengeforhold.

Ved beregningen af de gennemsnitlige indtægtsbeløb pr skib er der korrigeret for den svenske toldfrihed indtil 1720, således at den svenske andel af skibe er udeladt. Derimod har det ikke været muligt at korrigere for toldfriheden for Det danske monarkis egne produkter mv.

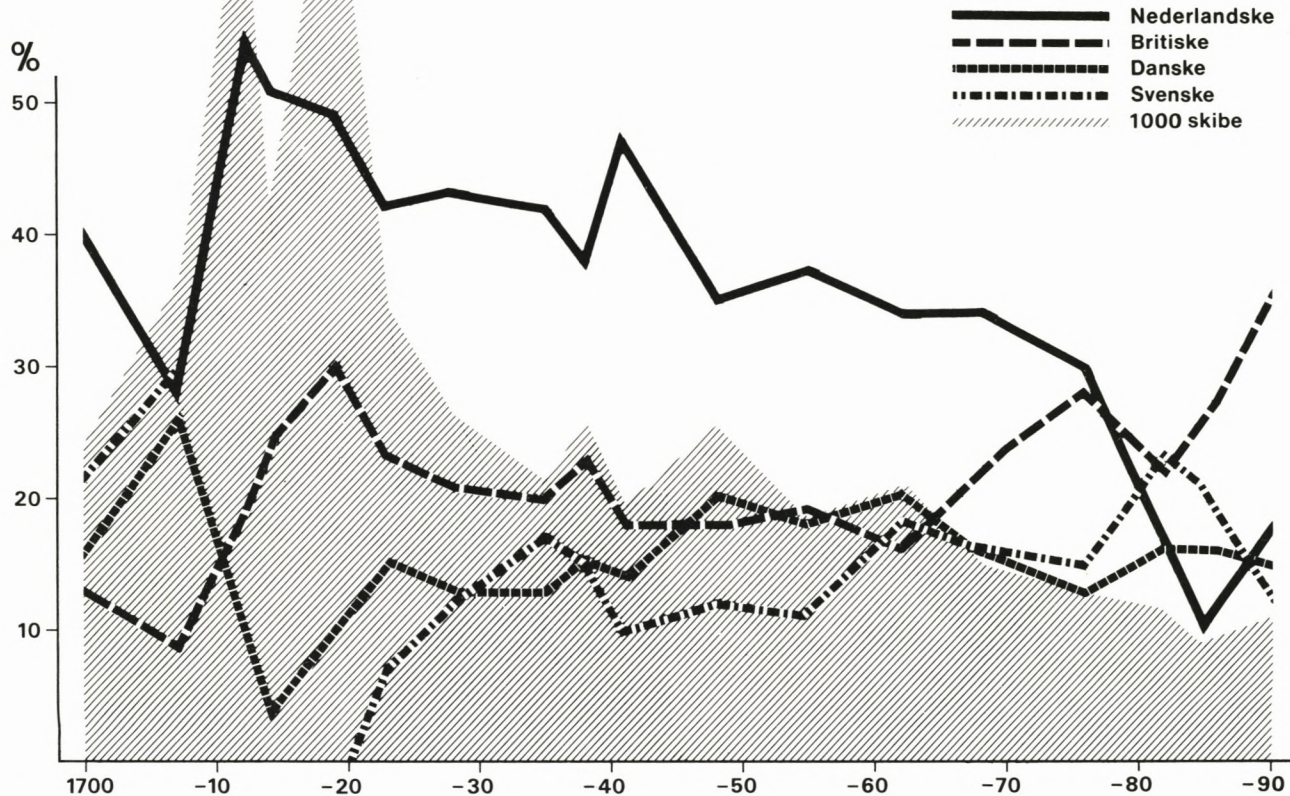
Oversigten omfatter kun skibe som gik gennem Øresund. I et vist omfang gik mindre skibe og skibe i lokalfart gennem Bælterne, og klarerede ved henholdsvis Nyborg og Fredericia strømtoldsteder. Der er ganske vist bevaret regnskaber fra Nyborg strømtold i årene 1701-48 (publiceret i »Tabeller«), samt fra Fredericia strømtold efter 1700 (upubliceret). Omfanget af denne trafik var imidlertid ikke stort, og udeladelsen kan også retfærdiggøres af hensynet til sammenligneligheden århundredet igennem.

TABEL 2
Trafik og indtægter 1698-1790. Årsgennemsnit.

År	Skibe						Indtægt	
	total	procent af total					total	pr skib
		Nederlandene	Storbritanien	Det danske monarki	Sverige, incl provinser	Andre		
1698-99	4115	40	13	16	22	9	120996 ¹⁴	37 ²⁸
1700-09	2754	28	9	26	29	8	72248 ²¹	37 ¹
1710-12	1546	55	19	10	-	16	83451 ³⁸	53 ⁴⁷
1713-14	2383	51	24	4	-	21	117092 ¹⁸	49 ¹¹
1715-19	1428	49	30	10	-	11	80572 ¹³	56 ²⁰
1720-23	2837	42	23	15	7	13	119014 ³⁰	41 ⁴⁶
1724-28	3770	43	21	13	12	11	156549 ²⁰	41 ²⁵
1729-35	4572	42	20	13	17	8	168422 ²³	36 ⁴⁰
1736-38	3856	38	23	15	15	9	153539 ¹⁹	39 ³⁹
1739-41	5048	47	18	14	10	11	197383 ⁴¹	39 ⁵
1742-48	3875	35	18	20	12	15	179373 ²³	46 ¹⁴
1749-55	5471	37	19	18	11	15	244046	44 ²⁹
1756-62	4914	34	16	20	18	12	240387 ⁴⁰	48 ⁴⁴
1763-68	6439	34	21	16	16	13	307795 ¹⁶	47 ³⁸
1769-76	7648	30	28	13	15	14	364716 ¹⁶	47 ³³
1777-82	8523	17	22	16	23	22	401508 ³¹	47 ⁵
1783-85	10857	10	26	16	21	27	505831 ⁴³	46 ²⁸
1786-90	9332	17	35	15	13	20	483956 ⁴	51 ⁴¹

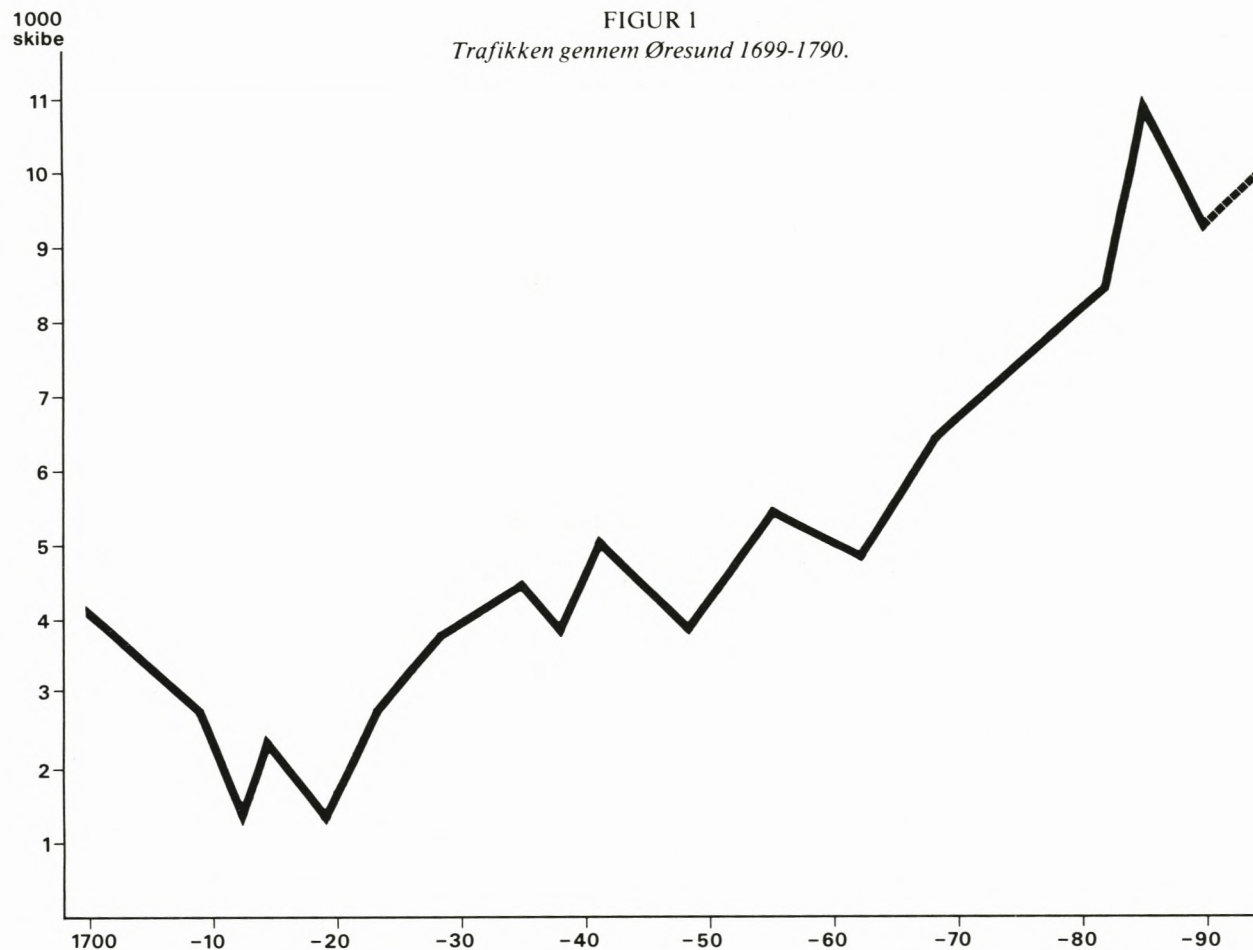
FIGUR 2

*Trafikken gennem Øresund 1699-1790, fordelt på nationer. Procentvise andele.
Skyggelægningen angiver 1000 skibe.*



FIGUR 1

Trafikken gennem Øresund 1699-1790.



Årene frem til 1762 er herefter præget af kraftige udsving, som nok har forbindelse med de store krige, men ikke så meget at der er tale om direkte sammenfald. Det var åbenbart ikke blot således at krigsbegivenhederne medførte afbræk i handelen; krigenes forårsagede også forøget efterspørgsel af en lang række produkter fra Østersøområdet.

Frem til 1785 ses en ubrudt og accelererende opgang, bag hvilken de gode tider tydeligt anes. Kurven afsluttes med et tilbageslag, og herefter præges århundredets sidste årti af kraftige svingninger, med højdepunkt i 1792 hvor 12.114 skibe passerede, mens lavmålet nås i 1799 med 7.848 passager. Igen er det de store krige der gør sig gældende, men i lighed med krigsperioden i århundredets midte er der heller ikke hér tale om direkte tidsmæssige sammenfald.

Den beskrevne udvikling af trafikken gennem Øresund, dækker over forskellige udviklingsforløb i den andel de enkelte nationers skibe havde, jf *figur 2*.

Her spiller ufredstider en meget større rolle, gennem vanskeligheder for de krigsførende nationers skibe og chancer for en øget andel for neutrale; mest udpræget ses det ved den fuldstændige standsning af svenske passager i perioden 1710-19, hvad naturligvis skyldes krigen med Danmark.

For fuldstændighedens skyld må det nævnes at skifte til »bekvemmelighedsflag« var et velkendt fænomen, også i 1700-tallet og tidligere. Normalt var det kun forbundet med en ringe udgift at få indregistreret et skib i et neutralt land, eventuelt gennem lokale stråmænd og med neutral besætning (1).

Ved siden af de krigsbetingede fluktuationer mærkes dog også langtidstendenser, først og fremmest at nederlændernes andel er vigende i undersøgelsesperiodens slut-

ning (2). Det må dog understreges at der er tale om procentvise forskydninger indenfor en generelt set stærkt stigende mængde, således at stagnation eller tilbagegang i andel udmærket kan modsvares af stigende eller stabile absolutte tal, jf skyggelægningsen i *figur 2* som markerer 1000 skibe.

Endvidere må det bemærkes at der opføres med antal af skibe, uanset disses størrelse, og hermed også med ladninger af forskelligt omfang. Specielt blandt skibe fra Det danske monarki og fra Sverige findes mange småfartøjer i lokalfart, som i denne sammenhæng er med til at forvride billedet. Ved den senere gennemgang af indtægterne vil dette forhold blive nærmere illustreret.

Øresundstoldens indtægtsbøger rummer oplysning om de klarerede skibe og deres ladninger, i den udstrækning det var af betydning for beregningen af told mv. Det var pengebeløbene som var bogføringens egentlige genstand.

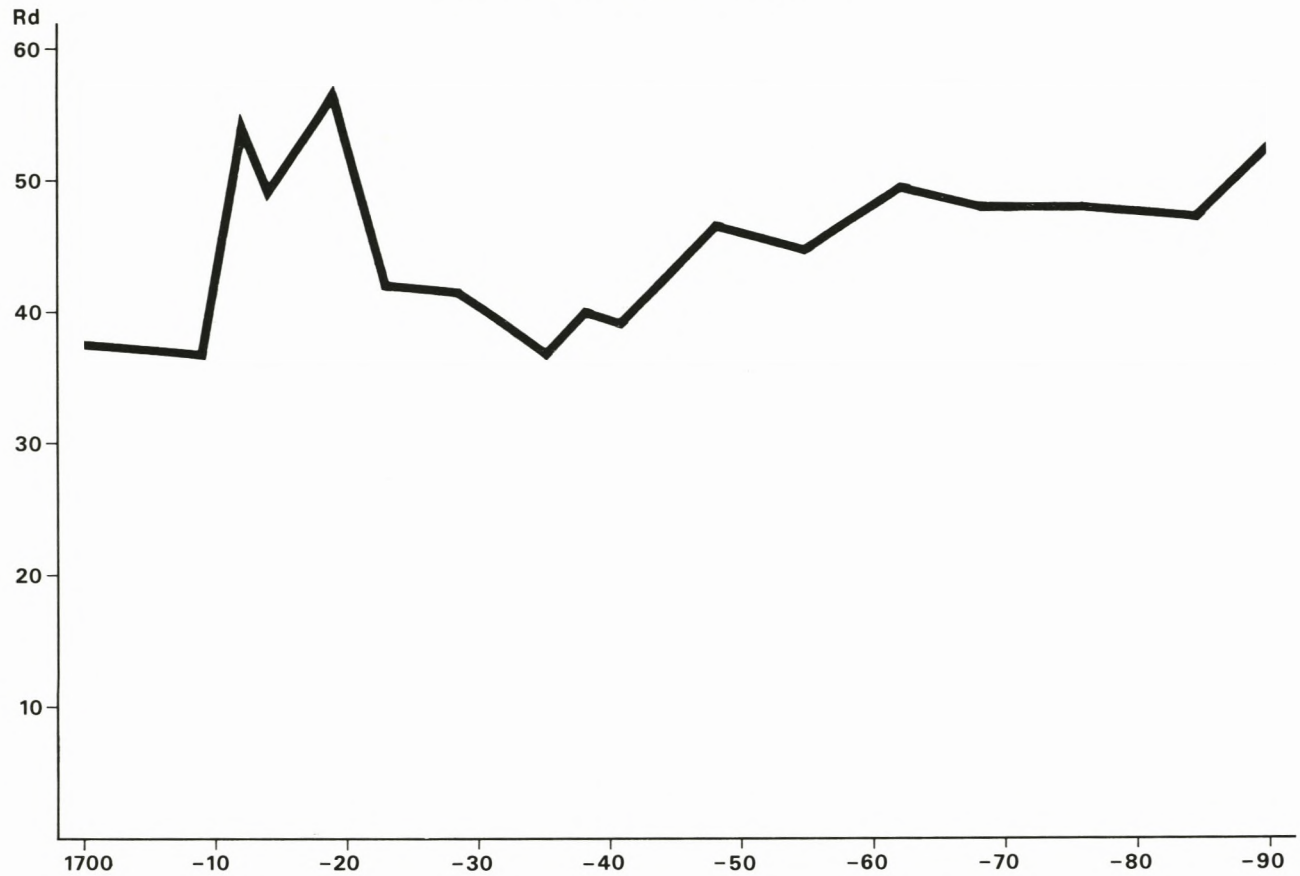
I *tabel 2* er medtaget gennemsnitstal for de samlede årsindtægter, ligesom der er beregnet de gennemsnitlige toldbeløb pr skib.

I grove træk er der naturligvis sammenfald mellem udviklingen i trafikintensitet og i indtægter; afvigelserne er dog hverken ubetydelige eller uinteressante. De kommer tydeligst frem når forholdet udtrykkes ved den gennemsnitlige indtægt pr skib, jf *figur 3*.

Der er to ting som falder i øjnene:

For det første er der en tendens til stigning i de gennemsnitlige toldbeløb pr skib i ufredstider; det ses mest markant under Den store nordiske krig og i årene 1786-90, hvor stigningen skal ses i sammenhæng med den svensk-russiske krig 1789-90 (3). Det bemærkes at denne tendens endog kun slår igennem i afsvækket form, da tidsinddelingen i *tabel 2* ikke er valgt under hensyntagen til krigs- og fredsperioder.

FIGUR 3
Gennemsnitlige toldbeløb pr skib 1699-1790.



Årsagen til disse udsving må søges i en ændret sammensætning af skibenes ladninger i henholdsvis krigs- og fredstider, eventuelt tillige i en bedre udnyttelse af kapaciteten.

For det andet er der i det lange løb en klart stigende tendens fra o 40 rd pr skib i århundredets begyndelse til 46 á 48 rd henimod slutningen, altså en stigning på ca 20%.

Årsagen hertil *kan* være at skibenes og dermed ladningernes størrelse var stigende 1700-tallet igennem; den kan også ligge i en gradvis bedre tonnageudnyttelse. I begge tilfælde kan der være en sammenhæng med den ændrede fordeling af de forskellige nationers andel i trafikken.

Årsagen behøver dog ikke udelukkende at ligge i ændrede trafikmønstre; den kan også ligge i en effektiviseret toldbehandling. Jeg vil senere vende tilbage til dette spørgsmål, og i denne forbindelse blot bemærke at der sker et blivende opsving fra perioden 1739-41 til perioden 1742-48.

Ikke alle skibe var lige gode for Øresundstold; efter ladningens art og omfang kunne tolden svinge fra nogle få til flere hundrede rd.

En analyse af trafikken på grundlag af toldbeløbene, kan i en del tilfælde supplere og korrigere det billede som fremkommer på grundlag af oplysninger om skibe og ladninger. F eks når en ladning er helt eller delvis uspecificeret, eller når en angiven vare ønskes nærmere oplyst gennem en bestemmelse af den anvendte tarifposition.

Det gælder selvsagt også, når man søger en formodning om toldadministrationens interesse for særlige typer af skibe, nemlig de højstbetalende - eller dem der burde være det. Ligeledes hvis man vil bedømme effekten af de forskellige nationers privilegier i henseende til toldbehandlingen.

Da de publicerede tabeller udelader alle oplysninger om indtægtsbeløb, er man imidlertid henvist til selve grundmaterialet, som er ganske omstændeligt at udnytte, hvis man da ikke vil lade sig nøje med indtægtsbøgernes egne rubriceringer og opsummeringer, som rummer en del inkonskvenser.

På dette grundlag vises i *tabel 3* fordelingen af indtægter på skibe efter nationalitet o 1740. Med alle forbehold turde hovedindtrykket være dækkende, forsåvidt angår nederlændere, briter og svenskere. Desværre er det ikke muligt på samme enkle måde at opstille en fordeling efter skibenes afgangshavne.

Højest ligger den blandede gruppe af lübeckere, dantziger, emder og bremer. De sejlede som regel til og fra hjembyen og kunne derfor i højere grad opnå returfragter.

Dernæst var briter og svenskere de bedste kunder, med o 50 rd pr skib. Det må bemærkes at flere af de svenske var mindre skibe, selvom de rene småskuder er udeladt i tabellen.

Heroverfor bidrog den største kunde, nederlænderne, kun med ca 37 rd pr skib; kun de vestgående, fuldtladede skibe, kommer op på briternes og svenskernes gennemsnit.

Lavest ligger den gruppe som domineres af Det danske monarkis egne skibe; - og det var tildels også hensigten. Her findes - naturligvis - den største andel af ladninger med monarkiets egne produkter, som nød toldfrihed. Det trækker også kraftigt ned i gennemsnittet, at småskuderne i lokaltrafik i denne gruppe *er* medtaget.

De øst- og vestgående varestrømme havde meget forskelligt tonnagebehov, forholds-mæssigt udtrykt som 1:3. Mod øst førtes salt, vin, tekstiler og kolonialvarer, hvoraf kun saltet krævede stort skibsrum. Mod

TABEL 3
Indtægter fordelt på nationer. Gennemsnit af 1739-41. Rd.

	Nederlændere			Danske, norske, vender og rostocker	Russiske, svenske, og pom- merske ske	Britiske og franske	Lübecker dantziger emder og bremer
	øst- gående	vest- gående	i alt				
Antal skibe	1256	1166	2422	735	606	931	305
Toldbeløb, rd	32320 ⁴⁰	58140 ⁴	90460 ⁴⁴	12169 ²²	30097 ³²	45752 ³⁰	18920 ⁶
Rd pr skib	25 ³⁵	49 ⁴¹	37 ¹⁷	16 ²⁶	49 ³²	49 ⁷	62 ²

Hovedindtægtsbøgernes rubriceringer og tal. Ved sammenligning med tabel 2 vil der findes en difference i antallet af skibe, som skyldes rensning af tallene i tabeludgaven. — Forskellen i antallet af vest- og østgående skibe (nederlændere) er et almindeligt fænomen, som dels skyldes usikker rubricering i indtægtsbøgerne, dels hænger sammen med en vitterlig forekomst af »ufuldendte rejser«.

vest derimod, var udvalget hovedsagelig domineret af voluminøse produkter, nemlig korn, hør og hamp, trælast mv, potaske, skind og huder, samt jern.

Som antydte havde de i Østersøområdet hjemmehørende skibe ret gode muligheder for at opnå fragter østpå. Derimod lå det betydeligt tungere for briter og i særdeleshed nederlændere, således som det i øvrigt fremgår af *tabel 4*. Nederlænderne måtte som den største parthaver i det frie fragtmarked på tredjeland, bære den største omkostning i form af ballastrejser ind i Østersøen.

De fremherskende afgangssteder for henholdsvis øst- og vestgående skibe er anført i *tabel 5*. For de vestgående skibes vedkommende er disse afgangssteder tillige udtryk

for de steder varerne kom fra; det gælder kun i mindre grad for de østgåendes vedkommende, hvor specielt den store andel af skibe kommende fra Nederlandene, også repræsenterer skibe i ballast.

De forhold som opridses her var selvsagt velkendte for toldadministrationen, som også hurtigt var i stand til at registrere ændringer og udviklingstendenser. Den stadige føling med den internationale handel var naturlig og nødvendig for den daglige virksomhed.

Men ikke alle dage var ens. Med vintermånedernes uvirksomhed og højsommerens trængsel som yderpunkterne, var året inddelt i adskillige faser med hver sine karakteristika.

Enhver udenforstående kunne konstatere udsvingene i den blotte trafikintensitet, men de indforståede vidste at den ikke udtrykte alt.

Når der i det tidlige forår ankom hele flåder af nederlandske og britiske skibe på vej mod Østersøen, kunne toldadministrationen tage det forholdsvis roligt; der var hovedsageligt tale om ballastede skibe som let kunne klareres.

Helt hen i det sene efterår vedblev skibene at ankomme fra vest, mange for anden gang, nogle i endnu flere rejser. De mødtes med de tungtlastede skibe fra øst, i en strøm som kulminerede i juni til august; i disse 3 måneder blev næsten halvdelen af årets klareringer foretaget.

I efterårsmånederne tog trafikken af igen, næsten så brat som den var vokset i foråret. Dog faldt arbejdsbyrden på toldkammeret ikke tilsvarende, for nu var klareringerne domineret af de ladede skibe, både dem som forlod Østersøen for sidste gang i denne sæson, og dem som gik mod vinterleje i Østersøhavnene med last fra vest.

Sæsonens fordeling på de enkelte måneder kan aflæses af *tabel 6* og *figurerne 4-5*; ved at samle tallene for en 3-års periode opnås en nogenlunde sikker udjævning af de klimatiske svingninger, såsom isvintre og stormfulde perioder. Fordelingen af arbejdsbyrden på toldkammeret må formodes at følge udviklingen i indtægtsbeløbene, med et tillæg for en voksende, naturlig sæsontræthed.

Det klareste udtryk for forskellen i ekspeditionernes art gennem sæsonens faser, ses af månedskurven over gennemsnitlige indtægtsbeløb pr skib i figur 5. I forhold til årsgennemsnittet på ca 39 rd, ses en mindre afvigelse i maj måned på o 25%, mens der på den anden side findes en plusdifference i november på o 50%.

TABEL 4

Andel af ballastede skibe, fordelt efter nation, øst- og vestgående. 1739-41. Procent.

Nederlandske	i alt	35
-	østgående	69
-	vestgående	-
Britiske	i alt	25
-	østgående	47
-	vestgående	2
Svenske	i alt	7
-	østgående	11
-	vestgående	3
Danske	i alt	14
-	østgående	11
-	vestgående	16
Norske	i alt	9
-	østgående	3
-	vestgående	14
Dantziger	i alt	12
-	østgående	27
-	vestgående	-
Alle nationer	i alt	25
-	østgående	48
-	vestgående	3

Efter »Tabeller«. Svenske omfatter kun det egentlige Sverige, danske kun kongeriget og hertugdømmerne.

TABEL 5
Afgangssteder for skibe af alle nationer, øst- og vestgående. 1739-41. Procent.

Østgående (N 2511) Afgangssted					Vestgående (N 2537) Afgangssted						
Nederlandene	Storbritanien	Frankrig og Sydeuropa	Nordvestyskland (incl Hamburg)	Norge	St Petersborg	Narva	Riga	Königsberg	Dantzic	Sverige (kun egl Sverige)	Danmark (kun kongeriget)
45	17	16	6	12	8	6	16	11	19	12	7

Efter »Tabeller«...'

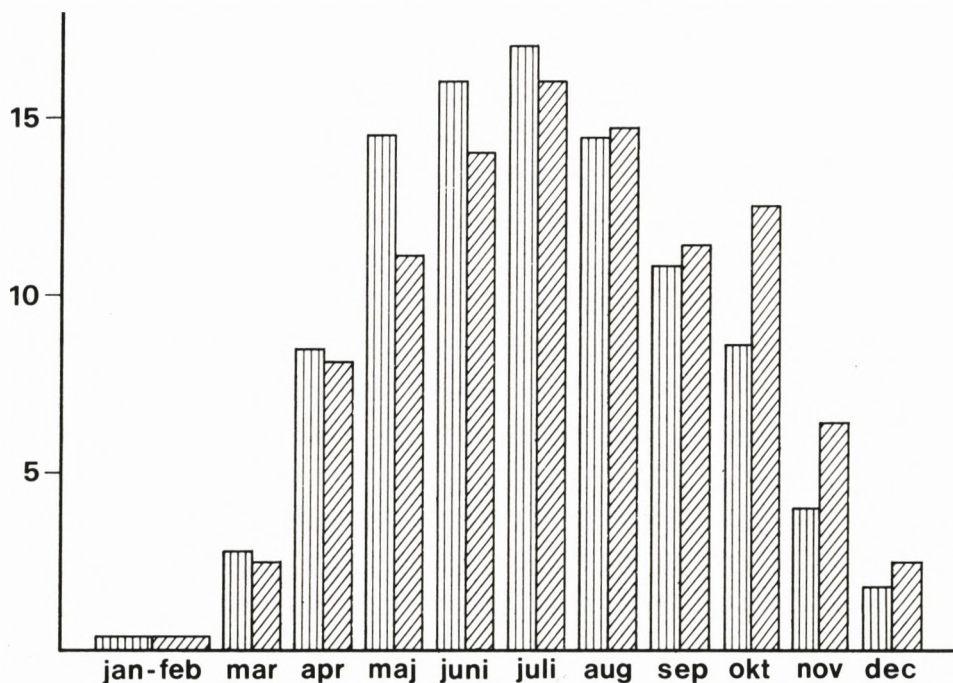
TABEL 6
Trafikintensitet og indtægter fordelt på måneder. 1739-41.

	jan- feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
% af samtlige skibe	0,7	3,0	8,6	14,7	16,1	16,9	14,5	10,8	8,8	4,1	1,8
% af indtægt	0,8	2,6	8,1	11,0	14,0	16,2	14,7	11,3	12,5	6,3	2,5
Indtægt pr skib i hele rd	45	34	37	29	34	37	40	41	55	60	52

Skibenes antal efter »Tabeller«. — Indtægtsbeløb efter kammererernes månedseksrakter, som ganske vist ikke er bevaret for disse år, men hvis opgivelser gengives i direktørens månadsafregninger (Partikulærkammerets arkiv, indtægtsordrer).

FIGUR 4

Trafik og indtægter fordelt på måneder. Gennemsnit af årene 1739-41. Procent. Lodret skravering angiver skibe, skrå skravering indtægter.



Den statistiske redegørelse for trafik og indtægter er baseret på toldadministrationens efterladte optegnelser, blot med visse generelle forbehold. Det vil bemærkes at der ikke er forsøgt opgørelser af de klarerede varemængder; det skyldes at jeg deler den almindelige skepsis med hensyn til rigtigheden af opgivelserne.

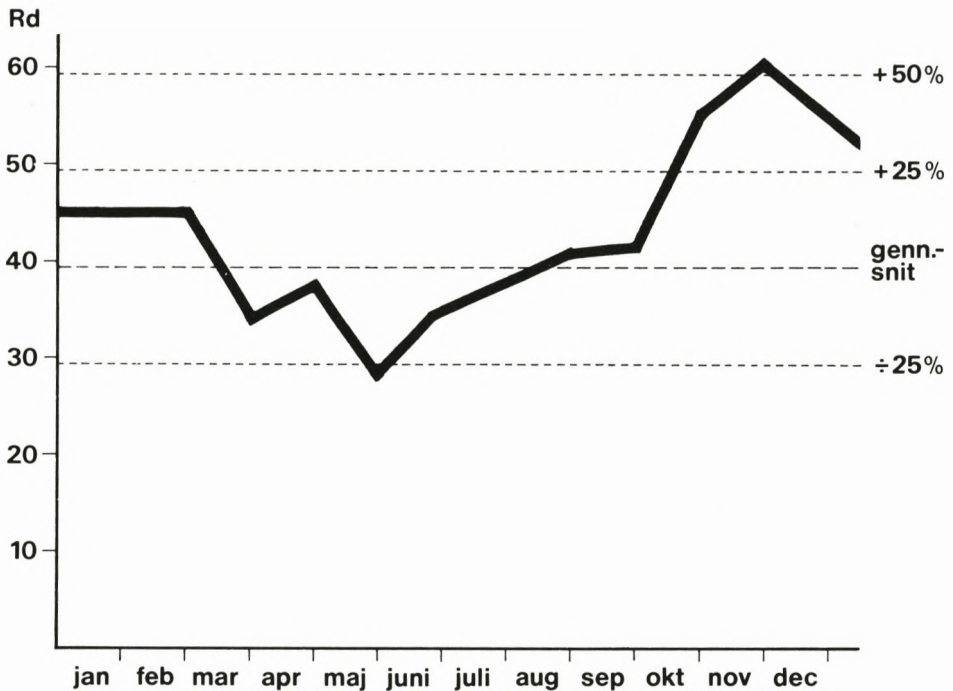
Et skib kunne dårligt passere uden anmeldelse. De beregnede toldbeløb er i sig

selv en håndgribelig genstand. En opgørelse af de angivne varemængder vil derimod blot give et fejlagtigt billede, hvis den står alene.

I de følgende afsnit vil jeg gennemgå toldadministrationens forudsætninger og betingelser, til belæg for rigtigheden af disse påstande, og som grundlag for en videre analyse.

FIGUR 5

Gennemsnitlige toldbeløb pr skib, fordelt på måneder. Gennemsnit af årene 1739-41.



4. Traktaterne

Det store paradoks i Øresundstoldens lange levetid er at Christian 4.'s vilkårlige udnyttelse af den, på længere sigt bidrog til at sikre dens eksistens.

Voldsomme, vilkårlige toldforhøjelser i årene efter 1628 medførte en stærk belastning af Nederlandenes Østersøhandel, og var stærkt medvirkende til at de i fredsfor-

handlingerne under Torstenssonfejden (1643-45) interвенerede diplomatisk på Sveriges side.

Fredsslutningen med Sverige i Brömsebro, indebar for Øresundstoldens vedkommende en bekræftelse af den eksisterende svenske toldfrihed, som ikke alene gjaldt for det egentlige Sverige, men også for dets vidtstrakte besiddelser i Østersøområdet og Nordtyskland.

Forhandlingerne med Nederlandene afsluttedes ved Christianopoltraktaten af 13. august 1645, hvis hovedindhold var en regulering af toldforholdene i Øresund. Den fri gennemsejlingsret blev fastslået, og reducerede toldsatser gennemført med en tariff, hvori benævntes de oftest forekommende varer i de oftest forekommende emballager. Tariffen omfattede godt 250 numre; af andre varer skulle svares 1% af værdien fob (1).

Med senere tilføjelser, blev Christianopeltariffen Øresundstoldens »grundlov« i næsten 200 år, indtil den afløstes af en ny tariff i 1842. Det blev nemlig i den følgende tid eftertragelsesværdigt at få lige ret med nederlænderne, og bestemmelser herom kom følgelig til at indgå i handelstraktater med andre magter, i form af mestbegunstigelsesklausuler der udtrykkelig nævnte Øresundstolden.

Hermed havde de pågældende magter positivt og traktatmæssigt bindende erkendt den danske konges ret til at kræve told i Sundet. Det var så meget des mere væsentligt, som folkeretten på dette punkt var i skred fra 1600-tallet og frem.

Tidligere havde den danske konge, i overensstemmelse med folkeretslig sædvane, kunnet hævde at herredømmet over landene og beherskelsen af farvandene gav ret til toldpålæg efter forgodtbefindende. Nu udviklede folkeretsteoretikerne i de store handels- og søfartslande sætningen om havenes frihed, herunder retten til uhindret og ubebyrdet passage for den fredelige handelsfart.

Selvom man fra dansk side aldrig opgav Øresundstoldens oprindelige retsgrundlag - i hvert fald ikke før end i 1800-tallet - var man udmærket klar over at dens eksistens hvilede på den positive traktatmæssige accept.

Således gav De forenede Staters opsigelse af den traktatmæssige godkendelse af

Øresundstolden da også stødet til dens afløsning i 1857 (2).

Traktaterne og tariffen blev ikke underkastet større revisioner i tidens løb, før 1842. Men de var gentagne gange emne for diplomatiske tovtækkerier, i forbindelse med fornyelser, tilføjelser og fortolkninger.

Sveriges udtrykkelige frihed for Øresundstold, udgjorde både en principiel og praktisk trussel mod toldens eksistens og givtighed. Den svenske frihed måtte friste andre til at sætte spørgsmålstegn ved rimeligheden i at *de* skulle betale, ligesom fristelsen måtte være stor for andre nationers købmænd til at føre varer toldfrit igennem Sundet under dække af svensk flag.

Problemet er grundigt beskrevet af Albert Olsen i en artikel om »Svenske Lurendrejere i Sundet i det 17. Aarhundrede« (3).

Fjernelsen af denne anstødssten var en af de væsentlige danske gevinster ved Frederiksborgfreden i 1720. Herefter behandlede svenskerne som andre mestbegünstigede nationer i Sundet (4).

En særegen abnormitet må nævnes i denne forbindelse. Ved Roskildefreden i 1658 måtte Danmark afstå de skånske landsdele - inklusive øen Hven - til Sverige; hensynet til Øresundstolden nødvendiggjorde imidlertid at Danmark var i stand til at gennemføre toldpatrouillering helt op under Skånes kyst. Følgelig måtte man principielt hævde at Sverige intet søterritorium havde i Øresund (5).

Således fastslog Geheimekonseillet i en betænkning af 18. september 1755, at suveræniteten over Sundet udelt tilkom Danmarks rige, og at Sundtolden var betaling for retten til gennemsejling, samt dækning af omkostningerne ved at opretholde sikkerhed, ro og orden. Det danske søterritorium bestemtes til de sejlbare vande i Øresund, og følgelig havde man ret til at op-



Helsingør rhed med Kronborg i baggrunden. Gouache af J J Bruun 1739 (original i Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg).

bringe skibe der søgte at unddrage sig tolden, sålænge de havde Øresunds vand under kølen (6).

Dette standpunkt måtte hævdes, sålænge Øresundstolden bestod. I øvrigt blev en endelig regulering af territorialgrænserne i Øresund først gennemført i 1932 (7).

Suverænitetsens symbol var først og fremmest Kronborg fæstning, som alle passerende handelsskibe skulle hilse ved at stryge topsejl indenfor visse mærker; undladelse heraf medførte varselsskud fra fæstningen som den forglemmelige senere måtte betale for (8). Fremmede krigsskibe skulle hilse Kronborg ved saluttering, som gengældtes af fæstningen; til regulering af dette ceremoniel afsluttedes konventioner mellem Danmark og diverse nationer, hvad der dog ikke hindrede gentage æreskontraverser (9).

5. Tariffen

Christianopeltraktaten med tilhørende toldrulle fornyedes med enkelte tilføjelser ved den 20-årige handels- og venskabstraktat af 15. juni 1701 mellem Danmark og Nederlandene.

Tilføjelserne var først og fremmest præcisering af procedurer:

Privilegierne gjaldt for nederlandsk gods, både i egne og fremmede skibe, når forholdet var tilbørligt certificeret; begrebet nederlændere skulle også omfatte sådanne som var bosat i Østersøstæderne (1).

Toldberegningen skulle foretages i overensstemmelse med den læst, mål og vægt som gjaldt på indladningsstedet; dvs at der ikke måtte foretages en omregning til danske mål af de mængdeangivelser som var angivet i ladningspapirerne (2).

Retten til fri passage af Sundet blev understreget; Danmark havde således ikke ret til at etablere handelsblokade, og i krigstil-

fælde kunne kun kontrabandeverer til Rikets fjender tilbageholdes (3).

Til sikring af den fri gennemfartsret bestemtes at nederlandske skibe ikke måtte underkastes visitation, *når* de medførte korrekte papirer over skib og ladning (»konvoj- og pundsedler«). Skulle der opstå tvivl om angivelsernes rigtighed, måtte der klages ad de diplomatiske kanaler med krav om undersøgelse og forfølgelse af de skyldige ved den nederlandske regering. Når tolden var betalt, kunne skibene under alle omstændigheder fortsætte uhindret (4).

Endelig blev sportlerne til embedsmændene ved Øresunds toldkammer udtrykkelig præciseret (5).

1701-traktaten blev ikke fornyet efter sit udløb i 1721, på trods af gentagne, langstrakte forhandlinger; som pressionsmiddel genindførtes visitationerne for en periode, ligesom det blev overvejet helt at suspendere de nederlandske privilegier (6).

Det blev dog ved overvejelserne, og i 1732 bestemtes det ved kongelig resolution at nederlænderne indtil videre måtte nyde deres privilegier efter 1701-traktaten (7).

Vilkårene for de privilegeredes behandling i Sundet hvilede således på en ensidig dansk deklaration. Det kunne i givet fald benyttes under tvistigheder om fortolkning af traktatens rette mening; men det var et tveægget sværd, for såvidt som Øresundstoldens traktatmæssige sikring herved var svækket.

Toldberegningen af de varer der specificeredes i Christianopel toldrullen, var efter 1701 temmelig uproblematisk; den skulle foretages strikte efter ladningsangivelsens pålydende.

Anderledes forholdt det sig med ikke specificerede varer, som bl a omfattede sådanne som først begyndte at vise sig efter



Jens Bang. 1793.

Helsingør rhed med Kronborg i baggrunden. Akvarel af Jens Bang 1793 (original i Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg).

1645. Efter traktaterne skulle der svares 1% af værdien som den beregnedes på indladningsstedet.

Blandede småpartier af kramvarer og enkelte andre varearter, stod sædvanligvis opført i ladningsangivelserne med angiven værdi. Af dem var det aldrig problematisk at tage 1%.

Anderledes forholdt det sig med de nytillkomne varer. Det kunne dreje sig om kaffe, the og andre eksotiske produkter, men også almindelige varer som russisk lærred og tømmer af andre dimensioner end de i Christianopolrullen nævnte.

I en del tilfælde klarede man sig med analogiseringer med satserne for lignende varer der *var* specificeret; det kan som bekendt ofte være diskutabelt om et produkt repræsenterer en nyhed, eller en variant af noget allerede kendt; derimod er det indiskutabelt at toldforvaltningen i Helsingør i nogle tilfælde formåede at trække temmelig anstrengte analogier.

Forsåvidt angik utvivlsomt særegne produkter, måtte man nå til klarhed over værdien, og tage 1% heraf. Det kunne i det konkrete tilfælde ofte give anledning til meningsforskelligheder mellem tolderne og den klarerende, og fornuftigvis søgte toldforvaltning for hvert produkt at ansætte en normalværdi som kunne anvendes i alle forekommende tilfælde. Denne normalværdi blev gjort gældende, uden småligt hensyn til forekommende prisfluktuationer.

På denne måde opstod en række toldsatter i kraft af sædvane, »usance«. De opnoteredes i toldembedsmændenes beregningsbøger, men de publiceredes ikke, for hvor godt sædvanen end indarbejdedes, var og blev fremgangsmåden i modstrid med traktaternes klare bestemmelser om at der skulde tages 1% af værdien; den konkrete værdi i hvert enkelt tilfælde.

Selvom »usancetariffen« ikke publiceredes officielt, var den selvfølgelig kendt af alle klarerere m fl; i slutningen af 1700-tallet blev den flere gange trykt ved privat foranstaltning, i 1800-tallet i en række halvofficielle tryk (7a).

På lige fod med nederlænderne var britiske borgere privilegerede i Sundet i henhold til handels- og venskabstraktaten af 1670. De havde desuden et særligt privilegium, nemlig indtil 3 måneders kredit med toldbetalingen for skibe der sejlede ind i Østersøen (8).

Hertil kom som nævnt Sverige i 1720. Frankrig fulgte i 1742, Hamburg 1768, Rusland 1774/1782. I 1800-tallet fulgte flere efter (9).

De i ordets egentlige forstand uprilegerede betalte efter Christianopolrullen, men 1¼% af de uspecificerede varer og ½ rd mere pr pibe spansk og portugisisk vin; desuden var de underkastet visitation.

Den danske konges egne undersætter behandledes som uprilegerede, lige indtil 1771 (10). Hertil må dog tilføjes at indenlandske *produkter* helt var fritaget for Øresundstold, hvadenten de førtes på indenlandske eller fremmede skibe; tilsvarende gjaldt for importvarer der var frigjort ved betaling af den almindelige importtold. Endvidere omfattede friheden kornvarer mv, der var indforskreuet for indenlandsk regning fra Østersøhavne. Endelig gav toldseddel fra indenlandsk toldsted frihed for visitation.

Derudover blev der i en lang række tilfælde givet frihed for Øresundstold, ved bestemmelse i de privilegerede handelskompagniers oktrojer og ved særlige friordrer. - Alt i alt foregik der således alligevel en vis begunstigelse af det hjemlige erhvervsliv (11).

Udover de »privilegerede« og de »uprivilegerede« kendte man i Sundet de »særligt privilegerede«. Det drejede sig om de tidligere Hansestæder, hvis vilkår dels var fastlagt i meget gamle traktater, dels fortabte sig i hævd af uvis ælde. Alt efter de nærmere omstændigheder kunne der være tale om fordel eller ulempe, - oftest det sidste.

Odenserecessen af 1560 stipulerede at hanseaterne skulle betale »guldolden« - en rosenobel - for skibet, mens eget gods i egne skibe var todfri når tilstrækkelig certification forelå; dog skulle der svares told af vin og kobber. I tidernes løb var det dog lykkedes at bringe disse gunstige regler ud af brug for alle andre end de to pommerske småstæder Kolberg og Kammin, der beholdt dem Sundtoldens tid ud (12).

I øvrigt havde tidernes ugunst og politisk dérouté medført at flere af de fordums så stolte Hansestæder kun havde udgifter af fortidens begunstigelser.

Lübeck, Dantzig, Königsberg, Memel, Pillau, Elbing og Leba i Pommern fortoldedes således i princippet som uprivilegerede; men var skibet ucertificeret, måtte derudover i »guldold« svares 1 rosenobel + $\frac{1}{2}$ rd, og tilsvarende hvis ladningen var ucertificeret; videre måtte skibe fra disse stæder altid svare »guldold« når de ikke gik i direkte fart til eller fra staden. Disse »privilegier« blev også gjort gældende overfor fremmede skibe i fart fra disse stæder (11).

Værst for man frem mod hamburgerne, der som følge af det nære naboskab altid var udsat for den danske konges specielle bevågenhed. Ganske vist behandledes de som privilegerede når de førte eget gods i egne skibe i direkte fart på Hamburg, men var denne betingelse ikke opfyldt fortoldedes de hårdt: Dobbelt »guldold« af varerne efter »den gamle toldrulle«, samt $\frac{1}{2}$ rd i »tøndepenge« (13).

Først da forholdet til den danske konge blev afklaret ved forliget i 1768, blev også behandlingen i Sundet normaliseret, og hamburgerne behandledes herefter som mestprivilegerede (9).

Rostockernes vilkår var noget helt for sig, der fortabte sig i fortidens hævd. I hovedreglen fortoldedes de som uprivilegerede, men for en række nærmere specificerede varer slap de med nedsatte satser i »endtold« og »defensionstold« når godset certificeredes som rostockerejet (14).

Fælles for alle - privilegerede som uprivilegerede - var betaling af fyrpenge til oprettholdelse og drift af de bestående ledefyr, hvoraf nogle lå i Sverige (15).

Ladede skibe betalte 4 rd, ballastede 2, idet grænsen lå ved 6 læster = 24 skippund = 48 oksehoveder = 72 tønder. Kridt, tagsten og mursten regnedes dog helt igennem for ballast.

For svenske og danske småfartøjer gjaldt reducerede satser, aftrappet efter størrelsen, mens certificerede kolbergere og kamminere helt slap fri mod at erlægge $\frac{1}{2}$ rd i »tøndepenge«.

For rostockerne gjaldt også særegne satser for fyrpenge, ligesom de under særlige omstændigheder kunne komme til at betale »tøndepenge« og »havnepenge« (16).

Udover tolden af gods og skib opkrævedes en række afgifter, af hvilke de væsentligste var ekspeditionsgebyrerne, sportler, der tilfaldt toldkammerets embedsmænd og udgjorde langt den største del af deres embedsindtægt.

Sportlerne var tildels reguleret gennem traktaterne, dels hjemlet ved hævd, og de havde en sikker tendens til at udvides i tidens løb, i takt med udbygningen af administrationsapparatet. Efter omstændighederne ville ekspeditionsgebyrerne ved en normalklarering andrage fra ca $2\frac{1}{2}$ rd og opefter (17).

6. Forvaltningen

Normerne for tjenesten ved Øresunds toldkammer var nedfældet i en instruktion af 1707, som senere underkastedes visse ændringer i nyudgaver i 1739 og 1776 (1). Instruktionens bestemmelser suppleredes af forekommende befalinger og af indarbejdet sædvane, hvorefter forholdene gerne kunne arte sig anderledes end beskrevet i instruktionen. Der var tale om forvaltningsforskrifter som aldrig publiceredes.

Fra den tidligste begyndelse opfattedes Øresundstolden som et regale, en indtægt hvortil kongen hverken skulle have bevilling eller aflægge regnskab for. Som en reminiscens heraf, indgik Øresundstoldens indtægter også i Enevældens tid i kongens egen kasse, Particulærkammeret, hvor den udgjorde den væsentligste indkomstkilde.

Forvaltningsretligt kunne det i et enevældigt system være ligegyldigt; kongen disponerede jo frit over samtlige statsindtægter. Det havde imidlertid den praktiske virkning, at Øresundstoldforvaltningen mere eller mindre var unddraget styring gennem Rentekammeret. Kun som revisionsmyndighed stod Rentekammeret i samme forhold til Øresundstolden, som til de øvrige oppebørselsinstitutioner.

Sagsbehandling på højeste niveau vedrørende Øresundstolden kunne foregå i kongens kabinet; væsentlige spørgsmål blev ofte gjort til genstand for forhandling i Geheimekonseillet, hvis ressort i 1700-tallets første halvdel mest var udenrigspolitikken; endelig kunne den efter omstændighederne foregå i Rentekammeret.

Øresundstolden beholdt denne særstilling indtil Struenseetidens forvaltningsreformer. Ved kabinetsordre af 30. juni 1771 ophævedes Particulærkammeret, og dets indtægter bl. a. Øresundstolden, overførtes til den almindelige finansforvaltning (2).

Den noget diffuse styring og Øresundstoldens komplicerede karakter, medførte

at centralforvaltningen vanskeligt kunne følge og kontrollere virksomheden i Helsingør. Normalt måtte man forlade sig på de udtalelser som Sundtoldforvaltningen afgav, men opstod der særlige problemer stod man på temmelig bar bund.

Det gjaldt især problemer vedrørende Sundtoldforvaltningen selv; afklaring af tvivl om dens pålidelighed og funktionsduelighed, kunne kun skaffes gennem en særlig kommissionsundersøgelse. Af sådanne måtte der iværksættes ikke mindre end 4 i tidsrummet mellem 1707 og 1738 (3).

Først henimod slutningen af 1700-tallet lykkedes det gradvis for centraladministrationen at skaffe sig tilstrækkelig overblik over Øresundstoldens karakter og funktion, hvorved det blev muligt at etablere en tilfredsstillende kontrol og styring af Sundtoldforvaltningen.

Instruktionen fastsatte at de trafikerende skulle behandles korrekt, i overensstemmelse med traktater og kongelige ordrer. De skulle ekspederes uden unødigt ophold, og i denne forbindelse indskræpedes opretholdelsen af god skik og orden.

Hertil hørte især at skipperne skulle ekspederes på selve toldkammeret, ikke i embedsmændenes privatboliger, således at de måtte løbe fra den ene til den anden.

Ekspeditionstiden var fastsat til alle hverdage fra 6-11 og 13-19 om sommeren, fra 8-11 og 13-17 om vinteren. Dette var at opfatte som mindste tjenestetid; var der behov for ekspedition herudover skulle den udstrækkes efter behov, også på søn- og helligdage.

For sådanne ekstraordinære ekspeditioner måtte skipperne erlægge en kendelse til fattiggassen, men til embedsmændene måtte der ikke ydes noget udover de fastlagte ekspeditionsgebyrer.

At embedsmændene ikke måtte drive forretninger med skipperne, lyder som en

IK Leendert Jansen Dekker van Amelanden Schipper naest God van myn Schip
 genaemt de Vogelzang van Amsterdam als nu ter tydt gereet leggende in de rooswyk
 om met den eersten goeden Windt, die Gode verlesnen sal, te zeylen na Oostree
 alwaar myn rechte ontsinge zyn sal, bekenne ontfangen te hebben onder den overloop van myn
 Schip, van de D^hte. De Morinda.
 Vyf & Vyftig mynen & drie maanden Lout voor rekening & risico
 van D^hren Verbrant & Abraham Bruyn, Wurgers, Inwoonders
 & kooplieden der Stadt van Amsterdam
 al drooge ende wel geconditioneert, ende gemerkt met dit voorkande Merck. Al het welck ik beloove
 te leveren (indien my Godt behouden reyse verleent) met myn voorl^z. Schip tot Oostree
 aan den eerl^{en} aan D^hren Verbrant & Abraham Bruyn
 ofte aan lijnen Facteur ofte Gedeputeerden, mits my betalende voor myn Vracht van dit voorl^z. Goet
 Niets Lynde Eigen Meesterf Guet
 ende averye na der usantie van de Zee. Em om dit te voldoen dat voorl^z is, zo hervinde ik my zelyen en alle
 myn goet, en myn voorl^z. Schip met alle zyn toebehooren. In kennille der waarheid, so hebbe ik drie
 Connoffement hier af onder teekent met mynen name, of mynen Schryver van mynent wegen, alle
 van eender inhoud, het eere voldaan, de andere van geender waarden. In de forschden 25. Aug. An-
 no 1744.

Originale skibspapirer findes normalt ikke i de offentlige arkiver. Dette nederlandske ko-
 nossement ligger som dokumentation af en besvigelsesmetode (TKUA, alm del 3, nr 34,
 Rigsarkivet).

selvfølge. Ikke desto mindre tillod 1707-in-
 struktionen tolddirektøren og kammererer-
 ne at drive handel og at yde bodmerilån
 (lån mod pant i skib og ladning) i overens-
 stemmelse med ældre bestemmelser. Denne
 tilladelse blev dog inddraget i 1729 (4).

Den eneste lovlige mulighed for ekstra-
 fortjeneste lå herefter i en nidkær embeds-
 førelse, nemlig ved afsløring af toldsvig.
 Når svigen takseredes med konfiskation,
 fik angiveren $\frac{1}{4}$, direktøren $\frac{1}{4}$ og fattig-
 kassen $\frac{1}{2}$ af nettoprovenuet.

1707-instruktionen fastslog at Øresunds
 toldkammer skulle være et eget collegium
 med tolddirektøren som præsides og de 4
 kammererere som assessorer. Herved ind-
 førtes en kollegial ledelsesform i overens-
 stemmelse med enevældens forvaltnings-
 ideal, i hvert fald når det drejede sig om

forvaltninger af en vis størrelse; der for-
 ventedes herigennem en mere grundig og
 alsidig belysning af forekommende proble-
 mer, - samt en større sikkerhed mod at en-
 keltpersoner tiltog sig kompetence som ret-
 telig tilkom monarken selv. Indenfor den
 lokale toldforvaltning findes et modstykke
 i de sideordnede toldinspektører på Køben-
 havns toldkammer.

De sager som skulle forhandles kunne
 forelægges af direktøren eller en af kam-
 merererne; derudover kunne der være tale
 om skriftlige forestillinger fra translatøren
 eller toldinspektøren.

Forhandlinger og afgørelser skulle pro-
 tokolleres. I sager af mindre betydning
 kunne kollegiet selv træffe afgørelse, når
 der var enighed. I modsat fald skulle der
 indgives forestilling til kongen med redegø-
 relse for sagens omstændigheder og even-
 tuelle meningsforskelligheder.

En kongelig resolution skulle imidlertid overfor omverdenen udgives for kollegiets egen, således at kongen i tilfælde af klager des lettere kunne forandre den trufne afgørelse. Bestemmelsen tog naturligvis sigte på forholdet til udenlandske magter, som med henvisning til traktaterne kunne gøre indvending mod både specielle og generelle afgørelser; ved at skyde tolderne i Helsingør frem foran sig, kunne kongen om fornødent vise eftergivenhed uden prestigetab.

Den kollegiale forvaltning ved Øresunds toldkammer levede vistnok ikke op til forventningerne, i hvert fald ikke i 1730-erne som det siden skal vises.

Ved instruktionerne af 1739 henlagdes ledelsesfunktionerne herefter til direktøren alene. I hans forfald konstitueredes en af kammerererne. Den eneste fortrinsstilling frem for de øvrige embedsmænd kammere- rne beholdt, var mundtligt referat til direktøren.

Omkring 1770 levede direktørerne vistnok ikke op til forventningerne; som følge af hyppige embedsskift, langvarige fravær i andre forretninger, og vistnok ringe indsigt i forretningernes art, kom kammere- rernes redegørelser og instillinger til i stigende grad at danne grundlag for direktø- rens embedsudøvelse. Konsekvensen heraf blev draget med instruktionen af 1776, som i alt væsentligt genindførte 1707-instruk- tionens bestemmelser.

Direktørembedet var fra gammel tid den egentlige toldertjeneste, hvorfra de øvrige bestillinger gradvis var udskilt.

Efter instruktionerne var det ham der af- lagde regnskab, og svarede til revisionsan- tegnelserne. Som kasserer modtog han de indkommende toldbeløb, som månedlig indbetaltes til Partikulærkammeret eller ordre. Øresunds toldpas udstedtes under hans hånd, og efter hans anvisning foretog toldinspektøren visitationer.

På egen regning og tilsvær kunne direk- tøren, som alle andre oppebørselsbetjente, betjene sig af privat antagne fuldmægtige. Det skete i form af passkriver og kasserer, hvoraf førstnævnte netop ved 1707- instruktionen opnåede den sikkerhed der lå i en kongelig bestalling; samme lykke nå- de kassereren først i århundredets 2. halv- del.

Hertil kom i 1738 en »protekollist«, dvs sekretær for direktøren, som forvarsel om de øgede arbejdsbyrder i forbindelse med ændringen af ledelsesformen.

Kammerererne var de tidligere toldskrive- re. Deres opgave var toldberegning efter skippernes angivelser, og bogføring af de beregnede toldbeløb.

I betragtning af tarifysystemets indvikle- de og tvetydige karakter, de ofte ufuld- stændige ladningsangivelser skipperne medbragte, og det ofte forekommende store arbejdspress, udgjorde toldberegningen et kritisk element i klareringsproceduren. Kammerererne skulle nøje forhøre skippe- re med ufuldstændige angivelser, de skulle være forhandlingsdygtige, og de skulle kunne rubbe sig!

Som sikring mod fejleregninger forud- satte instruktionen at kammerererne skulle arbejde 2 imod 2. Hver beregning skulle foretages af 2 kammererere og bogføres i begges hovedindtægtsbog. Denne kontra- beregning og -bogføring skulle i teorien give en høj grad af sikkerhed, - forudsat altså, at de 2 kammererere ikke fordelte be- regningerne mellem sig, og bogførte kol- legaens beregninger uden kontrol.

Erkendelsen af systemets ufuldkommen- hed medførte i tidens løb forskellige for- holdsregler. I årene efter 1712 fandtes en særlig kontrollør, som nogenlunde ubun- det af den gældende arbejdsfordeling kun- ne foranstalte undersøgelser og indberette direkte til kongen. I 1730 bestemtes at en

N^o 785. d. 12. October.

John Russel af London, kom fra Petersborg til London med —

80. Rds. Jern	6 Rds. 8 1/2
250. Rds. Jern	45. Rds. 8 1/2
69 Rds. Rds. Jern	27. Rds. 8 1/2
79 Rds. Jern	95 Rds. 8 1/2
1. Rds. Jern	—, 6 Rds.
5. Rds. Jern	—, 19 Rds.
Calmar for Skibbræn	77 Rds. 7 1/2
Calmar for Skibbræn	3. Rds. 1/2
Calmar for Skibbræn	74 Rds. 6 1/2
Calmar for Skibbræn	74 Rds. 6 1/2

785-6.

Indførsel i Günthers hovedindtægtsbog for 1742. John Russel af London, på rejse fra Petersborg til London med jern, hamp, hør og sejldug; der anføres den beregnede told af de enkelte varearter, skipperens »føring« fratrækkes, der tillægges fyrpenge, hvorefter det skyldige toldbeløb føres ud (Øresundstoldregnskaber, Rigsarkivet).

særlig kontrollør skulle påtegne toldpasserne og i en særlig bog indføre toldberegningerne i disse; han kom aldrig i funktion!

Omvendt medførte en tidsbegrænset besparelse af den ene kammereretjeneste, at der i perioden 1742-48 kun førtes ét sæt originale hovedindtægtsbøger, således at de hidtidige kontrabøger erstattedes af kopier.

Et tilsvarende system indførtes fra 1777, dog således at der af passkriveren holdtes en kontrolbog som svarede til den der var blevet bestemt i 1730. Dette system holdt Sundtoldens tid ud.

Kammerererne skulle foretage deres beregninger på grundlag af dokumenter i det danske sprog. Da originalerne kun i sjældne tilfælde var affattet på dansk måtte de oversættes.

Dette arbejde påhvilede translatøren, som ifølge instruktionerne skulle udføre dette arbejde uden særskilt vederlag, men lade sig nøje med sin faste løn på 600 rd; for at magte arbejdspresset måtte han holde sig en fuldmægtig for egen regning. På disse betingelser ville translatørtjenesten være det rene tilsæt for sin indehaver, men således forholdt det sig selvfølgelig heller ikke i praksis.

Den vederlagsfri, translation gjaldt nemlig kun for de skippere som medbragte angivelser i traktatmæssig tilfredsstillende form; andre måtte betale for translatørens ydelser, ja det gjaldt i virkeligheden også for de første, nemlig når de ønskede foretaget å parte-udregninger af de toldbeløb som skulle fordeles på flere ladningsejere, når skibet medførte en blandet ladning, som sædvane var.

På grundlag af de fremlagte originaldokumenter udfærdigede translatøren en generalangivelse ved sammendragning af alle stykladningsangivelser; i de tilfælde hvor det ikke var traktatstridigt, foretoges tillige omregninger af mål og vægt.

Translationsangivelsen var normalt det eneste grundlag for kammererernes beregning, og vurderingen af de fremlagte dokumenters rigtighed og fuldstændighed påhvilede således translatøren. Her lå et problem, eftersom fejl ved translationen var mere definitiv og ukonstaterbar end fejl i kammererernes beregninger, hvor revisionen dog i teorien kunne eftergå udregninger og sammentællinger, og hvor beregningerne ligeledes i teorien - dog var gennemgået af 2 personer.

Det sidste problem blev der rådet bod på i 1739 ved ansættelsen af en særlig translationskontrollør, en »kontratranslatør«, som mod originaldokumenterne skulle eftergå hver eneste translationsangivelse og forsyne den med sin påtegning.

Opdelingen mellem translation og beregning forekommer mindre hensigtsmæssig og indlysende, hvis man ikke betragter den som resultat af en historisk proces. Langt op i 1600-tallet var det endnu skipperne tilfaldt at lade dokumenterne oversætte ved deres kommissionærers foranstaltning; den tvungne translation var udelukkende indført for at hindre svingagtigheder; translatørens sammendragninger, reduktioner og à parte-udregninger var en praksis som gradvis var udviklet.

En procedure hvorved den formelle toldberegning også blev foretaget i translationen, ville indebære en forenkling, og da der alligevel ikke var indbygget indbyrdes kontrol i forholdet mellem translatør og kammererere ville det være risikofrit. Kun ville det indebære en trussel mod kammererernes position, men dette var til gengæld tilstrækkeligt til at en sådan ændring ikke blev gennemført i 1700-tallet (5).

Den givne arbejdsfordeling blev indskærpet ved en speciel instruks af 10. oktober 1729 (4).

-

Ved Øresund havde man ikke samme mulighed som et almindeligt toldkammer, for at eftertælle, -måle og -veje de varer som ind- og udklareredes. Skibene var oftest fuldt tilladede, de var mange, og de havde travlt med at komme videre. Selv i bedste fald var det ikke muligt at kontrollere kvantiteter og kvaliteter dybt nede i lastrummene. Klareringen *måtte* foretages alene på grundlag af de fremlagte dokumenter.

Således var toldinspektøren i virkeligheden sat på en umulig opgave, nemlig gennem visitation at fastslå skibets virkelige ladning. Når det kom højt, kunne han foretage en løselig stikprøvekontrol, ved at se ned i et lasterum, åbne et par pakker o.l.

Tilmed var hovedparten af de klarerende fritaget for visitation, nemlig de mestbezugstigede når de medbragte formelt korrekte angivelser: Indestod en britisk eller nederlandsk myndighed for rigtigheden, skulle man i Øresund stille sig tilfreds hermed. Fandt man grund til andet, kunne man klage ad de diplomatiske kanaler. Selvtvægt var undsagt i traktaterne.

Visitation fandt som nævnt sted efter direktørens - i senere praksis kammererernes - påtegning af passet. En undersøgelse af visitationernes omfang, absolut, relativt, og fordelt efter nationer, vil være af interesse med henblik på at konstatere hvor ofte skipperne ikke medbragte formelt korrekte angivelser.

For årene 1742-1761 er bevaret en række summariske månedsopgørelser over antallet af skibe som skulle visiteres, specificeret efter nationalitet. Listerne er dog kun delvis bevaret, og er ikke komplette for noget år; flest findes for året 1753 hvor kun månederne januar - marts og juni mangler.

TABEL 7
Visiterede skibe fordelt efter nationalitet. Procent af samtlige klarerede. 1753.

	apr	maj	jul	aug	sep	okt	nov	dec	I alt	(n)
Nederlandske	7	6	9	8	5	4	4	-	6	112
Britiske	107(!)	69	42	41	24	16	22	12	47	425
Danske	27	25	48	45	46	41	33	51	39	289
Svenske	50	17	28	22	18	23	13	36	24	93
Andre	95	90	94	111(!)	95	102(!)	100	114(!)	98	523
I alt	39	34	35	33	25	25	35	44	33	-
(n)	246	265	267	268	144	130	62	60	-	1442

Kolonnerne (N) angiver antal af visiterede skibe. Efter visitationslister i Øresunds toldkammerets arkiv, korrespondancesager 1544-1830, 36. bd., II. — Procentdelen er udregnet på grundlag af hovedindtægtsbøgernes månedsopgørelser, som er umiddelbart benyttet for nederlandske og britiske skibe. Gruppen »Danske, norske, vendiske og rostocker« er fordelt på danske (incl norske og skibe fra hertugdømmerne) og andre. Gruppen »Russiske, svenske og pommerske« er fordelt på svenske (incl skibe fra Finland, Svensk-pommern og Wismar) og andre. — Tabellens åbenbare fejl hænger nok sammen med at kammerererne i en del tilfælde nationalitetsrubricerede efter ladningens, ikke skibets tilhørsforhold.

I tabel 7 er anført den procentvise andel af visiterede, fordelt efter nationalitet. Den er udregnet på baggrund af månedsopgørelserne i hovedindtægtsbøgerne, men desværre er rubriceringen efter nationalitet ikke foretaget efter samme retningslinier de 2 steder (skønt kammerererne førte dem begge). Det har derfor været nødvendigt at bearbejde og omfordele hovedindtægts-

bøgernes tal efter bedste skøn. At resultatet ikke har været det bedste, ses af de tilfælde hvor procentdelen overstiger 100!

Med alle forbehold tegner der sig det bilde, at 33% af samtlige klarerende skibe visiteredes, men at dette gennemsnit dækker over en stor variation mellem grupperne, med de 6% nederlændere som det ene yderpunkt, de 98% »andre« som det andet.

Variationerne hænger sammen med den traktatmæssige frihed for visitation af skibe der medbragte formelt korrekte angivelser. Nederlænderne havde privilegiet og opfyldte som regel betingelserne for det. Betegnelsen »andre« dækker hovedsagelig over upriviligerede hansestæder m fl, som næsten altid visiteredes.

De privilegerede svenskere medbragte i noget ringere omfang de korrekte angivelser og visiteredes derfor i 24% af samtlige tilfælde, mens de upriviligerede indenlandske skibe trods alt kun visiteredes i 39% af tilfældene, fordi udgående toldangivelse fra et indenlandsk toldsted gav frihed for visitation.

Som det senere skal vises, var de privilegerede briter aldeles utilbøjelige til at medbringe traktatmæssige angivelser fra britiske toldsteder, mens de gerne medførte sådanne fra østersøiske afgangshavne.

Det medførte visitation i 47% af samtlige tilfælde, idet der bemærkes en faldende procentdel i årets løb, fra de meget høje tal i forårsmånederne til de lavere i efterårsmånederne. Det afspejler meget godt fordelingen mellem øst- og vestgående britiske skibe.

Tallene er uden forbindelse med inspektørens fysiske mulighed for at gennemføre visitationerne; listerne angiver hvilke skibe der *burde* visiteres, de siger intet om hvorledes inspektøren gjorde det.

Med direktør, kammererere, translation og toldinspektion er de selvstændige embedsfunktioner ved Øresunds toldkammer opgjort, men etaten er ikke komplet.

Blandt embedsmændene med kongelig udnævnelse fandtes også stempeltrykkeren, eller -forvalteren som han foretrak at blive kaldt. Hans oprindelige opgave var at levere stempelpapir til Øresunds toldpasserne, men denne opgave var blevet lidet byrdefuld efter at man var begyndt at fortrykke dem.

I 1700-tallets instruktioner er han slet ikke nævnt, men i sportelreglementet fra 1686 antydes at han tillige udfører forekommende bestillinger. Når hertil lægges en ansøgning om ret til at ansætte og afskedige looperne (budene) efter forgodtbefindene, kan vi danne os et billede af hans embedsområde: Han har virket som vagtimester og materielforvalter, under ham sorterede de toldbodbude som fra havnebroen viste skipperne hen til toldkammeret og som siden bragte dokumenterne rundt på toldkammeret og ud i byen til skippernes klarerere (6).

7. Klareringen

En skipper kunne selv besørge sig klareret, men han kunne også benytte sig af den bistand de mange klarererehuse var parate til at yde.

Ifølge forskrifterne, som de blev indskærpet i 1729, skulle skipperen begive sig direkte til toldkammeret, straks efter sin ilandstigning. Her skulle han prompte aflevere sine papirer over skib og ladning, hvorefter han kunne forvente sig ekspederet efter tur.

Hvis en autoriseret generalladningsangivelse forelå, var skipperen sådan set færdig på toldkammeret. Manglede den derimod, blev han afkrævet hvad han havde af konnossementer, delladningsangivelser, breve, etc, idet toldembedsmændene ved flittig udspørgen skulle sikre sig at intet blev fortiet, alt under trussel om bøder og konfiskation hvis der senere bragtes mere for dagen (1).

For at fremme skipperens samarbejdsvilje, blev der givet ham en personlig dussør, »føring«, på 4% af det beregnede toldbeløb. Manglede samarbejdsviljen, skulle »føringen« fortabes, men i praksis blev den i tidens løb en indarbejdet »usance«, en umistelig rettighed, som selv overbeviste og mulkterede toldbedragere fik udbetalt (2).

Når angivelsen var gjort stod det skipperen frit for at opsøge en klarerer, for at lade betaling af tolden foregå gennem denne, for at indkøbe proviant, etc., mens han ventede på at beregningen blev foretaget og Øresunds toldpas udstedt.

Fordelen ved at benytte klarerer lå dels i dennes kredit hos toldkammeret. Egentlig kredit havde ganske vist kun engelske skipper, nemlig op til 3 måneder (3), men klarererne afregnede ofte med toldkammeret i form af anvisninger på udenlandske bank- og forretningsforbindelser.

Dernæst medførte klarererens medvirken, at toldberegningen blev underkastet en kritisk gennemgang, idet klarererne i modsætning til den enkelte skipper kunne være fortrolige med tarifieringens finere nuancer og spidsfindigheder, og således protestere mod fortolkninger til skipperens ugunst.

Aristokratiet blandt klarererne var dem der som konsulter kunne repræsentere deres kunder med den særlige vægt der lå i muligheden for at påkalde diplomatisk intervention. I konkurrencen mellem klarerhusene var konsulerne tillige begunstiget af deres konsulære friheder af borgersamfundet i Helsingør, og af pålæg fra hjemlandet til skipperne om at melde sig for konsulen (4).

Ved instruktionerne og forekommende ordrer indskærpedes det toldadministrationen at holde sig klarererne tre skridt fra livet; de måtte ikke »blande sig« og ikke få for megen indsigt i forretningsgangen. Hyppigt klages der over klarerernes »frækhed«, dvs effektive varetagelse af deres kunders interesser.

Der er da også eksempler på at klarerernes bistand langt overskred grænserne for det tilladelige, som da det i 1739 bevistes at en skriver på madam Fischers klarererkontor havde skrevet et falsk konnossement for en nederlandsk skipper; bevisets stilling

tillod desværre kun at dømme skriveren, ikke madam Fischer selv, men ét er givet: Denne skipper var ikke gået direkte op på toldkammeret (5).

Når beregningen var foretaget, betalingen sikret, og evt visitation udført, kunne skipperen uden yderligere ophold fortsætte sin rejse, mod forevisning af Øresunds toldpas ved vagtskibet på rheden.

Beregningen kunne dog sidenhen gøres til genstand for fornyet behandling, nemlig i de tilfælde hvor der produceredes yderligere dokumentation om ladningens faktiske omfang, større eller mindre end det første beregningsgrundlag.

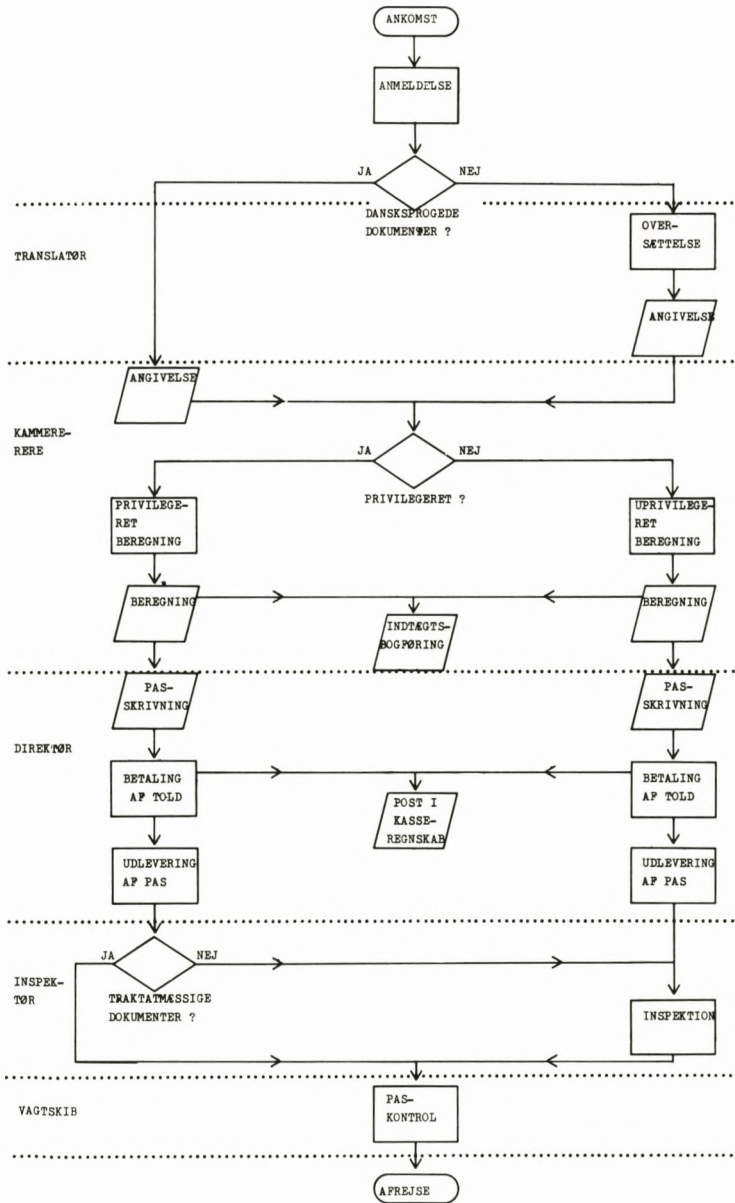
I visse tilfælde var en foreløbig beregning foretaget, mod kaution for efterbetaling i henhold til en losningsattest fra myndighederne i udlosningshavnen; eventuelt kunne beregningen helt være udsat. Det var en fremgangsmåde toldforvaltningen kun yderst ugerne indlod sig på, af den indlysende årsag at skipperen kunne losse flere steder, at han kunne »overtale« myndighederne i udlosningshavnen, etc.

Hyppigere forekom begæringer fra skipper om godtgørelse af formeget betalt Øresunds told. Grundlaget var også her losningsattester o l, som enten skulle dokumentere at en skønsmæssig ansættelse på Øresunds toldkammer havde været for høj, eller at de af skipperne selv fremlagte dokumenter havde opført for meget.

Efter omstændighederne afgjordes begæringer om godtgørelse og spørgsmål om efterbetaling på Øresunds toldkammer eller ved kongelig resolution, men under alle omstændigheder gav de anledning til særskilt postering i hovedindtægtsbøgerne, ofte på den lidt akavede måde at det blev reduceret eller tillagt den aktuelle beregning for den pågældende skipper (6).

FIGUR 6

Diagram over ekspeditionsgangen ved Øresunds toldkammer i 1700-tallet.



8. Embedsmændene

En undersøgelse af Sundtolden og dens embedsmænds sociale funktion og status i lokalsamfundet er en fristende opgave, som blot kommer til at hvile i denne forbindelse, bortset fra en kort antydning.

Forbindelsen med byen Helsingør var præget af nære, men ikke altid lige hjertelige relationer.

Sundtolden var forudsætningen for byens trivsel; efterspørgslen fra de trafikerende var såvel betydelig som stabil, og den nære adgang til den internationale handelsvej gav byen særlige muligheder for at være konkurrencedygtig på det indenlandske marked; kommunikation og befragtning lå lige for hånden, og adgangen til kredit og betalingsformidling var nemmere end noget andet sted i riget, som følge af de særlige betalingstransaktioner ved Sundtoldens erlægelse.

Der kan ikke være tvivl om at tilknytning til Sundtolden gav prestige i Helsingør, men alligevel så man også på toldens folk med jalousi og irritation, som følge af deres særlige privilegier, rettigheder og friheder, som snart helt, snart delvis fritog dem for fællesskabets byrder. Skattepligten til byen var begrænset, til staten ligeledes; *når* der skulle pålignes embedsmændenes afgifter, lignede de selv; de var fritaget for den belastende militære indkvartering, og når de døde havde de egen skifteforvaltning.

Den slags stridigheder mellem borger-skab og embedsmænd var ikke enestående for Helsingør, men havde nok her et særligt stort omfang.

En undersøgelse af embedsmændenes tjenstlige funktion omfatter dels en vurdering af forvaltningens organisation mv, som tildels er foretaget i det foregående, dels en vurdering af deres individuelle forhold.

Vurderingen af forvaltningsapparatets kvalitet er temmelig vanskelig, hvis man stræber efter at komme længere end til subjektive skøn, suppleret med eksempler på underslæb og inkompetence.

Vanskeligheden ligger i at nå til klarhed over hvilke faktiske og *realistiske* forventninger der stilledes af samtiden, sammenholdt med graden af *disse* forventningers indfrielse.

Ser man på instruktioner og lignende tjenestebefalinger, er der næppe grænser for forventningerne, men disse er jo ikke realistiske og ikke sådan ment.

I den modsatte ende af skalaen kunne man undersøge hvilke forsømmelser der blev fulgt op af sanktioner; det kan sige noget om mindstemålet. Men heller ikke dette er nogen sikker metode, eftersom manglende sanktion ligesåvel kan skyldes utilstrækkelig styring fra oven, som pligt-opfyldelse på stedet. Slendrian får ofte lov til at passere upåagtet.

Endelige kan det være nok så vanskeligt at afveje forskellige former for pligt-opfyldenhed mod hinanden; hvilken toldbetjent f. eks, er mest effektiv, ham der afslører mange besvigelser, eller ham der begrænser mulighederne for at de bliver begået? Den førstes virksomhed vil i hvert fald være mest iøjnefaldende, men ikke nødvendigvis mest værdifuld.

Kvalitetsvurderinger på grundlag af faktiske begivenheder og forholdsregler, er i nogen grad anlagt i den foregående fremstilling, og flere vil følge senere. I denne forbindelse er det hensigten at foretage en vurdering af de individuelle forudsætninger embedsmændene ved Øresunds toldkammer havde for at udfylde deres stillinger.

I en senere periode kunne det gøres ved en analyse af de formelle kvalifikationer hos de embedsmænd som rekrutteredes,

dvs af uddannelse og eksamina. Vi har imidlertid at gøre med et samfund hvor formaliseret uddannelse kun eksisterede i begrænset omfang, og hvor den i hvert fald ikke i synderlig grad betragtedes som kvalificerende. Dette gælder i udpræget grad i forvaltningssektoren, hvor ansættelse i hvert enkelt tilfælde skyldtes en individuel vurdering.

Der kan eksistere en forhåndsformodning om at usaglige hensyn vil spille en stor rolle, når formelle kvalifikationskrav mangler. Formodningen kan bestyrkes ved den kendsgerning, at embedsudnævnelse i det enevældige samfund både formelt og reelt, alene afhang af kongens vilkårlige beslutning; ved at charmere Majestæten kunne man både blive minister, biskop, dommer - eller tolder (1).

Øresunds toldkammerets embedsmænds professionalisme, eller mangel på samme, får man et indtryk af i den som bilag meddelte fortegnelse over embedsbesættelser med kongelig bestalling i perioden 1699-1770.

Der er søgt data for ansættelsestidspunkt, navn, nærmest forudgående beskæftigelse, samt tidspunkt og omstændigheder ved afgang fra embedet.

I tabel 8 er foretaget en differentiering efter ansættelsesmæssig baggrund i henholdsvis hofetaten, militæretaten, civile-taten, Øresunds toldkammer selv, samt andet og uoplyst; endelig er det angivet om en embedsbesættelse medførte akkumulering af flere embeder i eller udenfor Øresunds toldkammer.

Ikke mindre end 40% af samtlige udnævnte kom fra hofetaten; forholdsvis flest i Fr 4.'s tid, færrest i Chr 6.'s. Blandt stillingsbetegnelserne findes et større antal lakajer og lignende, men også enkelte med højere charge, med dronning Juliane Maries hof-

chef i spidsen. Det gav unægtelig bonus at færdes under Majestæten's øjne og ved hans øren; men det siger i sig selv intet om de pågældendes kvalifikationer.

Der findes notoriske hofsnoget blandt dem; den værste var Mogens Adam Lüttichau (kammererer fra 1770), hvis »kvalifikationer« havde manifesteret sig ved Chr 6.'s drukture. Øresunds toldkammeret overlevede ham, især fordi han aldrig viste sig, men til stadighed lod tjenesten forrette ved godkendte fuldmægtige.

Ligeså nonchalant forholdt også enkelte andre sig til deres embedspligter, og det har vel ligefrem været forudsat ved deres udnævnelse at embedet kunne beklædes *sine cura*.

Frederik Rostgaard er ganske vist anført med baggrund i civiletaten, men havde sine stillinger i kraft af familieforbindelse med hoffets inderkreds. Han var faldet dybt i 1725 på bestikkelig, men skulle dog ligevel forsørges; oveni et amtmandsembede fik han translåtørtjenesten, som han straks bortakkorderede til fuldmægtigen mod en fast årlig afgift på sin livstid. Johannes Petersen måtte betale i samfulde 14 år.

Ved Chr 6.'s død blev Christlieb von Clausberg overflødig. Bag den officielle stillingsbetegnelse som »revisor ved Particulærkammeret« havde han været kongens økonomiske hovedrådgiver. Tronskiftet var også et systemskifte, Clausberg skulle væk, men ikke i unåde. Officielt figurerer han som kammererer i et par år, men han førte aldrig en bog; da det blev nødvendigt bortakkorderede han embedet i 1748 eller 1749.

At dronningen ikke kunne undvære Niels Krabbe Vind siger sig selv; sine direktørfunktioner måtte han udøve i korrespondance med kammerererne, og forretningerne led ingen skade herved. Samme

TABEL 8

Rekruttering og afgang af embedsmænd ved Øresunds toldkammer 1699-1770

Rekrutterings- grundlag	Udnævnelsesperiode			1699-1770	
	1699-1730	1730-46	1746-70	i alt	i %
Hofetaten	9	2	6	17	40
Militæretaten	2	3	-	5	12
Civiletaten	-	3	7	10	23
Øresunds Toldk	3	2	2	7	16
Andet og uvis	3	1	-	4	9
I alt	17	11	15	43	100
Disses afgang					
ved død	12	8	9	29	68
afsked uden nyt embede	2	2	3	7	16
nyt embede udenfor	3	1	2	6	14
Øresunds Toldk nyt embede på Øresunds Toldk	-	-	1	1	2
Gennemsnitlig embedsperiode	15,6 år	19,3 år	15,5 år	16,0 år	

Perioden 1699-1730 omfatter Fr 4.'s regeringstid, 1730-46 Chr 6.'s, 1746-70 Fr 5.'s og Chr 7.'s indtil Struenseetiden.

praksis fortsatte i øvrigt under Vinds eftermænd i embedet, men retfærdigvis ikke uden konsekvenser: Fra 1771 blev direktøren sat på fast løn, mens de meget betydelige direktørsportler indgik i statskassen.

De nævnte eksempler omfatter ikke personer med baggrund i hofetaten som lakajer og lignende; lige kompetente var de vel ikke alle, men i almindelighed havde de en udmærket kvalificerende baggrund. En lakaj var ikke *blot* en domestik; lakajen var også privatsekretær, måske forvalter af visse anliggender, måske regnskabsfører. Det gjaldt både om hoffets og privates lakajer.

Hoffet var Rigets største forvaltningsapparat; herhen søgte de bedste, for tro tjeneste gav både adgang til interne advancementer og til de bedre embeder i civilforvaltningen, f.eks. dem ved Øresunds toldkammer.

Forsørgelsen af militære med civile embeder spillede kun ringe rolle ved Øresunds toldkammer; i vor periode fremkommer det sidste eksempel i 1739, og det er ganske atypisk.

Kaptajnløjtnant Lütken var få år tidligere faldet dybt; afskediget i unåde og en tid fængslet, som følge af sin rolle i den såkaldte Benstrupske sag. Denne drejede sig formelt om principperne for flådens skibskonstruktioner, og som sagkyndigt medlem af en undersøgelseskommision havde Lütken taget parti for flådens fabriksmester, Knud Benstrup. Det skulle han ikke have gjort.

Da denne kedelige affære var kommet lidt på afstand, kunne der alligevel gøres brug af Lütkens ubestridelige kvalifikationer, nemlig som translationskontrollør i samfulde 45 år. Bevarede notater og skrivelser i Øresunds toldkammerets arkiv og andetsteds, viser ham som en af toldkammerets mest energiske og kompetente em-

bedsmænd. Ved siden heraf udfoldede han sig som nationaløkonomisk forfatter. Endelig blev han i 1782 i høj alder adlet.

Endnu en militær rekrut kan nævnes. Regimentfeltskær Johan Wolfgang Eberhardt var måske bedre til at håndtere kniven end pennen; han blev i hvert fald afskediget som kammererer i 1730 efter få års virke, og figurerer herefter blandt Partikulærkassens pensionister til sin død i 1744.

Han var næppe udnævnt som følge af egne fortjenester, men fordi hans kone havde et godt bryst; madam Eberhardt fik løn som amme ved hoffet til 30. juni 1727.

Det fremgår af tabel 8 at der i periodens løb ansattes et relativt stigende antal embedsmænd med baggrund i civiletaten, herunder med hidtidig beskæftigelse på Øresunds toldkammer.

Det kan godt tages som udtryk for en bureaukratisering, et udtryk for at »moderne« professionelle karriereforsløb blev mere almindelige. Der er blot ingen grund til at tro, at fænomenet er enestående for Øresunds toldkammer.

Det skal tilføjes at opgørelsesgrundlaget medfører et skævt billede i negativ retning af denne professionalisering; opgørelsen omfatter jo kun embedsmænd med kongelig bestalling, med udelukkelse af de private fuldmægtige, m.fl., hvis andel i arbejdets udførelse fik et stadigt stigende omfang. Mest udpræget gælder dette i translationen, hvor der fra 1760-erne ansættes elever til oplæring, - den første etatsuddannelse i Danmark.

Den stigende andel af »civilister« blandt de kongeligt udnævnte er dog ikke blot et udtryk for modernisering og professionalisering. *Måske* var der tillige tale om en vis degenerering.

Lakajerne og officererne var normalt vant til at bestille noget, - også noget så trivielt som at varetage en løbende regnskabsføring. Det samme gjaldt måske ikke ligeså udpræget for civilisterne, medmindre deres civile baggrund lå i en oppebørselsinstitution.

Ser man f.eks. på de kammererere der udnævntes i Frederik 5.'s og Christian 7.'s tid - 1770, kan deres baggrund nok forekomme lidt mindre hensigtsmæssig for *regnskabsførere*, og forholdet ændres absolut ikke i tiden efter 1770. Det forblev heller ikke upåagtet; således ironiserer direktør O G Paulli i en indberetning til Generaltoldkammeret i 1774 kraftigt over sine kammerereres arbejdsindsats i toldkammerets tjeneste; dog påstod han ikke at tjenesten som sådan led skade; de løbende forretninger blev blot varetaget af d'herrer kammerereres private fuldmægtige (2).

Måske degenererede toldkammerets embedsklasse fra midten af 1700-tallet, og måske var professionaliseringen repræsenteret af de private fuldmægtige og eleverne på translationskontoret. Det er i hvert fald hvad C F Holm søger at fortælle i sine bitre »Bidrag til Sundtoldens Historie« (3).

Måske var forklaringen, helt eller delvis, at de højere embedsmænd udviklede sig til generalister, forvaltningschefer som overlod specialistfunktionerne til andre. Rent faktisk var der basis herfor gennem de øgede sportelindtægter der fulgte med den voksende trafik. Denne forklaring harmonerer i hvert fald med at 1776-instruktionen lagde toldkammerets ledelse i hænderne på kammerererne sammen med direktøren.

Tabellens opgørelse af omstændigheder ved afgang og af den gennemsnitlige funktionstid i embedet, er foretaget med henblik på et billede af stabiliteten i embedsapparatet, herunder af embedsmændenes tilbøjelighed til at søge andetsteds hen.



paratet, herunder af embedsmændenes tilbøjelighed til at søge andetsteds hen.

Grundlaget er imidlertid for spinkelt til at bære konklusioner, udover den lidet opsigtsvækkende at embedsmænd ved Øresunds toldkammer helst blev hvor de var. Meningsfulde konklusioner ville i øvrigt også forudsætte tilsvarende opgørelser fra andre forvaltninger.

I de følgende afsnit vil der blive givet flere oplysninger og vurderinger af embedskorpset, både positive og negative.

Hér skal imidlertid fastslås at embedsmændene ved Øresunds toldkammer i det store hele var kvalificerede til at varetage deres opgaver; svigtede nogle, kunne andre udfylde hullet. De fremdragne problemer og misligheder skyldtes lige så meget institutionelle som personelle forhold.

Bilag

EMBEDSMÆND VED ØRESUNDS TOLDKAMMER. UDNÆVNTE 1699-1770

Fortegnelsen er baseret på bestallingsprotokollerne i RK og GtK, hvortil der i Rigsarkivet findes gode navneregistre. Forud for bestallingen ligger Kammerets forestilling med kgl resolution (i forestillingsprotokoller), men i en del tilfælde mangler både forestilling og indførsel i bestallingsprotokol, dvs at udnævnelsen er foregået ad andre kanaler.

Forestilling og bestalling giver som minimum oplysning om modtagerens navn, embedets art og dato; desuden nævnes eventuelt modtagerens hidtidige bestilling, forgænger, lønningsforhold, særlige forhold, etc.

Fortegnelsen er udfyldt med informationer andetstedsfra, dels arkivalske, dels fra litteraturen, f eks G N Kringelbach, Den civile Centraladministrations Embedsetat 1660-1848; sammes Civile Direktioner og Kommissioner; Hostrup Schultz, Helsingørs Embeds- og Bestillingsmænd (temmelig fejl- og mangelfuld); V Richter, Dødsfald i Danmark 1761-1790; sammes 100 Aars Dødsfald (1791-1890); sammes Den danske Toldetat 1750-1905 (manuskript i Det kgl bibliotek, kopi på Rigsarkivet); J C W & K Hirsch, Danske og norske Officerer 1648-1814 (manuskript i Det kgl bibliotek, kopi på Rigsarkivet); H C Roedes samlinger vedr Hofetaten (Rigsarkivet, Håndskriftsamlingen).

De anførte data er i nogen grad efterprøvet og kontrolleret, men fejl og mangler forekommer utvivlsomt.

H: angiver baggrund i hofetaten, M: i militæretaten, C: i civiletaten, ØT: i Øresunds toldkammer.

Direktører

- 1699, 28/10, *Stephan Kenckel*. - H: Forhen professor og director secundarius ved Københavns ridderlige akademi (Afsked 1695). Død i embedet 1732.
- 1732, 5/5, *Hans Christian Lauterup*. - C: Toldinspektør i København (forhen kasserer i Particulærkammeret; kommissionær og kontrollør ved det stemplede papir). - Afskedit 1738.
- 1738, 16/7, *Wilhelm August von der Osten*. - C: Stiftamtmand i Sorø og direktør for Sorø Akademi (forhen stiftamtmand i Trondheim); kumulerede (forbandt) embederne i Sorø, til han i 1743 udnævntes til direktør for finanserne; som sådan afskedit 1746. - Død i embedet 1764.
- 1764, 13/3, *Niels Krabbe Vind*. - H: Overhofmester hos dronning Juliane Marie; direktørstillingen kumuleret. - Død i embedet 1766.
- 1766, 8/7, *Johan Hartvig Ernst Bernstorff*. - C: Geheimeråd, direktør for Tyske kancelli, mv; direktørstillingen kumuleret. - Afskedit 1770.
- 1770, 22/12, *Adolf Siegfried von der Osten*. - C: Udenrigsminister; direktørstillingen kumuleret. - Afskedit som direktør i 1771.

Kammererere

- 1707 *Andreas Johan Rumpler*. - H: Pagehovmester. - Død i embedet 1711.
- 1709, 31/12 *Joakim Henrici*. - Uvis baggrund. - Død i embedet 1726.
- 1711, 7/11, *Hugo Ditmar Bülcke*. - H: Berider. - Død i embedet 1727.
- 1725, 9/12, *Johan Daniel Planitz*. - H: Mundskænk (forhen landkonduktør). - Død i embedet 1732.
- 1727, 17/9, *Hans Jørgen Faith*. - H: Kgl livkarl. - Død i embedet 1762.
- 1727 *Johan Wolfgang Eberhardt*. - M: Regimentsfeltskær ved Grenaderkorpset. - Afskeditget 1730.
- 1730, 11/11, *Nikolaj Christopher von Heilsparg*. - H: Kammerjunker. - Død i embedet 1748.
- 1733, 9/1, *Johan Jacob Günther*. - M: Major af kavalleriet. - Død i embedet 1750.
- 1736, 17/10, *Falk Fursman*. - M: Major af kavalleriet. - Død i embedet 1741.
- 1746, 6/9, *Christlieb von Clausberg*. H: Etatsråd og revisor ved Particulærkammeret. - Afstået embedet o 1748.
- 1748, 30/4, *Niels Christian Nissen*. - C: Justitsråd; forhen kammersekretær i Rentekammeret. - Afstået embedet 1763 til C F Hansen.
- 1749, 7/1, *Christian Albrecht Bluhme*. - C: Kancellisekretær i Tyske kancelli. - Død i embedet 1771.
- 1750, 10/10, *Johan Gottlieb Putscher*. - H: Kammertjener og livkirurg. - Død i embedet 1781.
- 1762, 27/9, *Carl Fabritius*. - C: Arkivsekretær (?); havde ekspektance. - Død i embedet 1767.
- 1763, 12/7, *Christian Frederik Hansen*. - C: ? (Embedet købt gennem faderen, generalkrigskommissær Stephan Hansen). - Funktionen ophørt i maj 1769; kommitteret i Generallandvæsenskollegiet 1769 - 70; herefter arkivsekretær i Danske Kammer; 1773 amtmand over Lundenæs og Bøvling amter.
- 1767, 31/3, *Otto Frantz von der Osten*. - H: Kammerjunker. - Død i embedet 1778.
- 1769 *Mogens Adam Lüttichau*; fik ekspektance på embedet 1768, 8/3, og tiltrådte det efter C F Hansens afgang. - H: Kammerjunker. - Død i embedet 1808.

Translatører

- 1709, 31/12, *Melchior David Günther*. - ØT: Kammererere. - Død i embedet 1722.
- 1722, 29/6, *Johan Albrecht With*. - M: Oberstløjtnant. - 1730 stiftamtmand over Christianssand stift i Norge.
- 1730, 2/12, *Frederik Rostgaard*. C: Hidtil amtmand over Antvorskov og Korsør; forhen oversekretær i Danske kancelli; - Embedet afstået i 1731 til eftermanden.
- 1731, 19/2, *Johannes Petersen*. - ØT: Fuldmægtig hos sine 2 formænd. - Embedet afstået 1755 til eftermanden.
- 1755, 19/5, *Søren Dolmer*. - ØT: Fuldmægtig hos formanden. - Død i embedet 1785.

Translationskontrollør

1739, 25/4, *Frederik Lütken*. - M: Afskediget kaptagnløjtnant i Søetaten. - Adjungeret i embedet af sin søn Joachim fra 1759, 17/11. Død i embedet 1784.

Toldinspektører

1720, 8/4, *Mathias Grønvold* - H: Kgl lakaj. - 1726 toldinspektør i København.

1726, 23/2, *Hans Jørgen Schröder*. H: Hoffourer. - Afskediget 1738.

1738, 16/7, *Johan Nummersee*. - H: Hofodermarskalk. - Død i embedet 1754.

1754, 30/10, *Hartvig Markus Frisch*. - ØT: Protokollist og adjungeret toldinspektør. - Død i embedet 1781.

1754, 30/10, *Nikolaj Frederik Breckwoldt*; 2. inspektør. - C: Underbogholder ved Asiatisk kompagni. - Kammerer 1777.

Passkrivere med kgl bestalling

1707, 26/12, *Jørgen Olpius*. - ØT: Hidtil i bestillingen som direktørens

private fuldmægtig. - Materielskriver ved Holmen 1714.

1714, 26/2, *Johan Vilhelm Clausen*. - ØT: Har varetaget tjenesten for formanden siden 1711. - Død i embedet 1737.

1737, 3/6, *Christian Wingaard*. - ØT: Har i 20 år sekunderet formanden. - Død i embedet 1748.

1748, 3/12, *Nikolaj Arentsen*. - H: Sølvpop (sølvkammerforvalter). - Død i embedet 1774.

Andre toldbetjente med kgl bestalling

1711, 29/9, *Hans Müller*; »toldbetjent«. - Uvis baggrund. - Død 1726, vistnok i embedet.

1712, 1/7, *Paul Paulsen*; kontrollør. - Uvis baggrund. - Formentlig død i embedet o 1722.

1717, 14/1, *Hans Bay*; stempeltrykker. - H: Kgl lakaj. - Død i embedet 1727.

1727, 1/10, *Henrik Kreyberg*; stempeltrykker. - H: Kgl lakaj. - Død i embedet 1775.

1738, *Hartvig Markus Frisch*; protokollist. - Uvis baggrund. - Embedet kumuleret med inspektørtjenesten fra 1754. Død i embedet 1781.

Forklaringer og noter

I alt væsentligt skulle teksten være selvforklarende; dog findes der givetvis en række specielle udtryk, hvis dybere mening svæver i det uvisse (f.eks. »endtold«). Derimod må der nødvendigvis givet en kort forklaring af udtryk for mønt, mål, vægt og mængde; der er tale om en stærk forenkling af virkelighedens babyloniske forvirring.

Mønt

En rigsdaler kunne være mange forskellige ting, men ved toldberegningen i Sundet er der næsten altid tale om en *speciedaler*, opdelt i 48 styver. Den var gængs på Christianopeltraktatens tid, og opretholdtes som regnemønt lige til Sundtoldens afløsning i 1857. Møntforringelser medførte imidlertid at specien var fortrængt fra almindelig

cirkulation i 1700-tallet; for det første gennem udmøntning af en ringere hovedmønt, *kronen*, dernæst gennem kronens fortrængelse af ringere skillemønt, kurant.

Kursforskellen (agio, opgæld) mellem de forskellige arter var dels betinget af mønternes sølvindhold, dels af deres internationale bytteværdi. 1700-tallet igennem regnes med en opgæld mellem specier og kroner på 12½%; derimod var kurantens værdi svingende, indtil der ved forordning af 8. januar 1738 fastsattes en opgæld på 6¼% mod kroner (= ca 19,5% mod specier), - et forhold som kunne holde, eftersom man netop fra denne tid begyndte at regulere mængden af betalingsmidler gennem udstedelse af *kurantsedler* (på hvilke der var en svingende kurs).

Rosenoblen var en ærværdig guldmønt, som næppe nogen havde set siden 1500-tallet; den ansattes = 4¼ rd i specier »*Guld-tolden*« var egentlig en rosenobel, men for at være på den sikre side, beregnede man den med ½ rd ekstra!

Mål, vægt og mængde

Hver lokalitet havde sin metriske standard, som i henhold til traktaterne skulle respekteres ved toldberegningen; variationerne kunne være ganske betydelige, men jeg må afstå fra en nærmere redegørelse; forklaringerne kan kun give en grov fornemmelse af forholdene.

Læsten varierede fra vare til vare; 1 læst hvede, rug eller byg sattes til 22 tønder = ca 3000 liter. 1 læst salt til 18 tønder, ligeså = ca 3000 liter.

1 anker = ca 38 liter.

1 amme = 4 ankre.

1 oksehoved = 6 ankre.

1 pibe = 12 ankre.

1 fad = 24 ankre.

1 skippund = 20 lispund á 16 pund.

1 centner = ca ⅓ skippund.

1 fuder = 6 skippund.

1 stykke (klæde) = 25 alen.

1 deger (huder, læder) = 10.

1 skok = 3 snese.

I noterne anføres litteraturhenvisninger i forkortelse hvis de gentages.

Ved arkivhenvisninger anvendes følgende forkortelser:

Gtk, Generaltoldkammerets arkiv,

RK, Rentekammerets arkiv,

TKUA, Tyske kancellis udenrigske afdeling,

ØT, Øresunds toldkammerets arkiv,

Alle noterede arkivalier findes i Rigsarkivet.

Indledning

- (1) Databasen omfatter i sin nuværende form perioden 1784-1807; den er i princippet en fuldstændig konvertering af alle data i regnskabsbøgerne. Der foreligger i stencileret form en foreløbig systembeskrivelse, samt udskrevne tabeller for årene 1784-1795.

Statsindtægterne

- (1) Opgørelsen hos Carl S Christiansen, Bidrag til dansk Statshusholdnings Historie under de to første Enevoldskonger, bd II, s 830 ff.
- (2) Opgørelsen hos Edvard Holm, Danmark-Norges Historie 1720-1814, bd II, s 571.
- (3) Hans Chr Johansen, Dansk økonomisk politik i årene efter 1784, bd I, bilag III, s 342 f.

Trafik og indtægter

- (1) Jf f eks Marianne Nielsson, Øresundstullräkenskaperna som källa för fraktfarten genom Öresund under perioden 1690 - 1709; Albert Olsen, Svenske Lurendrejere i Sundet i det 17. Aarhundrede, Handels- og Søfartsmuseets årbog 1942; Hans Chr Johansen,

Østersøhandelen og den svensk-russiske krig 1788 - 90, Erhvervshistorisk årbog 1976/77, s 45 ff.

- (2) Jf tabel 2, at nederlænderne holdt deres andel udover midten af århundredet, med en svagt vigende tendens i 1760-erne og 1770-erne; det markante fald i perioden 1777-82 er for så vidt misvisende som den skyldes en næsten fuldstændig standsning af den nederlandske trafik i årene 1781 - 83, i forbindelse med Nederlandenes indtræden i Den amerikanske frihedskrig; standsningen kompenseredes i et vist omfang ved en større forekomst af »andre«, nemlig skibe med angiveligt hjemsted i De spanske nederlande og byer ved den tyske nordsøkyst (f.eks. Emden); utvivlsomt var der tale om flagskifte, men nederlænderne genvandt ikke den tidligere andel efter krigens ophør.
- (3) Gennemsnittet for året 1789 repræsenterer århundredets næsthøjeste tal med 56⁴⁶ rd pr skib; i 1790 var det 53¹¹ rd; for årene 1786-88 ligger gennemsnittet på ca 50 rd. Århundredets højdepunkt forekommer i 1710 med et gennemsnit på 57⁴² rd.

Traktaterne

- (1) Traktaterne med biakter og indledninger er trykt i Danmark-Norges Traktater 1523 - 1750, bd 4; Brømsebrofreden af 13. august 1645 som nr 24; Christianopeltraktaten af s. d som nr 25. Christianopeltoldrullen er udeladt i denne udgave, men er trykt adskillige steder, bedst i V A Secher, Forordninger og Recesser, bd V, s 399 ff, hvor den er opstillet parallelt med de foregående Øresundstoldruller.
- (2) Øresundstolden i den folkeretslige udvikling er behandlet af Erik Brüel, Internationale Stræder, bd II, Kbh

1940; jf Marcus Rubin, Sundtoldens Aflysning, Historisk Tidsskrift, 7. række, bd 6, som stadig er den bedste samlede skildring af Øresundstoldens historie.

- (3) Handels- og Søfartsmuseets Aarbog 1942, s 17 - 46.
- (4) Frederiksborgfreden, 3. juli 1720, §§ 7-9; trykt i Schouws forordninger.
- (5) Jf Erik Brüel, II, s 29 f.
- (6) Geheimekonseillets arkiv nr 42, Betænkninger, relationer og skrivelser fra Geheimekonseillets medlemmer o. a 1747-68 (Rigsarkivet).
- (7) Deklaration af 30. januar 1932, bekendtgjort i Lovtidende A, 1932, nr 41.
- (8) De detaljerede regler er trykt i A C Alstrup, Øresunds Toldrulle, tillige med Bestemmelsen af andre Udgifter ved Farten gennem Sundet ... (1795); hertil findes et lille anonymt skrift (vistnok ved kammererer J F Schouw - ham med Schouw's forordninger), Anmærkninger i Anledning af Hr Mariens ved Hr Alstrup af Fransk i Dansk oversatte og forøgede Øresunds Told-Rulle, 1795. - I den følgende anvendelse af Alstrup, er »Anmærkninger« taget i betragtning.
- (9) F.eks. kontroverser med Sverige, jf TKUA, Geheimregistratur, 8. november 1738; med Rusland, s. st, 9. juni 1738.

Tariffen

- (1) 1701-traktaten er trykt i Schouw's forordninger, bd II, s 26 ff; bestemmelsen af privilegiets omfang i §§ 14-15.
- (2) S. st, § 2.
- (3) S. st, § 21, jf § 12 og 13; i henhold til § 19 gjaldt den fri passageret også for krigsskibe, dog ikke over 6 ad gangen uden særlig tilladelse.

- (4) S st, § 11.
- (5) S st, bilag B, som ordret optager Plakat af 9. april 1687.
- (6) Visitation beordredes gennemført, dog med respekt for nederlændernes privilegier i øvrigt, ved kgl resolution af 23. august 1721; ØT, korrespondancesager, bd 3^l. S st, kgl resolution af 26. april 1731, at nederlænderne helt igennem skal behandles som før traktatens tid; herved koncept til svar, at der ikke kan findes underretning om nederlændernes behandling før Christianopeltraktaten, idet svenskerne under den fatale invasion på Kronborg i 1658 borttog alle dokumenter på ØT. Jf Edvard Holm, anf arb, I, s 208 ff.
- (7) Anført i note til 1701-traktaten i Schouwís forordninger. Jf Edvard Holm, anf arb, II, s 38, at forudsætningen var tilvejebragt ved traktat af 3. september 1731 om løsning af et dansk- nederlandsk pengemellemværende.
- (7a) Af forgængere til Alstrups anf arb, kan nævnes John Atkinson, The Tariff or book of rates and duties on goods passing through the Sound, 1770; samt Alstrups udgangspunkt, Thomas Antoine de Marien, Tableau des droits et usages de commerce relatifs au passage du Sund, 1776. - Mens disse 1700-tals håndbøger er udfuldstændige og unøjagtige, bærer nogle af de senere nærmest præg af officielt arbejde, især Fr Thaarup & H A Martinsen, Den Øresundske Toldtarif, en Håndbog for Handlende og Søefarende ... (1821 - også udgaver på hovedsprogene); i forordet angives det dog kun at der er indhentet oplysninger hos klarererhusene.
- (8) Danmark - Norges Traktater, V, nr 17, § 8, jf § 40.
- (9) Handels- og venskabstraktat mellem Danmark og Frankrig, 23. august 1742, §§ 4-14, er indført i TKUA, Geheimeregistratur. Den var biprodukt af en storpolitisk vending i den danske udenrigspolitik, fra det britiske til det franske alliancesystem. - Ved overenskomst af 27. maj 1768 mellem Hamburg og huset Holsten (bl a den danske konge) afsluttedes århundredgamle stridigheder med definitiv anerkendelse af Hamburgs rigsumiddelbarhed (suverænitet); trykt i Danske Tractater 1750- 1800, nr 42; mestbegunstigelsesklausul i § 10. - Ved den hemmelige dansk-russiske alliancetraktat af 1./12. august 1773 bekræftedes aftalerne om det gottorpske mageskifte; som et biprodukt blev russerne privilegerede i Sundet; Danske Tractater, nr 48, § 7. Den hemmelige aftale fulgtes op af en ligeledes hemmelig ordre af 7. maj 1774 til ØT desangående; ØT, korrespondancesager, bd 5. Forholdet bekræftedes åbent ved handels- og venskabstraktat af 8./19. oktober 1782, som tillige indebar mindre tarifændringer og specifikationer af mål og vægt; Danske Tractater, nr 59, §§ 6-10, ; jf ØT, korrespondancesager, bd 5.
- (10) Kgl resolution af 22. februar 1771, m fl akter i ØT, korrespondancesager, bd 11. - Kammerererne beregnede herefter at den privilegerede status ville lette den indenlandske handel for byrder på ca 400 rd, - på årsbasis! Men naturligvis fandt de princippet rigtigt.
- (11) A W v d Ostens indberetning til Rentekammeret, 29. december 1752; RK 2214.39. Jf Alstrup, anf arb, s 90 ff.
- (12) Akter i ØT, korrespondancesager, bd 9, jf Rubin, anf arb, s 177 ff.

- (13) »Den gamle toldrulle« er rullen af 1642, trykt hos Secher, anf arb, V, s 399 ff; satserne var gennemgående 50 - 100% højere end Christianopolrullens, dog ikke når det gjaldt kornvarer.
- (14) En detailleret redegørelse for rostokernes vilkår findes i kammererernes redegørelse af 5. september 1787 til Generaltoldkammeret; koncept i ØT, korrespondancesager, bd 10. I bedste fald slap rostokkerne med det halve af Christianopolrullens satser, mens de i andre tilfælde måtte svare mere.
- (15) Fyrene i Sverige blev efter overenskomst drevet for dansk regning. Det gav problemer under krigen 1710-19; ikke således at forstå at svenskerne slukkede de fyr, som jo bl a tjente den neutrale skibsfart; men overføringen af betalingen for driften mellem to krigsførende lande kunne kun klares via neutrale agenter.
- (16) De hos Alstrup, anf arb, s 90 ff, anførte takster har gyldighed for hele århundredet.
- (17) Jf note 5 ovenfor. De traktatmæssige sportelsatser holdt sig ikke indenfor rammerne, men gled ganske langsomt opad; kroner blev til specier, og der indførtes mere eller mindre frivillig betaling for særydelser mv; de fleste skippere måtte betjene sig af translatørens service og betale i proportion med hans arbejde; fattigkassen (som bl a støttede skibbrudne søfolk) kunne eller skulle have et bidrag; nogle skulle inspiceres, og derfor betale 1 rd til inspektøren, som også havde en betjent. Små danske og svenske skibe slap billigere, gradueret efter størrelsen. De hos Alstrup, anf arb, s 112 ff, anførte satser repræsenterer slutstillingen af udviklingen gennem 1700-tallet.

Forvaltningen

- (1) Instruks af 19. april 1707; kopi i ØT, geheimeråd Numsens papirer. Instruksene af 29. januar 1739 er indført i Rentekammerets Instruktionsprotokol, RK 2212. 142. Instruks af 30. december 1776 i ØT, korrespondancesager, bd 16.
- (2) Kabinetstyrelsen i Danmark, bd III, s 422 f; jf bd II, s 181 f.
- (3) Instruksene af 1707 og 1739 var resultater af kommissariske undersøgelser; hertil kommer en kommission o 1717 og kommissionen til undersøgelse af translatørens forhold mv 1729, som bl a satte sig spor ved det i næste note nævnte reskript; jf TKUA, realia, bd 33, samt ØT. korrespondancesager bd 34.
- (4) Kgl reskript af 10. oktober 1729; ØT, korrespondancesager, bd 16.
- (5) Jf ØT, korrespondancesager, bd 34.
- (6) Ansøgning fra stempeltrykker Heinrich Kreyberg i ØT, korrespondancesager, bd 17. Han ses siden at føre den begærede titel som stempelforvalter, men fik ikke hals- og håndsret over looperne.

Klareringen

- (1) Jf »Forvaltningen« note 4.
- (2) Selv den ved admiralitetsretten i 1742 dømte toldbedrager, Samuel Barton af Hull, fik beregnet sin føring.
- (3) Andre nationer gjorde naturligvis krav på samme kredit, under henvisning til traktaternes mestbegunstigelsesklausuler, men toldadministrationen opretholdt med held en afvisende holdning.
- (4) TKUA, realia, bd 19, jf England, A III, nr 51.
- (5) Skrивeren blev dømt fra hånd, ære og boslod, mens madam Fischer på grund af bevisets stilling slap med en bøde på 100 rd i husbondansvar; ved

Saa Kongel. Ma-
jestæts til Danmark
 og Norge, ic. ic. Told-Cammer udi
 Dre-Sund haver sig vedbørligen angivet
 Skipper *Jan Cornelisen* af
der Schelling har strøgen og sat for
CRONBORG, et kommen fra *Amsterdam*
 med omstaaende Ladning, agter sig
 dermed til *Dantzigh* – og nu clareret
 hvis burde.

Dre-Sunds Told-Cammer
Den 31^{te} Martij, Ao. 1742.

Forsiden af et Øresunds toldpas. Bagpå er den specificerede ladning opregnet. Passet er en fiktiv kopi, der ligger sammen med konossementet som er afbilledet s 39.

kgl resolution blev skriveren benådet med 8 dages fæstningsarbejde og landsforvisning. Toldsvigen androg 93³ rd. ØT, Protokol, 2. og 7. oktober 1739, samt kommissionsakter i korrespondancesager, bd 36^{II}.

- (6) Store tilbagebetalinger som oversteg den aktuelle beregning kunne fradragges ved den næstfølgende indførsel. Tilbage- og efterbetalinger er altid omhyggelig forklaret i indtægtsbøgerne, med anførelse af krydsreferencer; alligevel har det givet anledning til fejlkodninger ved udarbejdelsen af Bang og Korst's tabeller, således at dér findes småmængder af notorisk britiske produkter på vej til England, russiske til Rusland, etc.

Embedsmændene

- (1) Grethe Ilsøe, Vejen til embede ... 1735- 65, giver grundig indføring i

problemer og procedurer ved embedsbesættelse i 1700-tallets Danmark, og analyserer tidsrummets embedsbesættelser ved retsvæsen og magistrater.

- (2) ØT, forestillings- og brevprotokol, 30. december 1774; Paulli udbredte sig især over de forargelige forhold omkring varetagelsen af kammerherre Lüttichaus embede, hvad de øvrige kammererere allerede havde påtalt tidligere, jf ØT, korrespondancesager, bd 16; Paulli ironiserer fremdeles over kammererer Putscher, den tidligere kgl livkirurg, i anledning af hans menneskekærlige virke som praktiserende læge, - indenfor tjenestetiden.
- (3) C F Holm, Bidrag til Sundtoldens Historie (1855), reprografisk genudgivet 1975; jf min artikel i Toldetaten 1975, nr 148, om Holm og hans skrifter.

Toldhistoriske noter

Registrering af stofprøvesamlinger

Ved det 3. symposium for nordisk arbejdsgruppe for dragt- og tekstilforskere, afholdt i Århus i sommeren 1978, nedsattes projektgrupper i de nordiske lande med det formål at registrere eksisterende stofprøvesamlinger i de pågældende lande. Den danske gruppe består af dr. phil. Erna Lorenzen, Århus, museumsdirektør mag. art. Ulla Thyrring, Herning og mag. art. Ingeborg Cock-Clausen, København.

En »stofprøvesamling« er en samling stofprøver eller stofafklip, som de findes fra ældre tid, fortrinsvis fra 1800-årene, opklæbet i forskellige protokoller, som fx i Landhusholdningsselskabets arkiv i Erhvervsarkivet og Generaltoldkammerarkivet i Rigsarkivet. Det vil sige, at de er produceret - vævet eller trykt - af danske eller udenlandske håndværkere eller fabrikanter.

Stofprøvesamlinger vil sandsynligvis forekomme fra midten af 1800-årene og helt op til nutiden. Projektgruppen henvender sig ikke blot til museer og arkiver, men også til private virksomheder for at skabe interesse for bevaring af mulige stofprøver.

Formålet er, ved at registrere protokoller med stofprøver og anden form for bevaret stofprøvemateriale, først og fremmest at opbygge et kildearkiv for dansk tekstil- og dragtforskning. Hvert af de nordiske lande vil registrere stofprøvesamlinger indenfor sine egne grænser, og de foreløbige resultater vil kunne fremlægges ved det 4. symposium i 1981, hvor en koordinering mellem projektgruppernes arbejde vil kunne finde sted.

Dernæst må der skabes mulighed for pilotundersøgelser ikke kun blandt tekstil- og

dragtforskere, men en kildegruppe af denne art kan danne basis for både historisk og teknologisk forskning.

Hvorfor er det nu så vigtigt at samle og registrere alle disse stofprøver? Hvad kan de bruges til?

Stofafklippene i fx toldprotokollerne er mangfoldige, alene i en enkelt protokol fra Roskilde, der omfatter årene 1839 til 1842 findes afklip fra 1382 stemplingspligtige alenvarer. Afklippene, hvoraf mange er identiske, giver et samlet indtryk af den tids stoffer, og dette kommer i første række museumsfolk til gode ved datering af dragter fra ældre tid.

Hovedparten af museernes dragtstykker er indkommet på et ret tidligt tidspunkt - første halvdel af dette århundrede - hvor deres tilhørsforhold ikke er blevet tillagt samme vigtighed som nu. Det vil sige, at det er yderst få oplysninger, vi har om en stor del af dragtmaterialet - ofte ingen overhovedet, og den enkelte genstand må da selv være med til at give os information.

Snit, tilvirkning, stof og farve kan hjælpe med til en mulig tidsfæstelse, og her har snittet hidtil været den sikreste indikator. Interessen for selv materialet - stoffet - har vist sig ved indgående analyser af fortrinsvis håndvævede stoffer til brug for håndarbejdsundervisning og som inspiration for fremstilling af tekstiler udfra en kunstnerisk opfattelse.

Dog er usikkerheden stor, og i analyserne af fx hvergarn har man ikke kunnet skelne mellem hjemmefremstillet, håndværksfremstillet eller mere maskinelt fremstillet stof.

Disse stofprøvesamlinger kan med en vis

Chad	Offener	Legels	Angs	Engels	Rags	Boeds	1	3
Apri	Stimulung	Stimulung	Stimulung	Stimulung	Stimulung	Stimulung	Stimulung	Stimulung
5	Schmeltz	174	Brunnied	22	5.	1 1/2	60-10	
		174	0°	24.	5.			
		174	0°	24.	5 1/2	1 1/2	90-100	
1	Müller	174	Brunnied	77	13.	1 1/2	80-100	
		174	0°	34	5 1/2			

Udsnit af stemplingsprotokol for Roskilde toldsted (GtK, uordnet del, Rigsarkivet).

tidsmargin angive karakteren af tidens stoffer fra mørke ensfarvede uldne over grove stærkt mønstrede blandingskvaliteter til lette lyse valsetrykte af bomuld, og dragtforskeren står sikrere i sin vurdering af det pågældende dragtstykke.

Andre spørgsmål som fx 1800-årenes produktion af metervarer, den tids teknologiske formåen og garnkvalitet er vigtige at få belyst, og som et tredje undersøgelsesområde kan peges på afsætning af metervarerne og handlen med disse. Toldprotokollerne angiver fx i en årrække navnene på de købmænd, der aftager stofrullerne, samt antallet og vægten af disse. Sammenholdt med samme købmænds annonceringer i de lokale aviser kan vi få et uvurderligt indblik i tidens mode og tidens dragtbrug.

Ovenstående er tanker, vi på nuværende tidspunkt har gjort os, men det er da mu-

ligt, at det indsamlede materiale til sin tid vil fremkomme med oplysninger, som vi endnu ikke har forestillet os.

Ikke meget andet materiale er så forgængeligt som det tekstile; såfremt det ikke er blevet kasseret efter nedslidning, har nød- og krigstider lært, at hver trævl kunne bruges. Meget er endt som køkkenklude eller som klude til papirfabrikationen. Set i dette perspektiv vil en indsamling og registrering af stofprøverne være særdeles værdifuld.

Det er tanken, at den kommende registrant over stofprøvesamlinger vil blive tilgængelig på Herning museum, der i forvejen er centrum for udforskningen af den tidlige danske tekstilindustri historie.

Ingeborg Cock-Clausen

En efterlysning

Stofprøvesamlinger er værdifulde hjælpemidler til bestemmelse af museumsstanden; det fremgår af Ingeborg Cock-Clausens redegørelse ovenfor. Problemet er blot at få de eksisterende stofprøvesamlinger frem i lyset.

Toldvæsenet er den myndighed som har anlagt flest, og det så tidligt som i årene fra 1812. De skulle kunne findes i ethvert toldarkiv, men er faktisk kun tilstede i begrænset antal (som tilmed ofte er svære at finde frem til).

De lokale toldarkiver er slet bevaret; meget er kasseret efter bemyndigelse, meget uden. Arkivvæsenet har ikke i tide interesseret sig tilstrækkeligt for dem, og de har derfor fristet en uvis tilværelse på loftet og i kældre; ofte er ældre toldarkivalier ryddet ud i forbindelse med bygningsarbejder og flytninger.

De mest kuriøse arkivalier har man dog i mange tilfælde bevaret; måske taget dem hjem; måske afleveret dem til det lokale museum eller lokalhistoriske arkiv. Nogle ligger stadig på toldkamrene, - gemt af vejen.

De tidligste stofprøvesamlinger i toldvæsenet blev anlagt i medfør af forbuds- og kontrolbestemmelserne i forordning af 23. maj 1812. Til hjælp ved administrationen af denne, blev der i hver købstad og handelsplads nedsat en varekontrolkommission, som bl a fik til opgave at legalisere bestående lagre af manufakturvarer, og kontrollere tilgangen til dem.

Der blev stemplet, protokolleret og taget prøver; det fremgår f eks af den sidste beretning fra kontrolkommissionen i Rønne, som bl a omfatter en specificeret fortegnelse over kommissionens til Rønne toldkammer afleverede materiale, herunder »en stemplingsprotokol i henhold til instruktio-

nen af 13. juni 1812, § 10, samt 735 mærker med vedhængende vareprøver« (Generaltoldkammeret, Københavns toldkontor, journal nr 1597/1814 - Rigsarkivet).

Efter krigstiden blev kontrolkommissionerne nemlig ophævet; men stemplingen af manufakturvarer fortsatte i toldvæsenets eget regie, vistnok indtil ophævelsen af konsumtionen ved lov af 7. februar 1851 (jf foreløbig lov af 15. september 1850). Man havde erkendt at stempling var et uundværligt hjælpemiddel i den indre kontrol af afgiftspligtige og forbudne varer.

Indenlandske manufakturvarer kunne i hele perioden stemples ved ethvert toldsted. *Importvarer* kunne derimod efter 1814 kun stemples i København; fra 1831 tillige i Nakskov, Odense, Ålborg, Århus, Fredericia og Ringkøbing; fra 1838 yderligere i Helsingør, Roskilde, Holbæk, Kalundborg, Korsør, Næstved, Præstø, Rønne, Nykøbing F, Rudkøbing, Nyborg, Assens, Fåborg, Svendborg, Kolding, Horsens, Randers, Frederikshavn og Thisted; endelig fra 1841 ved alle toldsteder.

I stemplingsprotokollen - indenlandske og importvarer i hver sin - angives klareringen, varepartiet og afgiftsberegning; til sikring af identiteten er der indklæbet et lille afklip af varen, hvis der er tale om alenvarer; færdigsyede og -strikkede varer kunne man selvfølgelig ikke klippe i.

Stemplingens omfang og nærmere former fremgår af skiftende forordninger, plakater og cirkulærer, men er i hovedtræk (frem til 1838) gengivet i Sponnecks *Om Toldvæsen*, 2. del, s 168 ff.

En prøve fra en stemplingsprotokol ses i illustrationen ovenfor. Hvor mange er bevaret? Hvem skaffer dem til veje?

Oplysning kan lettest gives i form af en notits til *Toldbiblioteket, Amaliegade 44, 1256 København K.*

red

Lidt mere om Herthas Flak

Børge Untids artikel om spritsmuglerne på Herthas Flak har afstedkommet supplerende oplysninger fra fhv distriktstoldchef V K Hellesen i Rønne, på grundlag af papirer på Bornholms museum. Det drejer sig om fiskekutteren »Hansigne« der fungerede som depotskib.

Den er identificeret som tidligere svensk motorjagt »Elin« af Hönnö, GG 938, senest målt i Göteborg i 1924 til 16,10 nettoregistrertons (34,83 tons brutto). I 1925 eller 1926 blev det tvangssolgt under ophold i Frederikshavn, og indregistreret i Tjekkosllovakiet (!) via den tjekkiske generalkonsul i Göteborg. Ejer var vistnok en skipper i Frederikshavn.

Efter ophøret af de glade smuglerdage overgik skibet atter til legitim brug. I 1931 blev det solgt til Hirtsholmene og optaget i det danske skibsregister under kendingsbogsstaverne OWGZ. Efter hjemstedsforandringer til Fåborg og Neksø, var det fra 1941 hjemmehørende i Rønne under navnet »Elin«. Det forliste i 1960.

red

Ny bog af Jens Bruhn

Jens Bruhn's anden bog for Toldhistorisk Selskab, »TOLDBODER- set på grafiske blade«, udkom i oktober måned.

Bogen rummer 46 udmærkede gengivelser af grafiske blade med toldbygninger som motiv, samt en indledning hvor forlæggene og de grafiske metoder beskrives.

Enkelte af billederne er gengangere fra Jens Bruhn og Gunnar Jakobsens festskrift til indvielsen af den ny toldbygning i Amaliegade, men dette bør ikke afholde nogen

fra at anskaffe den. Efter subscriptionsfristens udløb er prisen nu kr 29,50 for medlemmer.

red

Medlemsmødet i Odense

Toldhistorisk Selskabs medlemsmøde i Odense den 29. oktober blev en stor succes. Det afholdtes i Odense toldkammers mødesal, som velvilligst var stillet til rådighed af distriktstoldchef Hans Loiborg.

De 67 fremmødte påhørte først et interessant og levende foredrag af cand mag Anders Monrad Møller, der vil være kendt fra ZISE med artiklen »Tomme tønder, the og toldsvig«. Emnet var skibsmåling i 1700- og 1800-tallet, med udgangspunkt i den forordning i 1726 som pålagde toldvæsenet at kontrollere og eftermåle alle landets skibe.

Efter foredraget berettede Selskabets formand, tolldirektør V E Parving, om hvordan det var at springe omkring og måle skibe, som elev ved et nu nedlagt fynsk toldkammer.

Herefter var der lejlighed til hyggeligt, selskabeligt samvær, omkring et smukt kaffebord, der var arrangeret af frk C C Sievertsen og de lokale kontaktmænd, D Christensen og Bjørn Birkely Nielsen.

Kontaktmændene ved Kolding toldkammer vil nu søge gennemført et lignende arrangement for medlemmer i det syd- og sønderjyske område.

Gunnar Jakobsen

Inde i bladet

N A Jepsen: Struer, Toldskolen og Kolding	3
Jørgen H Barfod: Sejlads og toldvagt i Store Bælt	11
Jan Kanstrup: Svigagtig angivelse	16
Toldhistoriske noter	60



Kjole fra Ribe amt, Nationalmusset, mus nr 54-1939. Snittet peger på tiden omkring 1860, hvor korsetter og krinoline var nødvendigt undertøj. Hvad kan selve stoffet sige os? - Se under Toldhistoriske noter (Nationalmusset foto, 3. afd, neg nr 39151).

Toldhistorisk Selskabs publikationer

Zise 1978, nr 1 - 3, 35,00 kr.

Jens Bruhn: Den gamle grænse - set på postkort, 1978, 34,50 kr, medlemspris 23,00 kr.

Jens Bruhn: Toldboder - set på grafiske blade, 1979, 39,50 kr, medlemspris 29,50 kr.

Publikationerne kan bestilles ved henvendelse til
Toldhistorisk Selskab, Amaliegade 44, 1256
København K.~