OMBYTTA ROLLER

OM MALMÖ TULLARE SOM LURENDREJARE OCH TULLFÖRSNILLARE 1658 - 1850

AV

RICKARD BENGTSSON

GRYPS
ELBOGEN, MALMÖ FORNMINNESFÖRENINGS SKRIFTSERIE
NR 1 (1990)

GRYPS

ELBOGEN MALMÖ FORNMINNESFÖRENINGS
SKRIFTSERIE

NR 1

Redaktion: *Elbogen, Malmö fornminnesförenings arbetsutskott*

Adress: *S:t Petrigången 7 A, 211 22 MALMÖ*

Bidrag till tryckningen av GRYPS, Elbogen, Malmö fornminnesförenings skriftserie nr 1 har lämnats av Malmö Förskönings- och Planteringsförening

Tryck: Litos Reprotryck i Malmö AB, 1990
ISBN 91851 56 31 0

OMBYTTA ROLLER
OM MALMÖTULLARE SOM LURENDREJARE OCH TULLFÖRSNILLARE 1658 – 1850

av Rickard Bengtsson

Rickard Bengtsson
född i Malmö 1947

Efter avlagd fil kandexamen i mitten av 1970-talet med konstvetenskap och historia som huvudinriktning, började Rickard Bengtsson som doktorand arbeta på en avhandling om det svenska muralmåleriet från 1300-talets andra hälft. Samtidigt medverkade han i Tullhistorisk tidskrift 1978–86 med ett flertal artiklar om malmötullen i gångna tider. Därefter inträdde Bengtsson i redaktionen för "Argus", som årsboken för Tullmuseum och Tullhistoriska föreningen heter, och bidrar för närvarande där med artiklar i tullhistoria främst med anknytning till sydsverige, samt med kortare recensioner av tullhistorisk litteratur. Efter en tid engagerades Rickard Bengtsson till att författa malmötullens hela historia. Konstvetenskapen lades på hyllan 1985, varefter arbetet med malmötullens historia intensifierades. Forskningsområdet utgör i stort sett jungfrulig mark och materialet är digert. Många tillfällen till djupdykningar har givits. En sådan är den ovanliga aspekten på malmötullare som lurendrejare och tullförsnillare. För att möjliggöra en kartläggning av detta ämne erhöll Rickard Bengtsson 1987 ett stipendium på 20 000 kronor ur Folke Malmbergs och Birgit Slangerup-Malmbergs fond som utdelas av Elbogen, Malmö fornminnesförening. Forskningsresultatet redovisas här, i första numret av GRYPS. Stipendiet har även möjliggjort kompletterande forskning på riksarkiven i Stockholm och Köpenhamn beträffande andra företeelser i malmötullens historia. Tjänstgöringen på tulldirektionen i Malmö som tullinspektör och förste tullinspektör har naturligtvis underlättat forskningsarbetet.

INNEHÅLL

Om malmötullare som lurendrejare och tullförsnillare 1658 – 1850 7
1600-talet 8
Hårda villkor för tullmännen när förbudstiden inleds 12
Kustavsnitten 14
Bengt Fredriksson 16
Ansatser till "personalomsorg" då tullväsendet utarrenderas en kort tid 21
Arrendefrågan och tullmännens pålitlighet 22
Generaltullarrendesocieteten och malmöborgarnas anslutning 23
Presonalkontrollen regleras under ineffektivt tullarrende 26
Straffen på 1700-talet 29
Petter Nilsson 29
Tullinspektor Abraham Rosenborg 30
Stagnation och svikna förhoppningar 34
Sjötull- och accisrättsprotokollen som källmaterial 35
Fint besök hos Jacob Malmros 36
Stimulansförsök 38
Pehr Larsson 40
Tullverket omorganiseras 1825 43
De handlande i Malmö blir förnärmade 44
Sjötullrätten försvinner 45
Debatt i lokalpressen 1829 – 31 46
På militär fot mot frestelser 1833 47
Riksdagen 1834/35 50
Nit och oredlighet 52
Liberalt tulltaxeförslag från Malmö 1839 53
Festen i Lilla Hammar 55
Bennikan 57
Disciplinen förbättras 62
Noter 63
Otryckta källor 67
Tryckta källor och litteratur 68

Om malmötullare som lurendrejare och tullförsnillare 1658-1850.

Legal handelstrafik upplever med- och motgångar. Man kan mäta dess omfattning och fluktuationer i äldre tider med hjälp av bevarande räkenskaper och annat arkivmaterial. Den faktiska omfattningen av den illegala handelstrafiken kan däremot aldrig mätas. Det som står till buds är konfiskationsjournaler, beslagsrapporter, undersöknings- och rättegångsprotokoll. De sistnämnda bjuder ofta på mustig läsning. En granskning av nämnda material lämnar emellertid inte utrymme för några långtgående seriösa slutsater om smugglandets omfattning. Man kan ju bara konstatera vilka smugglingar som upptäckts. Samtidigt får man dock en god uppfattning om följderna av en prohibitiv tullpolitik och en avslöjande inblick i de misslyckade smuggelmetodernas värld. Detta oaktat är det smugglarnas bravader och deras metoder att dra tullarna vid näsan som dragit till sig intresset i litteraturen och i forskningen kring smugglandet.

Hittills har inga försök gjorts att med utgångspunkt från bevarat arkivmaterial kartlägga och i ett bredare perspektiv sätta in den roll tulltjänstemännen själva kunde spela vid genomförandet av smuggelföretag förr i tiden. I det följande skall jag redovisa de fall där tullmän i Malmö och dess tulldistrikt anklagats för delaktighet i smugglingar enligt samtidens rättsnormer. Min undersökning omfattar den svenska tiden fram till 1850-talet. Den hitre gränsen är satt med tanke på att den svenska näringspolitiken då definitivt började bryta sig ur merkantilismens tvångströja med följd att smuggling inte längre blev lika lockande och lönande som förut. Tullpolitiken genomgick förändringar och tullmännnens villkor förbättrades, men framför allt: i undersöknings- och rättegångsprotokoll figurerar tullmännen i Malmö därefter inte i den roll som deras "motståndare" skulle spela förrän långt in på 1900-talet.

1600-talet

Redan i mitten av september 1658 hade sju svenska tullmän i Malmö skrivit, undertecknat och satt personliga sigill på sina trohetsförklaringar till kungen. De avgav också ed på att strikt följa den svenska tull- och accisordinansen, att föra riktiga räkenskaper över uppbörden och att rapportera till kammarkollegiet och generalinspektoren om allt de fann vara "till skada och avsaknad" för rikets inkomster av handelstrafiken. Tro- och huldhetseder av detta slag var gängse i den svenska statsförvaltningen och avgavs av tullmän vid tjänstetillträdandet långt in på 1800-talet. Edstextens innehåll genomgick inga större förändringar. Av källmaterialet framgår klart, att underlydande och chefer i tullförvaltningen tog edsavläggelsen mycket allvarligt. I Malmö skedde den dessutom muntligt inför tullnären, sedermera tullförvaltaren[1].

Hur snabbt och effektivt dessa tullmän verkligen kunde installeras i sina sysslor är troligen omöjligt att utröna. Svårigheterna att överhuvudtaget införa svenskt tullsystem var störst i Malmö, den stad som gjordes till administrativt och ekonomiskt centrum i de nyerövrade landskapen [2]. Ofred rådde och någon ordnad handelstrafik kom inte igång förrän efter freden i Köpenhamn 1660. Det svenska tullsystemet innefattade två "tullverk" med var sin organisation: Stora Sjötullen, som administrerade avgiftsuppbörden inom den sjöburna utrikeshandeln, och Lilla Tullen eller lanttullen, som hanterade olika slag av acciser och inrikes tullar (ofta förekommande samlingsnamn: "småtullarna"). Den sistnämnda tullformen hade borgerskapet fått acceptera vid de förhandlingar mellan skåningarna och den skånska kommissionen, som resulterade i Malmö recess år 1662. Stora sjötullen uppbars i Malmö, liksom i andra stapelstäder, på sjötullkammaren. Chef var en tullnär som hade en kontrollör vid sin sida. Småtullarna uppbars i särskilda tullhus utanför stadsportarna, Östra Tullen och Södra Tullen. Redovisningen och administrationen av småtullarna sköttes på acciskammaren som i Malmö var inrymd på sjötullkammaren. De var under 1600-talet utarrenderade i olika omgångar till privatpersoner.

Under de första åren på 1660-talet fick våra sju tullare alternera mellan tjänstgöring på sjötullkammaren som besökare på fartygen och i lanttullhusen som tullskrivare. Deras förste chef, tullnären vid Stora Sjötullen, Peter Bergman, avlöstes 1660 av Johan Andersson som vid sin sida hade

den sedermera så beryktade Johan Poppelman som kontrollör mellan åren 1663 och 1674. Sistnämnda år blev Poppelman själv tullnär. Denna befattning innehade han till år 1707 [3].

År 1664 finns räkenskaper från Anders Olofsson, den ende strandridaren som svenskarna tillsvidare hade att tillgå för att avpatrullera de skånska och blekingska kusterna. Han redovisade inför provinsialtullförvaltaren Jacob Barchman i Malmö[4]. Stadens tulldistrikt definierades inte förrän på 1700-talet, men man kan få en uppfattning om hur man dessförinnan tänkt sig dess utsträckning genom att studera personalstaterna. De finns för Stora Sjötullens i Malmö del bevarade från 1669 med längre och kortare avbrott under 1600-talet. På vardera avsnittet Malmö-Landskrona och Malmö-Ystad patrullerade en strandridare. Deras bevakningsområden krympte något på 1690-talet. De skulle då avpatrullera sträckan Barsebäck-Trelleborg och detta avsnitt skulle därefter komma att ugöra tulldistriktets kust fram till 1900-talet, med smärre gränsförskjutningar. Den sydridande strandridaren stationerades i Skanör, men räknades in i Malmö stat[5].

Under vissa perioder på 1600-talet var en tulljakt med besättning stationerad i Malmö. Den hade att besegla farvattnen mellan Falsterbo rev och Kullen. Att det kunde vara litet si och så med effektiviteten hos denna sjöbevakning framgår av ett memorial från kommerskollegiet till kungen 1671. Däri påpekades nödvändigheten av att inte bara ständigt ha tulljakter posterade på olika orter i riket för att hindra smugglandet utan även en större jakt "...som kunde kryssa hit och dit i skären och överallt häruppe, som därnere åt landet och på andra sidan om Sundet tillse hur betjänterna förrättar sina tjänster"[6].

Sedan 1654 var kommerskollegium tullverkets överstyrelse och hade att till- och avsätta tullmännen. Kollegiet utfärdade fullmakter för dem och i dessa fanns ibland vissa instruerande avsnitt. Specialinstruktioner för vissa tjänster utfärdades på 1660-talet, men inga sådana har bevarats för tjänstemännen i Malmö. Hur en tullare skulle agera vid upptäckt av smuggelgods anges inte i instruktionerna. I den allmänna seglationsordningen av 1668, vilken skulle kommat att bli rättesnöre för sjöfarten långt in på 1700-talet och som fastslår de rättigheter och skyldigheter de sjöfarande har, ägnas frågan relativt knapphändigt utrymme. Klagomål från skeppare och köpmän över tullmännens godtycke runt om i riket blev vardagsmat. Tullmännen förehölls att hålla sig till sin lön och eventuella

beslagarandelar och inte ta ut några extra ersättningar för tjänster till de sjöfarande.

Med Karl XI:s envälde följde en starkare styrning av tulladministrationen liksom av den övriga statsförvaltningen och en allmän uppryckning satte igång. För att göra tullmännen ute i landet mera motiverade att bekämpa smuggleriet fick de behålla en fjärdedel av beslagens värde. Den andra fjärdedelen tillföll tullnären på orten och resten behöll kronan[8]. Givetvis kunde denna förmån fresta tullmännen till överilningar. Sådant balanserades med en förmaning i ett plakat 1671 att de inte fick "överskrida deras Embetes skrankor" utan skulle rätta sig efter sina instruktioner, 1668 års seglationsordning och 1667 års tullordning (tulltaxan). Man bör inte bortse från beslagarandelarna som dragningskraft och drivfjäder för tullmännen. Lönerna av år 1675 var för en tullnär 400 d smt, för en kontrollör 250 d smt samt för en strandridare och en besökare 150 respektive 72 d smt. Dessa löner förblev oförändrade i mer än 100 år därefter. Existensminimum för en person i landsorten vid slutet av 1600-talet låg på c:a 72 d smt om året (Smith). Möjligheterna till konfiskation ökade intresset för visitationer så mycket mer ju lägre den fasta lönen var, men plakatets förmaning kan också tolkas som en varning till tullmännen för att ge sig in på smugglarbanan och hellre tänka på det lönetillskott beslagarandelarna utgjorde[9].

Enväldets regleringsiver manifesterade sig i en mängd protektorial för tullmännen, men även i utfärdandet av allmänna instruktioner för bl.a. tullnärer. De har formen av koncept och är odaterade, men anses härröra från 1680-talet och ha den nytillträdde generaltullförvaltaren Brynte Cronsköld som upphovsman[10]. Enligt dem ålåg det tullnären att hålla ett vakande öga på sina underlydande strandridare, jaktbåtsmän, besökare m.fl. Om han upptäckte oegentligheter begångna av dem skulle han rapportera till endera statskontoret, kammarkollegiet eller generaltullförvaltaren varefter "anstalter" skulle vidtagas. Det kan inte ha rört sig om andra anstalter än dem kungen meddelade generaltullförvaltaren i ett brev från juni 1680[11]. Däri fastställs för första gången vad som väntar dem som beträdes med oegentligheter i räkenskapsförandet, begår försummelser "eller andra slika fel", nämligen avsked. Generaltullförvaltaren skulle låta transportera inspektörer, tullnärer och andra tullbetjänter från den ena tullkammaren till den andra för att hindra dem att bli alltför "besvågrade och förvandta" med köpmän och skeppare.

Risken härför var stor i de mindre städerna där "alla kände alla". Ännu har jag inte påträffat något fall av tvångstransporter av denna orsak från 1600-talets Malmö. En allmän besticklighet och uppluckring av moralen hos de varandra kontrollerade tullmännen där dessa agerade i maskopi med smugglare förelåg troligen inte, i varje fall inte under Karl XI:s tid med dess stränga regim och strikta administrativa ordning. Uppgiften att hindra insmuggling av varor vid skeppsbron i Malmö var mindre komplicerad än på distriktets kuster. Smugglingen kan inte ha haft någon större omfattning om den inte gynnades av pliktförsummelse. Några sådana fall är inte dokumenterade för Malmös vidkommande. För att en verklig hantering av smuggelgods skulle kunna uppkomma krävdes att avsättningen av det måste vara tillräckligt stor och lätt. Skåne uppfyllde inga stora anspråk i detta avseende om det gällde lyxvaror, men erbjöd goda möjligheter till olaga samfärdsel i småbåtar med dagligvaror. Den smuggling som skedde före förbudstiden (1680-talet och framöver) var säkerligen inte av den storleksordningen att den störde handelsbalansen.

Lilla tullen var i jämförelse med portacciserna på den danska tiden en ny, tung pålaga. Den utarrenderades, som nämnts, tidigt och tvisterna mellan arrendatorerna och borgerskapet i de skånska städerna blev så besvärande att generalguvernören Gustaf Banér 1666 förodnade en särskild accisrätt i bl.a. Malmö, där småtullsfrågorna avgjordes. Protokoll finns bevarade fr.o.m. detta år och några årtionden framöver. De mål som avhandlats inför rätten har nästan uteslutande varit av fiskal natur. Någon gång förekommer det att en besökare anklagats för slarvig redovisning inför arrendatorn. Ibland klagar en besökare hos generalguvernören över att arrendatorn inte betalar ut lönerna[12].

"Konfiskationssakerna" vid Stora Sjötullen ute i landsorten avgjordes av kammarkollegiet. Städerna klagade på denna procedur eftersom målens handläggning tog alltför lång tid. Dessa klagomål beledsagades emellertid av beklaganden från kollegiets ämbetsmän över att tiden inte räckte till andra tjänsteförrättningar än tullmål. Resultatet blev att kungen 1686 förordnade kommissorialrätter ute i stapelstäderna med rätt att rannsaka och avdöma tullmål där smuggelvarornas värde understeg 200 d smt. Det var upptakten till inrättandet 1689 av sjötullrätter i alla stapelstäder. Alla tullmål, oavsett den insmugglade varans värde, skulle nu tas upp där. Sjötullrätten blev första instans direkt på orten. Samtidigt reglerades proceduren vid accisrätterna, vilka sedan 1672 fanns i alla

städer. Från 1600-talets Malmö finns sjötullrättsprotokoll endast bevarade för åren 1697 och 1699[13].

År 1681 utgjordes personalstyrkan vid Stora Sjötullen i Malmö av 1 tullnär, 1 kontrollör, 3 besökare och 2 strandridare. Vid Lilla Tullen tjänstgjorde då 1 inspektor, 3 tullskrivare, 3 besökare samt 1 notarie vid accisrätten[14]. De få förändringar som skedde i handelstrafiken på Malmö föranledde inga förändringar i tullstaten förrän på 1760-talet, då lanttullpersonalen förstärktes, och därefter på 1780-talet, då sjötullpersonalens numerär ökades något

Hårda villkor för tullmännen när förbudstiden inleds

I den merkantilistiska handelspolitiken ingick ett omfattande utfärdande av införselförbud för varor som enligt statsmakterna landet själv kunde eller borde producera. Under 1600-talets sista årtionden startade den epok i Sveriges handels- och tullhistoria där införseltillstånd under långa perioder kunde betecknas som undantag. Införsel av förbjudna varor kom att benämnas lurendrejeri, till skillnad från undanhållande av införseltillåtna varor, vilket kallades tullförsnillning. Straffen för lurendrejarna och för de tullmän som såg mellan fingrarna på deras brott blev hårda. Tullmännen inte bara avsattes - livstids straffarbete på Marstrands fästning väntade dem också. Å andra sidan strävade man efter att öka deras motivation att hindra lurendrejeriet: beslagaren fick i dessa fall hälften av det beslagtagna godsets värde samt hälften av böterna. Då dessa sattes till tre gånger godsets värde, borde upptäckandet av lurendrejeri bli en mer lönande affär än om det rörde sig om försnillning. De som var framgångsrika i kampen lovades transport till "bättre tjänstgöringsorter"[15].

Lockbetena fick lite verkan i Skåne. Landshövdingen Otto Vellingk såg sig nödsakad att tro att det florerande smuggleriet berodde på att strandridare och besökare brast i sina åligganden, men han kunde 1694 inte göra annat än med skärpa påminna om straffbestämmelserna. Alla besökare fick avlägga nya eder inför sjötullrätterna[16]. Man kan fråga sig om denna uppstramning fick verkan överallt. Den ekonomiska situationen för många av fältfolket - strandridarna - kan inte ha uppmuntrat dem att göra sitt bästa på legal väg, även om en fast anställning i de svåra tiderna torde vara lockande under nästan vilka villkor som helst. Stran-

dridaren Olof Winge på sträckan Limhamn-Lomma hade tjänat som kansliskrivare utan lön (!) och levt i största armod med sin stora familj. Hans tillstånd hade uppmärksammats, varpå han hade fått strandridartjänsten. Han hade med förtröstan satt sig i ökad skuld för att kunna skaffa häst med mundering, men fick likväl ingen lön förrän han besvärat sig hos guvernören[17].

Karl XII:s krig kastade den vanlige svenske medborgaren ut i fattigdom. Statstjänarna var inte undantagna. Många av dessa togs ut i krigstjänst och för de hemmavarande blev den statliga lönepolitiken restriktiv. För tullmännen innebar den att endast de med mindre än 200 d smt i årslön skulle få ut denna (strandridare och besökare). Det dröjde inte länge förrän påbud gick ut till tullkamrarna att ingen tulltjänsteman skulle få ut mer än hälften av sin årslön. Från 1702 och några år framåt fick i Malmö bara besökarna ut sina löner och då endast kvartalsvis. Till tullnären Poppelman och hans kontrollör fanns det dock så mycket kvar av uppbörden 1702 att dessa kunde få ut lön för tre månader av det föregående året[18].

Av fruktan för att de ämbetsmän, som hade en årslön av över 100 d smt, inte skulle kunna hindras att tillgripa kronans medel för sitt uppehälle, begärde statskontoret hos kungen att få innehålla lönerna för vissa garnisons- och artilleriofficerare samt för officerarna vid de hemmavarande lantregementen. Medlen skulle användas till underhåll för de allra mest lidande civila ämbetsmännen. Kungen medgav detta. Anordningsstater och dispositioner saknas emellertid för hela det nordiska krigets tid i den svenska finansförvaltningen[19]. Johan Poppelman, som på ett oklart sätt upprätthöll tullnärsposten i Malmö vid denna tid tillsammans med sin son, hade en löningsfordran på 1600 d smt för åren 1700-1707[20].

Den stränga föreskriften att avsätta tullmän som gynnade smugglingar torde ha tillämpats restriktivt. Den genom krigsinkallelserna reducerade tullarkåren tålde säkerligen inga ytterligare åderlåtningar på kort sikt om tullkontrollen skulle kunna upprätthållas överhuvudtaget. Det äldsta påträffade fallet med en för smuggling anklagad tullman i Malmö var inte av det allvarligare slaget. Besökaren Mattias Grahn hade 1698 låtit ett parti varor passera in i staden utan att ta lossnings- eller frisedel för dessa. Han slapp undan med suspension, men man valde att betrakta hans agerande som ett resultat av hans okunnighet och han fick återgå i tjänst efter en kortare tid[21].

Kustavsnitten

Beskaffenheten av det kustområde en strandridare hade att berida i Malmö tulldistrikt förändrades inte avsevärt under 1600- och 1700-talen. Vägarna strålade samman i Malmö. Det var bara mellan Lomma och staden de löpte längs kusten. Över Sege å fanns sedan 1680-talet en bro, men över Höje å fick strandridaren färjas, liksom vid Lödde å. Färjpenningar åt honom för överfart vid "Lomma bro" upptas i staterna fr.o.m. 1730-talet, men sedan en bro anlagts där vid århundradets mitt bestods han med bropenningar. Dessa hade han att erlägga till brokarlen som lydde under brons ägare, greve Hamilton på Barsebäck. Så var förhållandet där fram till 1860-talet. För överfarten över Lödde å, där bro anlades först på 1880-talet, användes särskilda medel som anslogs till "färjkarlar, transport och patrullering".

Kustområdena "söder om landsvägen" Malmö-Ystad saknade större betydelse ur transportsynpunkt. När Linné 1749 gav sig ut på sin skånska resa kom han sällan nära kusten och stranden. Från Kämpinge till Skanör fick man färdas antingen på bivägar över Ljungen eller, vid lågvatten, på själva stranden. Ända till slutet av 1700-talet hette det om sträckan Skanör-Malmö att endast bivägar användes. De förändrades allt efter årstiden, väderleken och tillstötta svårigheter[22].

Mycket till landsväg behövdes säkert inte heller. Den inrikes och utrikes sjötrafiken var ju koncentrerad till stapelstäderna Malmö och Ystad på det aktuella avsnittet. Viss blygsam inrikes trafik gick på "fläckarna" Trelleborg och Skanör. Några andra hamnbildningar än brygga eller skeppsbro fanns inte längs den skånska syd- och sydvästkusten, varför man som bekant tvangs till ett tämligen invecklat system för lastning och lossning, där flatbottnade båtar och höghjulade vagnar fungerade som led mellan fartyg och land. Fiskelägena var många, men länge saknades kustnära leder. Länge fick kustbefolkningen lita till sjövägen och länge skulle det dröja innan den officiellt förbjudna, men sedan gammalt praktiserade lantmannaseglationen blev tillåten (1832).

Beskaffenheten av själva kusten - strandridarens egentliga "arbetsplats" - får vi en god uppfattning om genom studiet av de relationer som ingenjörkaptenen Zengerlein och generalkvartermästaren Meijer 1713 respektive 1714 upprättade över sina strandrekognosceringar inför en befarad dansk invasion[23]. Relationernas syften är att ge synpunkter på

möjligheterna att militärt försvara olika kustavsnitt. Man kan emellertid utnyttja deras innehåll på ett annat sätt och få en uppfattning om vilka trakter som bör ha verkat lockande på smugglare för deras hantering. De båda förordade nämligen skansbygge och militär bevakning vid de platser där kustlandet var så öppet och sjön samtidigt så djup att landstigning lätt kunde genomföras. Sådana platser inbjöd säkert inte till några smuggelföretag. Det gällde ju att obemärkt ta iland godset.

Zengerlein och Meijer fann att landstigningar på sträckan Ystad-Barsebäck knappast var troliga! Sjöbottnen längs denna kust var mycket långgrund och bestod av kraftiga, parallella sandrevlar "blandat med sten". Själva kustbandet var, enligt dem, på de flesta håll sandigt, morasigt och "nästan otillgängligt". Längs kusten Abbekås-Beddinge-Smyge läge kunde endast "små båtar med välbekant folk" komma iland, ansåg Zengerlein. Samma förhållande gällde för sträckan Böste läge-Gislövs läge-Falsterbo. Landet på dessa avsnitt var flackt och stenigt. Skulle det mot förmodan inträffa att fienden landsteg där, kunde trupper raskt sändas dit. Någon stationär militärbevakning var ej nödvändig.

Trelleborg och Skåre bedömdes som lätta anloppsställen, men farlederna in till dessa platser var "smala och krokiga", hamnarna små och svårtillgängliga. Dit kunde endast små fartyg gå. Mellan Falsterbo och Skanör var sjön relativt djup, men där fanns å andra sidan revet "så att ingenstans någon törs nalkas land mer än 1/2 mil utan bara fiskare som är välbekanta därmed och de kan ändå bara med fara bruka deras skepp". Mellan Skanör och Lilla Hammar fanns en hård sandgrund och ett sådant djup att större skepp kunde gå in. Soldater kunde lätt vada iland. Zengerlein ansåg att man borde överväga en utplacering av trupp där. Från Lilla Hammar över Kungstorp till Limhamn var sjöbottnen otillgänglig. Terrängen längs kusten utgjordes av våta utmarker som var byarnas gemensamma betesmarker. Kustbandet var här till fördel för en försvarare och dessutom kunde trakten lätt undsättas med trupper från Malmö garnison om det skulle bli nödvändigt.

Mellan Limhamn och Malmö torde ingen "krigsförståndig" våga sig på en landstigning. Sjöbottnen var ett hinder. Närheten till stadens och slottets försvarsanläggningar borde vara avskräckande. Som orsak till varför någon landstigning inte var att befara mellan Malmö Brygga och Lomma angav Meijer den morasiga landhorisonten, som "icke är så bekväm", och den långgrunda sjöbottnen "vilken man varken med pråmar eller båtar

passera kan". Dessutom låg Malmö försvarsverk alltför nära även där. Norrut mot Holländarhusen började kustlandet också karakteriseras av tilltagande höjder nära stranden. Mot Barsebäck blev sjön djupare men förekomsten av stora stenar på bottnen och på stranden gjorde kusten svårtillgänglig.

De nu avhandlade kustområdena ansågs inte behöva förstärkas militärt. Naturliga "invasionshinder" fanns överallt. Dessa torde istället ha gjort stränderna väl lämpade för våghalsiga smuggelföretag. Stora krav ställdes på den ensampatrullerande strandridaren, som hade att dag och natt genomkorsa en så svårframkomlig och svårövervakad terräng. Hans viloperioder skulle enligt hans instruktioner vara så oregelbundna, att smugglarna aldrig skulle kunna räkna ut när och var han kunde dyka upp.

Bengt Fredriksson

I den berättelse som Magnus Stenbock sände till rådet i Stockholm 1708 efter att ha suttit endast tre månader som nyutnämnd guvernör över Skåne framkom med all önskvärd tydlighet den oordning som rådde inom den skånska förvaltningen. Ämbets- och tjänstemän hade gjort sig skyldiga till allehanda missbruk av sina tjänsteställningar på allmogens bekostnad. En undersökningskommission tillsattes av Stenbock och dess arbete resulterade i många fällande domar och en upprensning i ämbetsmannaleden. Provinsen kom, som Stenbock skrev till kungen 1710, "på temligen goda fötter igen". Detta var naturligtvis ett tendensiöst uttalande. Man skulle istället kunna säga att Sveriges rikaste landskaps historia vid denna tid var en fattigdomens historia[24].

Jordbruket - Skånes huvudnäring - hade normalt en årsavkastning som vida översteg landskapets behov. Kronan upphandlade årligen större eller mindre kvantiteter spannmål i Skåne. Under 1700-talets första årtionde var skördarna goda, men en missväxt i riket i övrigt 1708 fick till följd att Stenbock följande år förbjöd utförsel av spannmål från Skåne. Den behövdes för underhåll av garnisoner, flotta och armé. Någon hjälp från övriga landsändar kunde inte påräknas. Kriget i landskapet ödelade mycket, och den gröda som inte togs av danskarna fick offras till de svenska trupperna[25]. I städerna däremot - särskilt Malmö - var spannmålsförråden så stora att någon brist inte befarades där. Det ekonomiska

tillståndet i städerna var dock inte mycket bättre än bland allmogen. Spannmålshandeln var ju en viktig förvärvskälla för de skånska köpmännen, men kronan köpte ju upp det mesta. Spannmålsinförsel var belagd med hög tull och var tidvis förbjuden. Man förstår lätt att handelsutbyte med utlandet inte kunde ske i nämnvärd utsträckning[26].

Från denna tid föreligger fallet med Bengt Fredriksson, strandridare i Skanör och stadens borgmästare sedan 1706[27]. I hans patrulleringsområde var strandningar vid Falsterbo rev vanliga. Att ta befattning med strandvrak och deltaga i bärgningar var förbjudet för obehöriga sedan 1680. Besökare och strandridare hade bemyndigats att i sådana fall "vara tillstädes och därpå noga inseende hawa, på det allt så mycket bättre och skickligare må tillgå...", som det hette i deras instruktioner. Det var nämligen vanligt att bönderna tillskansade sig mer än de borde i bärgarlön av gods som de bärgat. Avgifter undandrogs. Sjöfarande och skeppsbrutna blev lidande. Strandridaren hade att vara på sin vakt och lämna förteckning över sådant gods till sjötullkammaren, men vad som väntade honom om han avsiktligt underlät detta kodifierades inte förrän 1724, då tullverkets första tjänstgöringsreglemente utkom (se nedan).

På Fredrikssons tid var handhavandet av bärgningar, uppfiskningar och dykningar vid skånelandskapens kuster överlämnat till ett dykerikompani som fått privilegium därpå redan 1692 mot viss bärgarlön. Respekten för kompaniet var inte stor bland tullarna. Flera gånger klagade dykeriinspektören Göran Holst på bl.a. strandridarinspektorn Magnus Aulin och tullförvaltaren Poppelman (d.ä) i Malmö för att de med våld mot hans folk sökt omhänderta ilandflutet gods för att tillskansa sig bärgarlönen[28]. Zacharias Lindman, den nye tullförvaltaren i Malmö efter Johan Poppelman d.y:s död 1707, hade måhända en något bättre uppsikt över sin personal. I alla händelser hade han kort efter sin ankomst till Malmö observerat brister i Fredrikssons månadsdiarier, vilka denne dessutom inte redovisade i tid. Fredriksson hade efter flera tillsägelser tredskats med Lindman, vilket renderade honom en varning från överdirektören vid Stora Sjötullen i Stockholm[29].

En kort tid därefter strandade holländske skepparen Diderich Spanniarts fartyg "Trohet", lastat med huvudsakligen råg och vete, på Falsterbo rev. Dykeripersonalen var snabbt på platsen och bärgade skeppskistor, redskap samt lite köpmansgods. Eftersom vädret var dåligt beslöt de vänta några veckor med bärgningen av spannmålen. Därpå erbjöd de

förgäves befolkningen i Skanör och Falsterbo bärgningen mot 1/3-1/2 procent av det bärgades värde. Dykerifolket återvände för att skaffa bärgningsredskap, men under tiden kom borgare från Skanör och Falsterbo samt folk från Dragör i båtar och jakter och började bärga av den våta spannmålen. Dykeribetjänten Hinric Holst fick av Skanörborgare veta vad som var i görningen. De berättade att alla deltog i bärgningen sedan ortens strandridare Fredriksson givit dem tillstånd. Dragörborna hade fått betala honom för tillståndet, men de själva hade måst ge honom "ett lass spannmål av varje båt" som de lastade. Det sades också "att varest man kommer på gatorna, kan man se från ägorna vid hagar och vid deras hus ligger på torkning på lakan, gamla segel och täcken vete och råg...". Skanörs borgare hade också meddelat Fredriksson att hela lasten blivit bärgad och att dess kvalitet var så god att man kunde baka bättre bröd än vanligt av den. På Fredrikssons gård hade man observerat långa bräder som tidigare legat under lasten i det strandade skeppet[30].

Berättelserna kom till Lindmans kännedom. Han rapporterade till överdirektör Schönberg, som i juni 1708 uppdrog åt honom att kalla Fredriksson till sjötullrätten i Malmö med övriga inblandade som vittnen. I december samlades domstolens ledamöter: Lindman med tullkontrollören Johan Christopher von Demster samt rådmännen Johan Lorich och Michael Cronholm som bisittare. Förutom Fredriksson var femton borgare från Skanör, bland dem en rådman, och sju borgare från Falsterbo inkallade som vittnen. Innan ederna hunnit avläggas begärde Fredriksson att få veta anklagelsepunkterna. Han ville även vara närvarande under alla vittnesförhören. Detta beviljades. Överdirektörens order upplästes, men då Fredriksson fick höra ett relativt perifert memorial från strandridarkollegan Olof Winge läsas upp, där denna rapporterade att han blivit överfallen i tjänsten av Fredriksson tidigare under året, protesterade han och dömdes omedelbart att böta 20 d smt för sidovördnad för rätten.

Rättegången startade. Vittnena uppgav att medan de själva företagit två till tre färder vardera till vraket, hade Fredriksson gjort fyra till fem resor. Var och en hade kunnat bärga som de ville eftersom ingen uppsikt fanns. De tjugotvå borgarna hade hämtat hem totalt 350 tunnor spannmål (=c:a 512hl). Femton av dem hade givit Fredriksson spannmål, totalt minst 22,5 tunnor (=c:a 3,5 hl) till ett uppgivet värde av 2 d smt per tunna. Det hade, som en av dem sade, skett "efter gammal plägsed ... ungefär halvannan tunna till strandridaren som sist". Några hade dessutom av

vana givit klockaren, prästen och byskrivaren i Skanör ett par skålpund vardera. Ingen hade blivit tvingad av Fredriksson att ge honom något just denna gång. Nästan alla vittnena hade hunnit sälja minst två tunnor råg eller vete i Malmö. De hade fått mellan 2 d 16 sk smt och 3 d smt per tunna (markegångspriset för råg var det året 3 d 24 sk smt).

En del bärgare hade sett Dragörbor vid vraket, men dessas båtar hade haft mycket större lastkapacitet än Skanörbornas egna, vilket var orsaken till att de låtit dem hållas med sin bärgning. Endast ett par vittnen medgav att de kände till att sjötullkammaren just publicerat tryckta instruktioner och order rörande bärgningar, men Fredriksson hade inte delgivit dem föreskrifternas innehåll.

Efterhand som vittnena avgav samstämmiga uppgifter fick Fredriksson gå i svaromål på dem. Han förnekade inte att Dragörbor deltagit i bärgningen och även gått iland. På fråga från rättens ledamöter om varför han inte begärt hjälp från sjötullkammaren i Malmö eller rekvirerat ryttare som förstärkning från stadens garnison, svarade han att han hade uppmanat Falsterboborgarna att vara beredda på att jaga bort danskarna. Även Winge, som tillkallats under förhören, vittnade att han fått en sådan uppmaning av Fredriksson, ehuru han aldrig såg några danskar.

Efter att ha tagit del av förhörsutskrifterna skrev Fredriksson i februari 1709 en besvärsinlaga direkt till överdirektören som remitterade den till sjötullrätten [31]. Fredriksson hävdade däri att han vid rättegången varken upptäckt någon kärande eller åklagare och inte heller fått veta vad han anklagades för. Winges memorial och överdirektörens skriftliga uppmaning att dra honom inför rätta kunde inte ha utgjort tillräckliga partsinlagor. Bakom stämningen kunde inget annat ha legat än hans "förföljares hets och avund", skrev han. Därför klagade han nu över att det inte hade funnits någon angivare som hade kunnat svara honom i domstolen. Oerfaren som han var i processförfarandet, hade han inte kunnat avgöra om någon obehörig hade varit närvarande. När saken nu var så allvarlig att den kunde resultera i hans ruin och undergång, ville han ha den omprövad. Han ansåg sig inte överbevisad om att ha begått brott. Skepparen Spanniart hade tvärtom själv prisgivit bärgningen, som påbörjades trots att Fredriksson själv, lämnad ensam av sina kolleger, försökt hindra den. Han hade inte heller kunnat ligga på vakt någon längre tid på det murkna vraket, som dessutom låg ytterst på revet. Han hävdade att han angivit 100 tunnor på sjötullkammaren i Malmö, men därefter

hade dykeriinspektörerna bjudit ut bärgningen till allmogen, som dock avböjt med förklaringen att spannmålen var oduglig. När alla därefter hade avrest stod han maktlös mot vad som sedan hände, hävdade han.

Under rättegången hade hans bristande diarieföring tagits upp. Denna förklarade han med att han lidit av en svår sjukdom under det gångna året och han hänvisade till en fältskärs attest. Han klagade över att han inte fick komma hem och sammanställa koncept som han hade till en relation av verkliga händelseförloppet. Av besvärsskriften framgår det att han suspenderats "och portarna mig här i Malmö förbudit". I ett senare brev från överdirektören till Lindman framgår det att Fredriksson arresterats efter rannsakningen[32]. I sin remiss till Lindman avfärdade överdirektören Fredrikssons invändningar. De presenterade inlagorna och tretton vittnesuppgifter, som direkt angav honom som mannen bakom oegentligheterna, var tillräckliga ansåg överdirektören, och tyckte att Fredrikssons ifrågasättande av rannsakningen borde meritera honom till straffskärpning[33].

Rätten sammanträdde på nytt. Fredrikssons insinuationer att processen inte gått rätt till hade bekommit dess ledamöter illa och var avgörande för deras till överdirektören avlämnade rekommendation att inte låta honom återgå i tjänst mot borgen. Överdirektören var i denna sin egenskap även deputerad i kammarkollegiet och han lät ärendet granskas av dettas advokatfiskal. Han fällde emellertid själv slutdomen. Fredriksson avsattes från sin strandridartjänst. Skälen var goda nog: han befanns ha "Kongl Majts Rättigheet af den bärgade Spannemåhlen försnillat låtit, föruthan det han åth danska undersåtare mästa bärgningen lemnat med mera..." Till ny strandridare i Skanör förordnades Anders Grijs. Några domslut från sjötullrätten finns inte bevarade. Så sent som 1716 var saken tydligen inte helt utagerad, ty Grijs beklagade sig då över att Fredriksson av just denna anledning ansett sig vara den tjänstgörande strandridaren i Skanör, och borgarna visste inte vem av de båda de skulle vända sig till. Fredriksson är emellertid inte upptagen i sjötullstaterna. Han uppträder dock som arrendator av småtullarna i Skanör och Falsterbo[34].

Ansatser till "personalomsorg" då tullväsendet utarrenderas en kort tid

För att kunna bekosta krigsinsatserna i Skåne tvangs Stenbock återuppta utarrenderandet av lilla tullen, bakugnspenningarna och accisen i Malmö. Dessa hade sedan en tid förvaltats av kronan. År 1712 fick handelsmannen och kommissarien Erasmus Cleve i Malmö arrendera dessa småtullar på sex år mot en årlig avgift av 7000 rd. Han hade redovisningsskyldighet inför kammarkollegiet för den influtna uppbörden efter avdrag för löner till tullmännen samt tullhushyror och -reparationer. Även sjötullsuppbörden i hela Skåne utarrenderades under några år i början av 1710-talet [35]. Detta arrende upphörde 1716. Statsmakterna strävade dock efter en allmän förpaktning av sjötullarna i landet och år 1718 fick överdirektören vid Stora Sjötullen i Stockholm, Johan Ehrenpreus, arrendera dem på ett år mot en engångssumma samt 16 procent provision på överskottet sedan löner och omkostnader avdragits. Småtullarna utarrenderades lokalt. I Malmö fick tullskrivaren Abraham Myrman arrendera dem. Skanör och Falsterbo tullplatser samt Trelleborgs marknadsplats inneslöts i arrendet[36].

Ehrenpreus fick självständigt förvalta sjötullarna utan kollegiernas hörande. Han avskedade alla strandridare. Många högre befattningshavare förflyttades, men tullförvaltaren i Malmö, Landskrona och Helsingborg fick bli kvar på sina poster trots att "vid desse tullkamrar under påstående krig med Danmark litet eller intet förefaller till att giöra". Han höjde lönerna för vissa personalkategorier i avsikt att göra dem mera motiverade att bekämpa smugglingen och mindre benägna att själva ägna sig åt den[37].Naturligtvis styrdes han även av eget vinstintresse. I sitt nit reste han själv runt till de olika sjötullkamrarna, bl.a. Malmös, och lämnade direktiv till magistraterna angående samarbetet mellan städernas tjänstemän och tullmännen[38].

Efter Karl XII:s död försvann de fiktiva myntsorterna löne- och försäkringssedlar. Lönesättningen för bl.a. tullmän stabiliserades. Trots Ehrenpreus´ ansträngningar att få arrendet förnyat övertogs förvaltningen av tullväsendet åter av kronan. Man ville dra nytta av hans reformering av uppbördssystemet och tillgodogöra sig de besparingar han genomfört. Alla småtullarrenden ute i landet upphörde efterhand. Från år 1721 finns åter strandridare i Malmö tullkammardistrikt[39].

Arrendefrågan och tullmännens pålitlighet

Malmös handelsbild kännetecknades under 1700-talet och fram till Napoleontiden av att importen ständigt var större än exporten, och av att den inrikes införseln långt understeg den inrikes spannmålsskeppning som var typisk för staden. Grovt uttryckt stod Malmö stilla i utvecklingen. Skapandet av fruktbart kapital gick långsamt. Staden levde sitt liv utan att särskilt uppmärksammas och den har betecknats som en efter svenska förhållanden inte alldeles obetydlig småstad som under denna tid fick bida sin tid. Inom textil- och garveribranschen blev manufakturerna ganska betydande, men deras produktion räckte inte till någon större export. De manufakturer som fanns hade inte den verksamhet som krävdes för en välståndsökning[40].

Malmöitiska motsvarigheter till de stockholmska eller göteborgska handelshusen var få. Det samband som fanns i Stockholm mellan lokal handelspolitik och rikspolitik saknades helt i landsorten. Bland handelsmännen i borgarståndet var de från huvudstaden de dominerande. I fråga om ställningstagande i tullpolitiken rådde emellertid endast undantagsvis någon större oenighet mellan ståndets ledamöter under frihetstiden. Den mest inflytelserike riksdagsledamoten som Malmö då hade var Jöns Stobaeus. Han var en av de fyra ledamöterna i borgarståndets tulldeputation vid 1723 års riksdag. När fråga om nytt tullarrende togs upp i ståndet detta år framförde han att det sagts att icke-borgare förklarat sig villiga att arrendera sjötullarna i riket mot tio tunnor guld. Detta vore enligt Stobaeus skadligt för stapelstäderna vars existens han såg hotas om inte städerna bjöd över och tog ett eventuellt arrende till sig. Han tillhörde undertecknarna av ett memorial där ståndet klagade på den omilda tulltaxan, vars avgiftssatser fördyrade importvarorna och gjorde smuggling till den enda utvägen att vidaresälja dem med någon vinst[41].

Arrendefrågan var förknippad med frågan om pålitligheten hos tullmännen i landet. Kommerskollegiet räknade i sina handelsbalanser kallt med att 20-40 procent av den årliga importen var olovligt införd. Kollegiet sade sig ha fått tillförlitliga informationer därom från tullkamrarna. Forskare har med fog ansett dessa handelsbalanser vara påverkade av politiska syften och självfallet saknar sådana uppgifter bevisvärde. Samtiden tog emellertid fasta på dem och Ehrenpreus, som strävade efter att återfå arrendet men hade många motståndare i de olika kollegierna och

i borgarståndet, skyllde den påstått ökade smugglingen på medveten släpphänthet hos tulltjänstemännen. Denna skulle enligt honom bero på att de inte kände ansvar för sitt ämbete så länge de tjänade under kronan. Detta argument vann gehör hos tulldeputationen, men i övrigt fann denna efter noga övervägande att fördelarna med statlig förvaltning av tullarna contra arrende var flest[42].

Städerna ville inte att tullväsendet skulle utarrenderas, men som ett bidrag till att säkra statsinkomsterna och öka den legala handeln, ville man att överdirektören skulle "försee orterna med duktige och redlige tullbetjänte ... varmed de många onödiga betjente kan afskaffas och de nödigare som nu felar i stället antagas samt derjämte något i lönen besparas"[43].

Kollegierna fann emellertid att tullintäkterna mot förmodan - sjunkit under åren efter förra arrendets upphörande och de påstod nu att lurendrejerierna omöjligen kunde hindras bättre än om de handlande, vilka hade god kännedom om varandras handel, själva hade överinseendet över tullarna. Kollegierna visade också öppet sin ändrade inställning då de, genom att underkänna sin egen personal, förklarade att de handlande lättare än överdirektörerna och tullnärerna kunde hålla uppsikt över smugglarna. Kollegierna lyckades få borgerskapet intresserat av ett arrende[44].

Generaltullarrendesocieteten och malmöborgarnas anslutning

En generaltullarrendesocietet (GTAS) konstituerades i Stockholm 1726 och ett arrendekontrakt på fyra år upprättades med dess fullmäktige. Kontraktet innebar att arrendesumman för stora sjötullarna, totalt 10 tunnor guld, fördelades på 5000 lotter á 200 d smt, vilka erbjöds borgerskapet i stapel- och uppstäderna i första hand. Av dessa förbehöll sig Stockholms borgare 1000 st. Lotterna skulle genast avbetalas med en fjärdedel, resten kvartalsvis. All uppbörd som översteg arrendesumman skulle tillfalla societeten. Hela arrendesumman, inklusive lilla tullen, salu- och husbehovsaccisen m.m., bestämdes till 1.530.000 d smt. Stapelstäderna fick behålla sina fri- och rättigheter i tullhänseende. Societeten skulle svara för tullmännens avlöning och vidkännas avkortningar av

typen källarfriheter m.m., men någon redovisning för uppbörden eller förvaltningen krävdes inte. Societeten fick inget inflytande över utformningen av tulltaxor eller tullförfattningar. Tullmännen hade att följa reglementet av 1724[45]. Göteborg, Karlskrona och Malmö skulle representeras med vardera tre fullmäktige[46]. Inget i källorna tyder emellertid på att Malmö verkligen skickat någon representant.

GTAS, som fick frihet att överta den befintliga tullpersonalen eller anställa andra, blev ny överstyrelse. Därunder sorterade sjö- och lanttullverken med var sin överdirektör och organisation. Tullnärerna ute i landet blev i stor utsträckning kvar på sina poster. GTAS skickade ut en generalamnesti för alla lägre tullmän, som inte handhaft uppbörd. Amnestin innebar att de som gjort sig brottsliga genom att ha haft vetskap om "olovliga praktiker" nu skulle vara förlåtna[47]. Formellt avskedades alla, men återanställdes efter avläggande av nya eder. I Malmö skedde inga större förändringar.

Utbudet av lotter skedde genom landshövdingarnas och magistraternas försorg. I Malmö gick det trögt med tecknandet av lotter. Borgerskapet uppkallades i februari 1726 på rådhuset societetsvis.Av de handlande tecknade sig Frans Suell direkt för tio lotter och Josias Hegardt för tjugo. Seboldt Herman Jensen och Diedrich Söllscher tecknade sig för tre lotter vardera. Av de övriga lät de flesta hälsa att de var ointresserade eller uteblev p.g.a. sjukdom. Thomas Suell tog en lott efter att ha hört Frans berätta om arrendet. Övriga som tecknade sig var David Bager (en lott), Henrik Stein (en lott) samt Matthias Sture (fyra lotter). Hantverkarna, det ringare borgerskapet samt värnboarna kom därefter in på kallelse. De uppgav dock att de var alltför fattiga för att befatta sig med arrendet. Inte heller bryggarna ansåg sig ha råd att teckna sig, men de var däremot intresserade av ett årligt accisarrende om möjlighet fanns därtill.

Landshövding Hård infann sig på rådhuset en månad senare och betonade för borgerskapet att de skulle "betänka sitt eget bästa". De handlande borde inte låta detta goda tillfälle gå sig ur händerna. Ytterligare sju handlande tecknade sig nu för totalt åtta lotter. Stadens styrande fick rycka in. Borgmästaren Johan Lorich tecknade två lotter, borgmästaren Stobaeus, rådmännen Cronholm, Jönsson, Olofsson, Sommelius, bokhållaren Engeström och stadssekreteraren Flensburg tecknade sig för vardera en lott [48]. Malmö borgerskap kunde alltså inte hopsamla ens hundra lotter, något som skulle berättigat staden till en fullmäktigeplats

i GTAS. Ingen, inte ens Suell och Hegardt, tog lotter till ett så stort antal att de kunde få något inflytande på verksamheten i GTAS. Inte heller satsade någon så mycket i arrendet att man kan säga att särskilt intresse visats för uppsikten över lurendrejeri och försnillning eller över tulltjänstemännens göranden och låtanden.Tullväsendet utarrenderades i omgångar till 1765. Mellan åren 1733 och 1753 var arrendet endast utbjudet till begränsat tecknande. Från Malmös horisont har man troligen inte haft någon större beröring med GTAS, vars ombudsmän som hade att övervaka dess intressen i sydsverige, ofta var tulltjänstemän från Kristianstad och Åhus. GTAS hade emellertid ett kontor i Malmö en viss tid. Det inrättades sommaren 1726 och förestods av tre deputerade: Jöns Stobaeus, Peter Hegardt och kommendanten, friherre Carl Ollonberg. Verksamheten spände över hela Skåne men gick i huvudsak ut på att låta förflytta tullmän från en ort till en annan. Någon insyn i räkenskaperna hade de inte men kostnaderna för deras åtgärder skulle bestridas med tullmedel. Vid ett tillfälle tvangs Peter Hegardt i sitt övervakningsnit att i Malmö vända sig till tullförvaltaren på sjötullkammaren och till inspektorn på acciskammaren med begäran att visitationer borde ske ofta på östra och södra värnen i staden, helst med biträde av strandridare[49].

Redan 1731 begärde de handlande i Malmö av Stobaeus att han på riksdagen skulle verka för att få arrendet upphävt. Ingen av dem torde ha gjort någon större vinst på sitt partskap. Stämningen var likadan bland deras ståndsbröder i övriga Sverige, men arrendet förnyades ändå 1730-34. Det finns inget i källorna som tyder på att handelsmännen i Malmö deltog i fler arrenden än de tre första. Däremot tecknade stadens olika societeter i fortsättningen arrendekontrakt på diverse acciser. Inför det fjärde arrendet meddelade borgmästaren Anthon Borg att 500 lotter à 50 d smt skulle erbjudas borgerskapet i hela riket, men av dessa kunde endast 20 komma Malmö till del. Trots att 12 procent i vinst förutskickades, tecknades bara åtta lotter i staden. Dessa betalades emellertid inte i tid, varför Borg tvangs ge upp sina ivriga försök att bevaka stadens intressen[50].

Personalkontrollen regleras under ineffektivt tullarrende

GTAS´ ledamöter var naturligtvis angelägna om att in- och utgående avgifter på alla varor, som skulle tullbehandlas, erlades riktigt. I det avseendet hade societeten en ganska noggrann kontroll. Tullförvaltaren i Malmö avkrävdes i skarpa ordalag räkenskaper och persedelextrakt om han var det minsta sen med insändandet av sådana. Ofta fick han anmärkningar på små felsummeringar. Situationen var densamma för landets övriga tullförvaltare. Men kontrollen över sjö- och lanttullpersonalen hade det under första arrendet också befunnits nödvändigt att utveckla. År 1730 meddelades tullförvaltarna runt om i landet att de i framtiden skulle hållas personligen ansvariga för de förbrytelser som deras underlydande begick om inte övervakningen av dessa skärptes[51]. De ålades nu att årligen till GTAS insända berättelser om varje tullmans

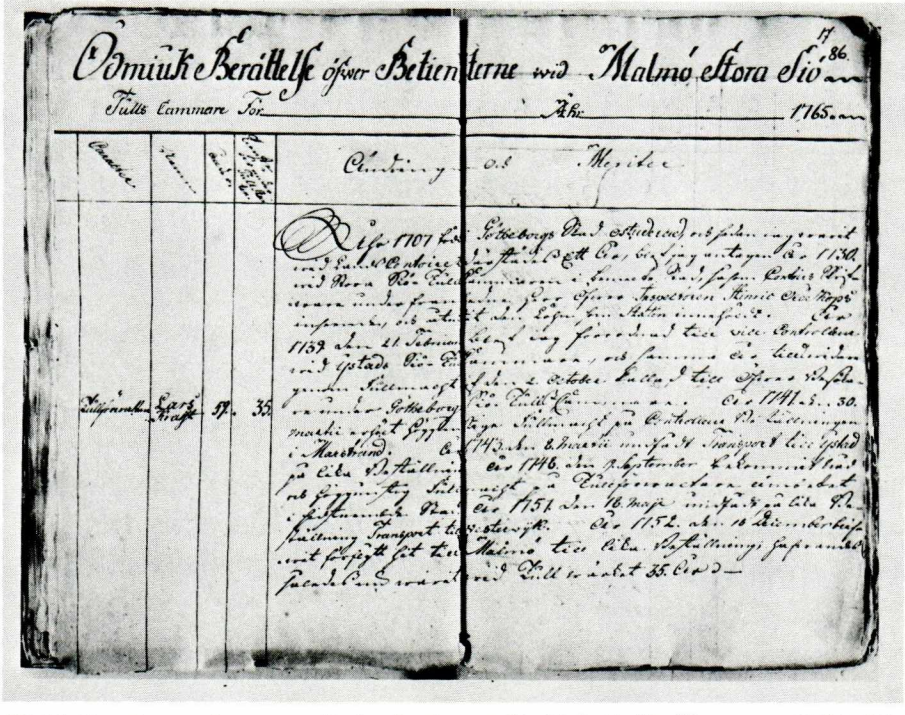


Bild 1:Uppslag ur de personella berättelserna för Malmö sjötullkammare 1765. Här redovisas tullförvaltaren Lars Krafts då 35-åriga karriär vid Stora Sjötullen. Foto riksarkivet.

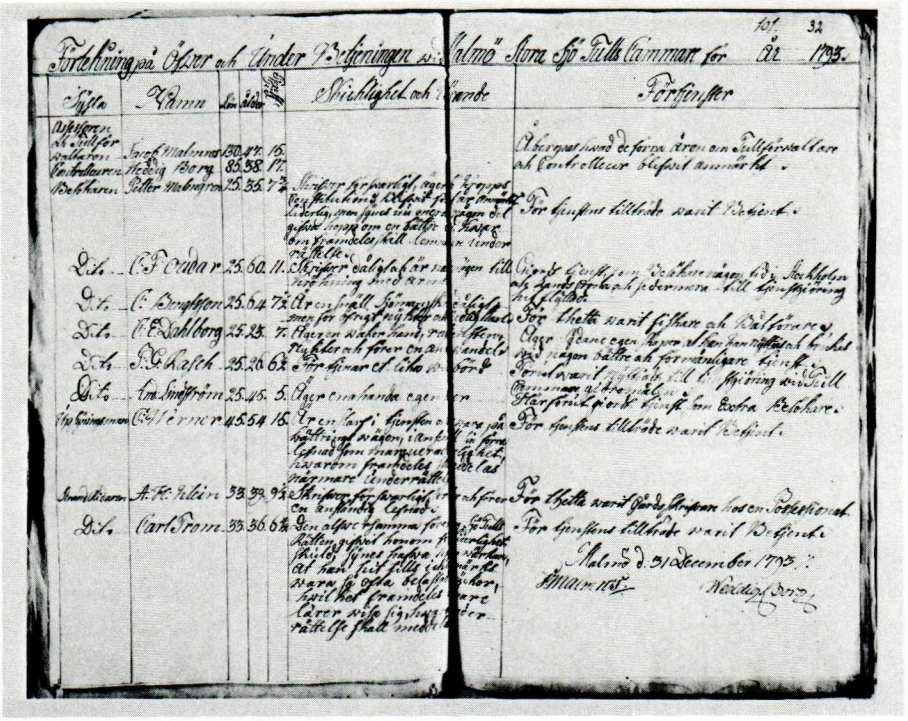


Bild 2: De personella berättelserna för de 11 tullmännen vid Malmö sjötullkammare 1793. Märk omdömena under rubriken "Skicklighet och Uppförande". Foto riksarkivet.

ålder, födelseort, tjänsteår, graden av hans kunskap om författningarna, hans uppförande i tjänsten samt hans håg, kvickhet, sinnelag, leverne, förmögenhet/skulder och hans hushålls storlek. Tullförvaltaren i Malmö fick, liksom hans kollega lanttullinspektorn, ofta påminnelser om att skicka in dessa s.k. personella berättelser, vilka för sjötullpersonalen föreligger sedan 1765 och för lanttullpersonalen sedan 1748. Berättelserna kom sedan att få karaktär av personalförteckningar eller personallistor. De flesta uppgifterna i dem blev ganska stereotypa till sitt innehåll men som källmaterial till studiet av tullarnas uppförande i tjänsten är de matnyttiga. Sådana uppgifter medtogs fram till 1920-talet.

Tullförvaltaren ålades även att årligen skicka in uppgifter om tullplatsens in- och utrikeshandel, om dess "geografi" och om förekomsten av manufakturer och dessas beskaffenhet. Vidare skulle han rapportera de lurendrejerier och försnillningar som upptäckts i hans distrikt samt ange

de "maximer" (smuggelmetoder) som använts av de ertappade. Han hade att samtidigt inkomma med förslag till utvägar han ansåg vara de bästa för att förhindra sådana brott, öka tullinkomsterna och förbättra bevakningen[52]. Dessa s.k. anmärkningspunkter bifogades personalberättelserna och kom att utgöra embryot till tullkamrarnas förvaltningsberättelser. Den äldsta bevarade redogörelsen av det här slaget från Malmö Sjötullkammare härrör från 1737[53].

Ett problem för malmötullen under stor del av 1700-talet var det faktum att hela foror med sand "eller annat strunt" fördes ut ur andra stapelstäder under angivande av att godset utgjordes av utrikes varor. Lanttullmännen i avsändningsorten underlät i strid mot bl.a. 1714 års förpassningsordning att visitera foran och begära uppvisande av intyg på att stora sjötullen erlagts. De utfärdade endast inrikes pass. Därefter körde foran till något av de många förbjudna nederlagsställena utanför Malmö, där lasten lossades och ersattes med lika mycket smuggelvaror av samma slag som passet utvisade. När godset anlände till Malmö och visiterades vid lanttullhusen stämde allting. Varorna hade förvandlats till inrikes gods för vilket endast lilla tullen skulle erläggas. Tullförvaltarna i Malmö ansåg detta oskick ha sin grund i slappheten hos tullmännen i de avsändande stapelstäderna. Bönerna hos GTAS om biträde med dess avhjälpande klingade ohörda. Många gånger godtog malmötullarna passhandlingarna utan att visitera foran. Ibland tas fall upp i sjötullrätten där tullmän mot en lax eller en säck spannmål låtit en fora passera. Anklagelserna riktar sig bara mot tullaren. Huruvida något smugglats i vagnarna utredes inte i något av de dokumenterade fallen.

I detta sammanhang kan nämnas att forskare anser att det förefaller troligt att smyghandeln under frihetstiden uppgått till mellan 25 och 50 procent av totalimporten och att smugglingen säkert inte helt och hållet skulle kunnat utrotas ens under ett effektivt tullarrende. Detta gäller särskilt för tiden efter 1739, då hattarna kommit till makten och de flesta utrikes varorna blev införselförbjudna i enlighet med bl.a. deras manufakturpolitik. På sådana varor hade societeten ingen inkomst, varför troligen ingen av dess medlemmar brydde sig om hur förbuden efterlevdes. Underhandsuppgörelser med smugglarna torde ha varit långt vanligare i fråga om införselförbjudna varor än beträffande införseltillåtna och därmed tullbara varor[54].

Straffen på 1700-talet

Avskräckning och vedergällning hade varit de dominerande principerna i 1500- och 1600-talens straffrätt. Detsamma kan sägas om 1700-talets. Bötesstraff spelade en underordnad roll i förhållande till kropps- och frihetsstraff. I de allt oftare förekommande förordningarna mot smuggling infördes spöstraff för män och risslitning för kvinnor. För tulltjänstemän som såg mellan fingrarna vid införseln av förbjudna varor "mildrades" straffen 1770. De kunde nu komma undan med tidsbegränsat straffarbete på fästning. Oavsiktlig försummelse kunde resultera i enbart avsättning från tjänsten. Vid samma tid sökte man stärka tullmännens skydd genom bestämmelsen om dödsstraff för den som återtog ett beslag eller överföll tullmän med hugg och slag. Lanttullmännen fick 1776 lov att bära laddade gevär. Man gick så långt att man förklarade att den som dödats när han skulle återta ett beslag, skulle ligga ogill. Detta var stränga bestämmelser, men de skulle komma att vara i kraft till ett gott stycke in på 1800-talet, då straffrätten överlag började humaniseras[55].

Petter Nilsson

Sedan gammalt var det ju endast färjebåtar som mellan bestämda ställen vid Öresundskusten fick frakta folk över till Danmark. Det var emellertid allmänt känt att små fiskebåtar strök längs danska och svenska kuster och överförde löst folk. Det rörde sig ofta om pigor och drängar som flydde från urusla förhållanden särskilt under det oroliga 1740-talet. Städerna krävde vid riksdagarna krafttag mot trafiken, och man föreslog att bl.a. strandridarna skulle belönas med 20 d smt för varje sådan båt som de ertappade. En mot dessa tankegångar stridande mänsklighet visade strandridaren Petter Nilsson prov på. Han hade i början av 1745 undersökt ett fartyg i närheten av Löddeköpinge. Ombord fanns en dansk man och en svensk kvinna. Efter visitationen hade han låtit dem fara över till danska sidan. För sitt tilltag hade han arresterats och suspenderats, men tullförvaltaren i Malmö dröjde med att sända upp domen till kammarkollegiet. I sin senkomna prövning beslöt kollegiet därför att frige Nilsson och istället tilldela honom varning samt återinsätta honom i tjänst. Samtidigt fick tullförvaltaren en näpst för sin långsamhet. Det finns

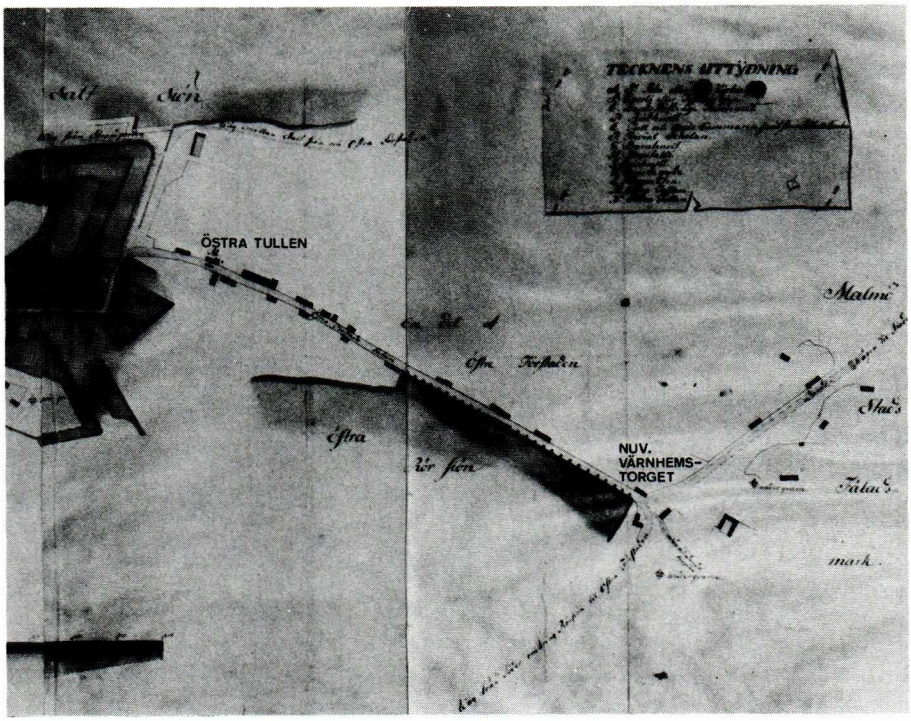
exempel på strandridare som befanns ha deltagit aktivt i lurendrejerier, men målen slutfördes aldrig eftersom de samtidigt anklagade handelsmännen inte kunde hämtas till förhandlingarna. De hörde undantagslöst hemma i mellansverige[56].

Tullinspektor Abraham Rosenborg

Tullskrivarna i lanttullhusen utanför Malmö stadsportar utfärdade tullsedlar över uträkningarna av lilla tullen och acciserna för de transporter som skulle in till staden. Uppbörden infördes i en särskild liggare, en s.k. special, och redovisades sedan av tullskrivaren på acciskammaren. De jämfördes där periodvis med tullsedlarna som insamlades i en "sedellåda" av särskilda civila tjänstemän, "utposter", eller av besökarna och uppfördes i en liggare. Redan under första arrendet blev det aktuellt för GTAS att förbjuda tullskrivarna att hålla s.k. bilängder. Sådant kunde föranleda rannsakning vid accisrätten och resultera i suspension. De komplicerade reglerna för hanterandet av forsedlar, specialer och andra räkenskapshandlingar blev svårförståeliga för landet småtullsbetjänte. De vände sig till ombudsmännen och bad om klara instruktioner, men GTAS förbjöd dessa att yttra sig, då ekonomi- och ämbetsärenden inte angick dem. Frågor skulle ställas till societeten. På sina håll i landet förekom det att lanttullmännen lämnade sina tullstugor och lät hustrur och andra anhöriga sköta uppbörden, men i Malmö har ingen sådant fall kunnat konstateras[57].

Endast ett fall där tullmän anklagats för tullförsnillningar i Malmö, har dokumenteras. Fallet fick å andra sidan stor omfattning med genomgripande konsekvenser för Lilla Tullen i staden. Tullinspektor Abraham Rosenborg hade 1750 kommit till Malmö som chef för Lilla Tullen. Kort tid därefter tvangs GTAS varna honom för hans släpphänthet att godkänna förpassning av en spannmålslast till en förbjuden lanthamn vid Duvenäs, och en månad senare fästes uppmärksamheten på honom då det i Landskrona upptäcktes att en av hans besökare, Nils Lundgren, hade förseglat och attesterat en dit förpassad halvtunna klippinghandskar som vid öppnandet befanns innehålla åtskilliga andra varor därutöver. Lundgren ställdes inför accisrätt, men protokollet är inte bevarat.

Dessa händelser medförde att hovrättsrådet Peter von Psilander reste



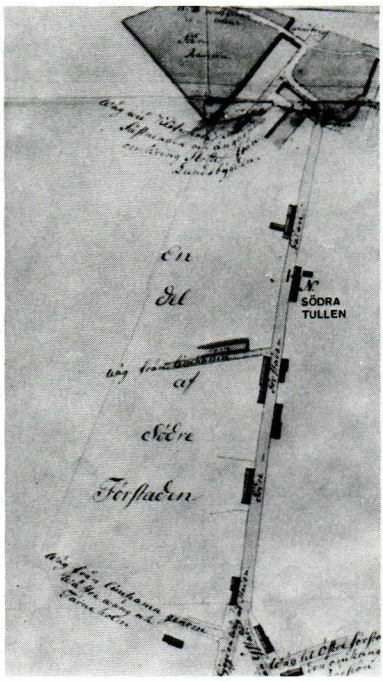


Bild 3 och 4: Södra och Östra tullarnas lägen enligt karta som upprättades 1759 av P Kock på uppdrag av lanttullinspektor Georg af Trolle. MSA.

till Malmö för att granska lanttullmännens uppförande där. Hans rapport avslöjade ett underslev vid Lilla Tullen av en för dåtidens Malmö troligen oöverträffad omfattning. GTAS granskade Rosenborgs räkenskaper för den tid - drygt 4 år - han dittills tjänstgjort där. Det visade sig att det från staden förpassats 46.189 fler tunnor än vad som angivits vid portarna till införsel och att uppbörd för dessa därför måste ha försnillats.

GTAS hade också tittat på mantalslängderna för Malmö och konstaterat att däri upptagits 2.056 invånare för 1754. Med tillägg för över- och underåriga, fabriksägare och garnisonsfolk, kom man fram till att det i staden fanns c:a 4.000 personer som kunde antagas ständigt konsumera spannmålsprodukter. Societeten sade sig, att om alla dessa männsikor åt bröd och drack brännvin och dricka, och om man tog hänsyn till det för Malmö speciella förhållandet "at allmogen som dit förer en myckenhet Spanmål skall gemenligen warda fullproppad och fulldrucken af öhl och brännewin innan han reser från staden", så måste man räkna med att högst 4 tunnor spannmål konsumerades årligen per person eller 68.000 tunnor totalt för den granskade perioden. Denna mängd hade naturligtvis inte förpassats ut ur staden, varför skillnaden mellan förtullad och utskickad spannmål till sist måste bli ännu större, c:a 85.000 tunnor totalt.

Detta förhållande var än mer uppseendeväckande eftersom staden var omgiven av fästningsverk. Införseln torde därför ha skett mitt framför ögonen på tullmännen, ansåg societeten. Det värsta var att skillnaden förmodligen var ännu större i realiteten eftersom man vid jämförelsen inte tagit hänsyn till all den spannmål man förmodade utfördes utan någon angivning alls eller till den stadiga minskning i införseltullen som parallellt skett vid södra och östra tullarna sedan Rosenborg tillträdde sin post.

Ansvaret vilade tungt på Rosenborg som hade låtit detta ske. Han hade dessutom inte följt förskrifterna från 1751 vilka bl.a. innebar att tullinspektorn själv skulle samla in tullsedlarna. Det lades honom också till last att han inte ombesörjt att lönngångar genom värnen täppts till för att hindra "studenter och flere" att inpraktisera varor på kroppen[58].

Rosenborgs och hans mannars förklaringar gick bl.a. ut på att stadens mätarpersonal skulle ha angivit mindre mängder än de uppmätt, men det var att ringakta stadens borgerskap, som tillsatt mätarna, ansåg GTAS. Man kunde heller inte tilltro borgerskapet att ha uppmanat dem till felmätningar i avsikt att spekulera i befarade tullhöjningar, vilket också

hade påståtts. Inte heller förklaringen att adelns och prästerskapets tullfria spannmål hade ingått i den förpassade kvantiteten, vann tilltro hos GTAS. Förklaringen från Rosenborg att han haft överseende med att de underlydande tillåtit råge på de införda tunnorna bekräftade bara att han brutit mot tullbestämmelserna. Hans efterlåtenhet blev än mer uppenbar då han även anförde att han förlitat sig på tullskrivarnas specialer då han upprättade sin redovisning till Generallanttullkontoret, ansåg GTAS, ty då fanns ju möjligheten att dessa genom avsiktliga felsummeringar skulle ha försnillat tullen. Tullskrivarna och besökarna hade förklarat att Rosenborg hade hindrat dem från att lägga tullsedlar i sedellådan, men detta kunde inte bevisas, fastslog GTAS[59].

Societeten fastslog 1757 att Rosenborg, tullskrivaren Nils Johan Bödker vid Östra Tullen, tullskrivaren Magnus Myrman vid Södra Tullen och samtliga lanttullbesökare i Malmö hade varit vårdslösa och opålitliga och avsatte allihop från deras tjänster. Några domstolsprotokoll föreligger inte. Denna tullskandal har uppenbarligen avdömts av GTAS. Rosenborg drog sig tillbaka till sin gård i Västra Skrävlinge, där han avled senare på året. Bödker ersattes vid Östra Tullen av tullskrivaren Sven Lundgren, som även fick ta Rosenborgs plats i accisrätten tills den nye chefen för Lilla Tullen, inspektorn Georg (af) Trolle, anlänt. Det gjorde han på sensommaren 1757. GTAS´ ombudsman Klintman fick sköta personalbytena under tiden. Myrman ersattes vid Södra Tullen av en tullskrivare från Kristinehamn, men då denne aldrig infann sig, fick tullskrivaren i Lund, Jonas Löfström, inta hans plats. Besökarna Henrik Dahlström och Carl Johan Beller fick bibehålla sina tjänster på prov, men de övriga - 8 stycken - avskedades.

Omsättningen på besökare blev under det följande året ganska stor. Personal från bl.a. Kristinehamn, Åhus, Halmstad, Landskrona och Stockholm beordrades till varandras avlösning i Malmö. Det gällde ju att nu pröva vilket folk som var pålitligt och som inte visade benägenhet att frestas till underslev eller fraternisering med trafikanterna. År 1759 togs Bödker till nåder. Han avancerade senare till överuppsyningsman i Malmö. Även Myrman förläts det året och återfick sin tullskrivarsyssla vid Södra Tullen. Georg af Trolle fick strax efter sin ankomst till Malmö titeln överinspektor och blev senare anförtrodd chefsskapet över alla lanttullarna i Malmöhus län. Han tog avsked så sent som 1790[60].

Personalläget vid Lilla Tullen i Malmö stabiliserades fr.o.m. 1760-

talet. Normala avgångar blev åter vanliga. Att de nya tullmännen ur kronans och GTAS´ synpunkt var pålitliga framgår av accisrättsprotokollen, som därefter oftare än förut omtalar fall där besökarna anklagas för övergrepp. Detta skall kanske tolkas som tecken på överdriven nitiskhet, något som kom att bli föremål för ständig klagan från borgerskapet fram till dess lilla tullen upphörde som skatteform (fr.o.m. 1811).

Stagnation och svikna förhoppningar

Förköp och olaga lanthandel var alltid en nagel i ögat på malmköpmännen, liksom införselförbuden för s.k. överflödsvaror och de höga tullarna på införseltillåtna varor. Handelssocieteten klagade ofta hos Kungl Maj:t över att den tillåtna handeln inte kunde utvidgas med annat sortiment än jordbruksprodukter. "Frätande" växelkurs och dålig hamn utgjorde hindren. Förbudsvarorna försvann ur åtminstone tullverkens varustatistik, de s.k. persedelextrakten. I hur hög grad sådana varor smugglats in i Malmö kan bara antydas efter komplicerade studier av och jämförelser mellan förbudslistor och malmöborgares bevarade bouppteckningar.

Något av uppgiven köpmannainställning gav Haquin Bager uttryck för 1760 i sin polemiska skrift "Nyckeln till Swänska Öfwer Balancen". Han stod för en del av den nationellt sett ringa in- och utrikes sjöfarten på Malmö och hade ibland kontroverser med GTAS angående avslag på olika förmånsbehandlingar av sina skeppningar till bl.a. Stockholm. I ett fiktivt brev, intaget i nämnda skrift, refererade han till en sådan förmån, som avslagits p.g.a. risken för lurendrejeri. Han påpekade att något sådant var omöjligt att genomföra då tullbetjäningen alltid noga visiterade alla fartyg före avfärden. Han tillade: "...wille Tull betieningen här samwetslöst, styrcka till Lurendreijeri, så kan ju lurendregerie ändå aldrig hämmas genom förnekande af den skieppnings förmån jag begiärt, och fåfängt tala om eller inbilla sig, att kunna hemma lurendregerie, så at det icke ju ändå går i swang, så länge intet wårt land är försedt med öfwerflödige nödige inrikes wäxter och tillwärkningar, af wart et slag som menniskian tarfwar; ..."[61].

Reformriksdagen 1765/66 dominerades helt av mösspartiet med dess starka misstro mot alla de kommisioner och societeter av olika slag som

haft att uppbära och handha allmänna medel på olika områden. Ständernas tulldeputation utdömde i fräna ordalag helt tullarrendesystemet som ett medel för enskilda intressen att beskydda lurendrejare, låta otrogna tullare delta i deras vinst och ge dessa högre tjänster, skaffa sig vänner genom att se mellan fingrarna med underslev och dela ut penningbelöningar m.m., allt på de allmännas bekostnad. Arrendeintressenterna/ lottägarna utanför Stockholm hade med tiden blivit få. Ingen enskild handlande i Malmö hade på länge funnit bland dem. De utgjordes till stor del av änkefruar, krigsmanshus, fattigkassor, barnhus, sterbhus, dessas kreditorer och andra i huvudstaden som bara bekymrade sig om vinsten.

Eftersom arrendekontrakten genom åren hade varit lönande, borde vinsten istället hamna i statskassorna, ansåg man, och så upphörde arrendekontraktet med 1766 års ingång. Tullinkomsterna blev emellertid mycket mindre än under arrendetiden. Efterlåtenhet hos tullmännen gavs även nu skulden för missförhållandena. När Johan Henrik Lidén, uppsaladocent i lärdomshistoria, gjorde en stipenderesa till Tyskland 1768 passerade han Malmö. Sin detaljerade topografiska beskrivning i dagboken av staden kryddade han med ett korthugget: "Handelen är här, som i hela Skåne, endast lurendrägerier, hvartill landets belägenhet gifver så önskeligit tillfälle"[62].

Tullförvaltaren Israel Wong andades däremot förtröstan på 1760-talet. Han konstaterade att utrikeshandeln i Malmö varken hade varit eller kunde bli av någon betydelse eftersom ingen export ägde rum, men såg med tillförsikt att lurendrejerierna skulle upphöra av sig själv då penningbristen var stor i landet. I synnerhet köpmännen i Malmö hade börjat "leva inskränkt och hushållsaktigt", rapporterade han 1767. Detta berodde på att växelkursen hade fallit och medfört att varor av "finare sorten" hade ökat i pris i Köpenhamn, den ort varifrån det mesta lurendrejargodset i Malmötrakten kom[63].

Sjötull- och accisrättsprotokollen som källmaterial

Efter 1716 finns sjötullsrättsprotokoll bevarade för åren 1766-94, 1811-24 och 1830-31. Från 1770-talets första år till 1824 var antalet förhandlingar i sjötullrätten i Malmö ganska konstant men inte många - i medeltal 9 stycken per år. Flera sammanträden rörde dessutom fortsatt

behandling av samma ärende. Endast en gång - 1817 - satt en tullman på de anklagades bänk (se nedan). Källmaterialet utgöres emellertid av renovationer som uppskickats till kammarkollegiets advokatfiskal, oftast i femårsperioder. Möjligheten finns att inte alla ärenden medtagits.

Accisrättens orginalprotokoll föreligger emellertid i en obruten svit från 1739 till 1810, det år dess verksamhet upphörde med Lilla Tullens avskaffande. Mellan dessa och motsvarande renovationer finns inga avvikelser i sak. Renovationer för 1750- och 60-talen saknas dock. Från tiden efter lanttullens reorganisation i Malmö på 1750-talet finns endast ett fall med en "brottslig" tullare redovisat i protokollen från accisrätten. Det rör tullskrivaren Sven Djurberg, själv ofta tullens man i rätten, som 1774 fick plikta med tre månaders suspension för en bagatellartad dubbelredovisning av 100 tr sill[64].

Fint besök hos Jacob Malmros

Malmötullförvaltarnas rapporter i anmärkningspunkterna genomsyras under 1700-talet av försäkringar att personalen gör sitt bästa för att hämma lurendrejeri och försnillning. Deras förslag på förbättringar är inte initiativrika, utan går ofta ut på att de anser författningarnas efterlevnad och tullmännens nit vara de bästa botemedlen.

Tullförvaltaren Jacob Malmros kunde 1785 rapportera att niten hos hans folk, kombinerad med patrullbåtens ständiga farande i sundet, hade medfört att den olovliga införseln över hans distrikt nästan hade upphört i jämförelse med situationen sedan flera år tillbaka. Han uppgav sig dock ha hört att det mesta lurendrejeriet skedde längs kusten från Landskrona mot Kullen "varifrån en stor del af landets inwånare och äfven staden Lund skola erhålla både till införsel förbjudna och tillåtne waror ...". Han stoltserade också med att tullinkomsterna stigit år efter år i Malmö och anförde tullmännens bevakningsnit som det främsta skälet därtill. Sådana uttalanden har karaktär av partinslaga. Malmros skulle få många efterföljare härvidlag. Nationellt sett var uppbördsökningarna små och hade dessutom andra, ekonomiska orsaker[65].

Personalstyrkan hade vid denna tid blivit större, vilket väl hade en avskräckande inverkan, men samtidigt blev fylleri inom tullarkåren en allt vanligare syn. Omdömena om opålitlighet av den orsaken kom att

tilldelas många tullmän från 1780-talet och c:a hundra år framöver. På Malmros tid fanns det måhända ett och annat att dölja. Med tre års juridiska studier i Lund, tjänstgöring som kanslist vid advokatfiskalkontoret och som tullfiskal innan 1784 blev tullförvaltare i Malmö, betraktade han sig som den som var utsedd att stoppa smugglandet och föröka tullintäkterna på orten. När advokatfiskalen Kjellman under ett besök i Malmö sommaren 1796 förklarade att han tänkte stanna en längre tid, inte bara för att själv medverka till att hindra olovlig införsel utan även närvara vid fartygsvisitationerna för att se hur bevakningen skulle kunna förbättras, fann sig Malmros i detta. Åtgärden välkomnades t.o.m. Men då Kjellman framförde en modest begäran om att Malmros för detta ändamål skulle rapportera de olika fartygens ankomsttid till honom, blev denne förbittrad och betecknade begäran som ohövlig och oberättigad. Sådana otidiga befallningar tänkte varken han eller hans underlydande efterkomma.

Denna bagatell fick stora proportioner i en infekterad skriftväxling. I ett genmäle avslöjade Kjellman den egentliga orsaken till sitt malmöbesök och sin begäran: han hade vid tidigare, kortare kontrollbesök i staden aldrig kunnat få tag i Malmros eller andra ansvariga tjänstemän och de befann sig inte på sina kontor under föreskrivna tjänstetider, varför han aldrig hade kunnat få handräckning när han behövt sådan. Malmros agerande var ett prov på bristande samarbetsvilja, om inte rentav försumlig, och han borde ställas till laga ansvar, ansåg Kjellman. Malmros´ genmälde att det tillkom endast tullförvaltare att ge befallningar på en sjötullkammare. Beträffande sina egna vistelser på kammaren bedyrade han att varken skeppare eller invånare i staden någonsin framfört klagomål! Generaltulldirektionen i Stockholm, som fick medla mellan de båda kontrahenterna, höll med om att Kjellmans begäran gick utöver hans befogenheter men ansåg samtidigt att Malmros motanklagelser tydde på en märklig ömtålighet. De båda förehölls att i stället för att gå i vägen för varandra hjälpas åt mot det gemensamma målet - att hämma smugglandet[(66)].

Stimulansförsök

Tullarna utarrenderades åter 1776-84 och 1802-12. Det sista kontraktet förnyades inte då kungen enligt RF 1809 förbjöds att förpakta kronans inkomster. Istället inrättades en generaltulldirektion. Under den sista arrendeperioden hade lanttullarna upphört, men generalsjötullskontoret existerade därefter fortfarande parallellt med direktionen. Lanttullpersonalen i Malmö samorganiserades med sjötullpersonalen efter 1810, men de kom under några år framöver att sortera under en avdelning på sjötullkammaren som kallades inrikes bevakningstullkammaren. Deras huvuduppgift blev nu att bevaka trafiken till och från staden och noga visitera fororna och kontrollera förpassningshandlingar.

Samtiden lade ofta skulden för den ohämmade smugglingen - utförd med eller utan hjälp av tullmännen - på den bristfälliga ledningen i Stockholm, men sanningen var den att det nästan inte gick att importera något utan att bryta mot något av de många införselförbuden. Tulltaxan av 1816 karakteriserades, liksom sin föregångare av 1799, av sin rikedom på importförbud, inalles c:a 300 stycken. Ett system med importlicenser tillämpades, ehuru restriktivt. Tullsatserna blev i sådana fall mycket höga[68].

Regeringen hade redan 1802 försökt effektivisera tullverken genom att minska antalet chefer på lokal förvaltningsnivå, ge de kvarvarande högre löner och dela ut gratifikationer till förtjänta bevakningstjänstemän. Dessas löner hade höjts. Besökarna kom att kallas vaktmästare[69]. Vid denna översyn av tullväsendet tillerkändes lanttullpersonalen samma rätt till sportler, som sjötullbetjänterna åtnjutit sedan denna rätt återupplivats på 1700-talet: passpenningar, beräkande på fartygens lästetal, arvoden för förseglingar och attester m.m. De fick dessutom rätt att ta ut sportler för förrättningar vid landtrafiken, såsom arvoden för pantsedlar, attester samt förpassningar av foror där ersättningen baserades på varuvärdena. Regeringen vidgick öppet att anledningen till att dessa förmåner tillerkändes samtliga kategorier inom tullbevakningen var, att betjänternas sedan lång tid växande benägenhet att betrakta mutor från trafikanterna som en rättighet, skulle upphöra. Man sade i klartext att de därmed istället skulle förmås att bättre bevaka kronans rätt.

Lanttullpersonalens numerär i Malmö var vid denna tid större än sjötullpersonalens. De nyvunna förmånerna torde ha spelat en viss roll i de

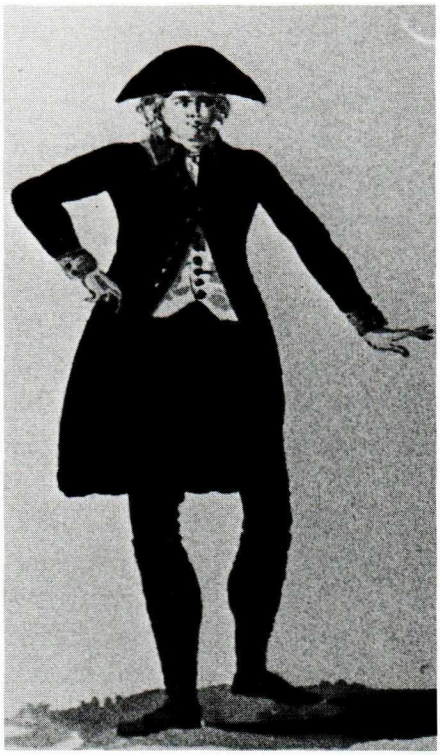


Bild 5a och 5b: Modellritningar till särskilda tulluniformer 1804. Plaggen tillverkades aldrig, men utformningen påminde om den 1802 fastställda och av vissa tulltjänstemän burna, civila nationaluniformen, den s.k. provinsuniformen. Tullmuseum, Dalarö. Kopior efter orginal i Livrustkammaren.

förras ekonomi, särskilt i beaktande av att den inrikes sjö- och landtrafiken på Malmö var större än den utrikes. Sportelsystemet utvidgades och fick en särskild taxa 1828. De enskilda ersättningarna förvandlades därvid till avgifter som erlades vid fartygens expedierande och redovisades på tullkamrarna. Upbörden delades upp bland personalen efter rang, varvid tullförvaltarna och kontrollörerna fick merparten. De lägre tjänstemännen i Malmö torde inte ha upplevt sportlerna som ett mera betydande lönetillskott. Dera håg att öka sin inkomst på laglig väg kan inte ha stimulerats. Löneutvecklingen för dem låg ganska stilla fram till 1850-talet, då avlöningssättet reformerades och sportlerna bakades in i lönerna, som dessutom höjdes. De löneförbättringar C C Halling nämner i sina "Minnen" torde avse de sistnämnda[70]. Sportlerna återinfördes i annan form först några årtionden senare.

Pehr Larsson

I 1800-talets rättsprotokoll förekommer ibland tvister mellan tullmän om vem av dem som vid ett givet beslagstillfälle skulle anses ha förklarat smuggelgodset "anhållet". Endast denne åtnjöt beslagarandelen. Den av samtiden högt uppskattade tullförvaltaren M U Bellander deltog själv med iver i många manstarka, nattliga tillslag mot smuggelforor i Malmös utkanter. Han förklarades som beslagare vid 38 tillfällen bara under 1830-talet, men några av dessa utslag vann han i egenskap av överordnad. Hans medagerande mannar ville inte processa mot honom av rädsla att lätt bli varnad för sturskhet i framtiden[71].

Bellanders beslagariver hade ingen dokumenterad motsvarighet hos de närmast föregående tullförvaltarna på 1810- och 20-talen. Det fanns då andra än tullpersonalen som kunde visa nit. En slupeskader som då var stationerad i Malmö hade, förutom sin militära uppgift, även att delta i bekämpningen av smugglingen. Tullpersonal kunde hamna i något av ett konkurrentförhållande till militärerna. Ett sådant tillfälle på hösten 1817 fick mindre behaglig utgång för tulluppsyningsman Pehr Larsson, vars uppgift var att patrullera på Skeppsbron och visitera avgående fartyg där. I en färjelagsbåt hade i hans åsyn lastats 18 tunnor med uppgivet innehåll av alun som skulle förpassas till Köpenhamn. Han kunde inte kontrollera lasten mot passdokumenten förrän inlastningen var klar.

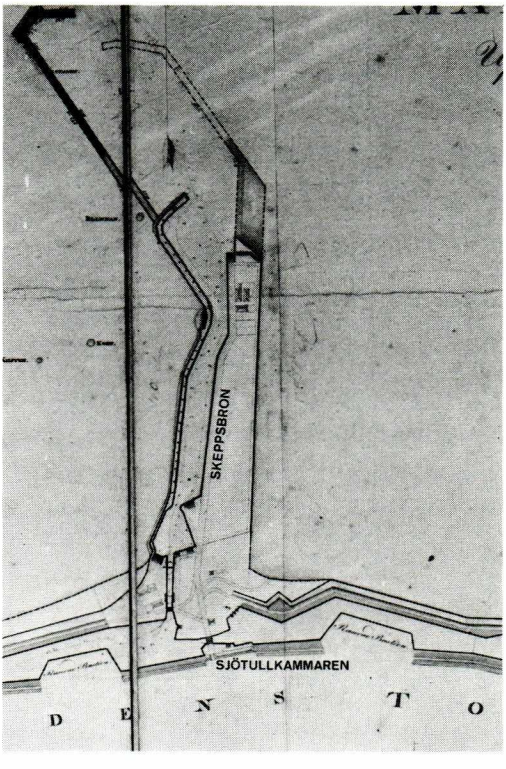


Bild 6: Karta över Malmö hamn 1816, upprättad av stadsingenjören M. Rosell. Hamnförvaltningens arkiv, MSA.

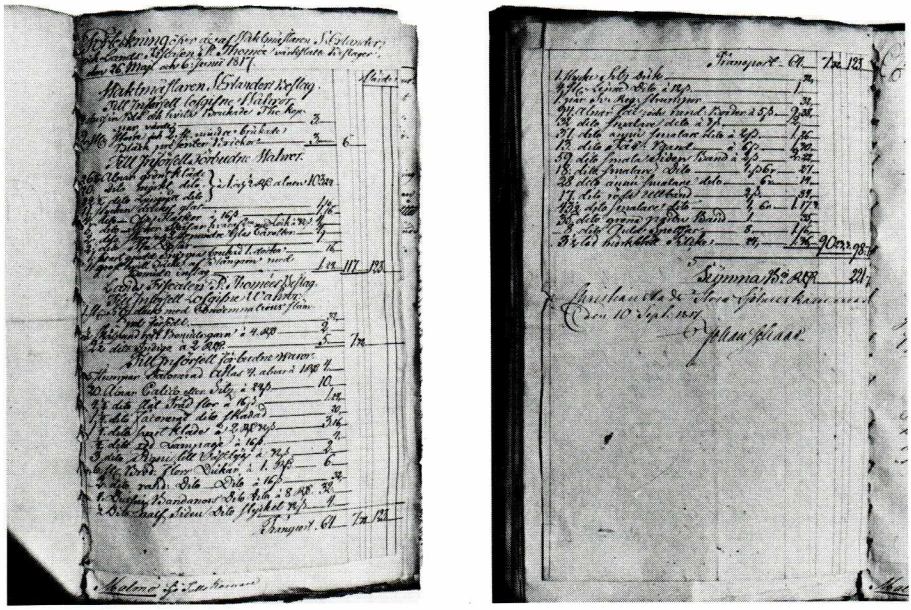


Bild 7a och 7b: Av denna förteckning över vaktmästaren Erlanders och landsfiskalen Thomées beslag 1817 framgår att det som konfiskerades till största delen utgjordes av införselförbjudna textilvaror. Malmö tullkammares arkiv, MSA.

När han kom till båten befann sig arklimästaren C F Lundgren från en av sluparna redan där. Han hade ansett sig vara skyldig att övervaka lastningen, men han hyste även misstankar om att allt inte stod rätt till. Larsson, som medförde passet, föreslog att de båda tillsammans skulle stämma av varorna mot detta. Lundgren besiktigade varorna medan Larsson prickade av i passet. Lundgren upptäckte att det längst ner i båten fanns fyra oangivna småkaggar med svenska kopparskiljemynt och att åtta tunnor, som verkade tyngre än de övriga, innehöll utförselförbjudet kopparskrot. Han beslagtog samtliga tjugotvå kollin. Larsson avlägsnade sig och återkom inte förrän efter en lång stund. Detta Larssons dröjsmål och hans misstänkta ouppmärksamhet vid lastningen medförde att han tillsammans med ägaren till alunpartiet, handlanden G Schiuberg samt båtkarlen, blev anklagad för delaktighet i lurendrejeri vid utförsel[72].

Larsson, vars berättelse om händelsen inte skiljde sig från Lundgrens, förnekade all brottslighet. Orsaken till dröjsmålet var att han inte hittade kontrollören P Halling och därför fick öda tid på att leta upp närmaste

överordnad. Schiuberg visste ingenting om kopparskrotet. Han hade, i närvaro av kopparslagaren C Silow, någon dag tidigare nämnt att han skulle avsända tio tunnor alun, och då hade Silow bett honom medta några tunnor alun som han hade. Själv fick Silow inte handla med alun, men Schiuberg accepterade och misstänkte inte Silow för något svek eftersom han visste att utförselkontroll alltid skedde och dessutom var noggrann. Silows utsaga var likalydande, men han erkände att han försökt utsmuggla åtta tunnor kopparskrot. Båtkarlen visste ingenting om tunnornas innehåll eller hur de fyra kaggarna skiljemynt hade kunnat hamna i hans båt.

Varorna värderades av några bland stadens handelsmän som brukligt var när beslag skett. Actorn (åklagaren), tullfiskalen Chrysander, yrkade i sjötullrätten därefter förverkande av allt gods. Dessutom yrkade han böter för Silow med 181 rd bco, som var skrotets halva värde. För Schiuberg yrkade han böter med 45 rd bco, utgörande en fjärdedel av alunets värde samt 181 rd bco, den andra halvan av skrotets värde. Båtkarlen skulle böta 66 rd 32 sk bco för olovlig inlastning. Larsson drabbades personligen hårdast. Actor yrkade på det enligt 1799 års lurendrejeriförordning högsta straffet, avsked samt 20 par spö och häkte i väntan på spöslitningen. Även om Larssons delaktighet i smuggling inte var bevisad, hade han visat uppenbar vårdslöshet.

Rätten bestod av rådmännen J Kjellander och E J Möller samt kontrollören P Halling, med tullförvaltaren P Krook som ordförande. De båda tullmännen ville vid överläggningen gå på actors linje, men de båda "civilisterna" tog hänsyn till att det ju gjorts beslag och ville låta Larsson slippa undan med en månads suspension, vilket i enlighet med då gällande rättegångsblak blev rättens utslag. I övrigt gillades actors yrkanden med den skillnaden att Schiuberg frikändes helt eftersom det inte bevisats att han kände till lurendrejeriet. Han återfick sina tio tunnor alun. Straffet skärptes för båtkarlen. Denne fick nämligen även böta fyra gånger myntens värde, 1.004 rd bco. Vem som var dess ägare kunde inte utredas. Dessa böter tillerkändes i sin helhet arklimästaren, som dessutom fick hälften av övriga böter som beslagarandel.

Tullverket omorganiseras 1825

Exempel fanns på att handlande gjorde upp ackord med tullkammare inom vars distrikt de fick lossa hur mycket gods som helst mot att endast pass utfärdades. På så sätt förtullades varorna aldrig. En skånsk tullförvaltare lär ha begärt 250 rd bco årligen för en sådan tjänst. Det finns inga belägg för att förfarandet tillämpats i Malmö, men missbruket i riket i övrigt var utbrett. Verksamheten inom överstyrelsen i Stockholm förlamades. Missnöjet blev så högljutt att 1823 års riksdag beslöt avskaffa direktionen. Den behövliga omorganisationen skedde 1825 då tullverkets ledning fick den utformning den i princip ännu har - en generaltullstyrelse med en generaltulldirektör i spetsen.

På lokal förvaltningsnivå förstärktes den landbaserade kustbevakningen. Personalstyrkan utökades i hela södra tulldistriktet. I Malmö tullkammardistrikt inrättades tre strandridarestationer: Lomma, Limhamn och Skanör. I Malmö placerades en kustinspektör med chefsskap överstrandridarna längs kusten Ystad-Landskrona. Denne hade att så ofta som möjligt resa runt till stationerna och övervaka sina underlydandes tjänsteutövning, ibland i samverkan med sin motsvarighet i Helsingborg.

En jaktuppsyningsmannatjänst inrättades med chefsskap över fyra jaktbåtsmän på tullbåten mellan Skanör och Barsebäck. Dennes samarbete med strandridarna reglerades i detalj. Fortfarande gällde tjänstgöringsreglementet av 1724 med sin uppmaning att alla skulle ge akt på varandra.

Den år 1800 tillsatte generalguvernören över Skåne hade förordnats att vara högste chef över tullväsendet i landskapet, vars båda län utgjorde södra tulldistriktet. Han avlöstes i denna egenskap av landshövdingen Wilhelm af Klinteberg och efter honom förordnades nu, år 1825, en särskild tulldistriktschef med säte i Malmö. Denne fick befogenhet att varna eller suspendera felande tjänstemän samt skyldighet att rapportera åtgärden till generaltullstyrelsen, som hade att avgöra om ärendet skulle avdömas i sjötullrätt. I sådana fall riskerade tullmannen upp till fem års straffarbete om han medverkat i en smuggling. Hade han av vårdslöshet vållat brottet slapp han undan med suspension i sex månader[73].

De handlande i Malmö blir förnärmade

Landshövding af Klinteberg sammankallade Malmö handelssocietet på rådhuset i maj 1827 och framförde sina tankar om varför den skånska provinsen blivit känd i hela riket för det smugglande, som fortgick där nästan ohejdat, samt om vilka ledsamheter som kunde väntas om den inte upphörde. Hans framställning fick societetens ledamöter att känna obehag. De hade, uppenbarligen i förtäckta ordalag, blivit utpekade som de största smugglarna. Societeten slog ifrån sig och hävadade att man aldrig hyst annan önskan än att kronans tullinkomster måtte öka, men för att nå det målet krävdes att införselförbuden försvann. Då skulle lurendrejerierna upphöra och så även tullförsnillningen, vars rot var en så hög tull "att den laglydige icke kan inlåta sig i täflan med lagbrytaren; ty denna senares egennytta, någon gång retad af illa lönte tullbetjenters nödrop, frestas genom en större winst att wåga försöket...", yttrade sig societeten. Dessa satser var ju ofta upprepade men societeten ansåg att grunden till oredan i hög grad låg i att tullpersonalen var underbemannad och lättmutad. För övrigt kunde man i alla rikets städer lätt få tag i de flesta införselförbjudna varorna, ja även i huvudstaden och dit måste de ha varit direktinsmugglade. Skärgården torde vara mer tjänlig för smyghandel än de öppna skånska kusterna, menade societeten.

C C Halling anförde på 1850-talet att "handlande" som bedrev betydande rörelse med införselförbjudna varor sällan förekom i någon tulljournal, vilket skulle vara bevis på att inte heller någon ärlig förtullning skedde alltför ofta, och att de grövsta undersleven ägde rum i samråd med "tullkamrarne". Han nämner inte någon gång att han avser situationen i Malmö. Hans framställning är hållen i allmänna ordalag. Hans antydningar syftar på de förhållanden som rådde under tiden före 1825 och som fick af Klinteberg att agera i Malmö så som ovan skildrats. Men i societetens svar får man veta dess syn på orsakerna. Kan det vara så, att de införselförbjudna varor, som tydligen kunde påträffas i Malmö, ändå inte insmugglats där utan snarare över de mera svårövervakade tullkammardistrikten i Bohuslän eller Blekinge för att sedan forslas vidare landvägen till bl.a. Malmö? Detta förfarande underlättades efter avskaffandet av lanttullen, något som tullförvaltarna i Malmö sällan försummade att beklaga sig över i sina anmärkningspunkter till kommerskollegiet.

I en tillbakablick på denna tid skriver Halling om köpt flathet hos

kontrollerande tullmän, men även då i allmänna ordalag. Formuleringarna ger intryck av handelspolitisk jargong, passande för hans tidsanda. Det bevismaterial han påstår sig inneha häröver kan han ha skaffat antingen genom sin far, överinspektorn vid lanttullen, Pehr Halling eller under den tid han lär ha varit sekreterare hos en tulldistriktschef. Denna tjänst har han dock inte innehaft i Malmö[74].

Sjötullrätten försvinner

Den liberalism som efter statsvälvningen 1809 långsamt började göra sig gällande inom näringsregleringen, fick genomslag även på rättsområdet. En lagkommitté som skulle revidera 1734 års lag var påverkad av fransk rätt och liberala idéer, och kom 1826 med ett civillagförslag där bl.a. rättegångsväsendets effektivisering betonades. Kommittén förordade avskaffandet av alla specialdomstolar, däribland sjötullrätterna. År 1831 beslöt Kungl. Maj:t i linje härmed. Tullmålen togs i fortsättningen upp i rådhusrätterna. I ett särskilt stadgande bestämdes att även mål mot tullmän som misstänktes för smugglingsbrott skulle tas upp där[75]. Sjötullrätten i Malmö hade haft sina lokaler i strandportens övre del med anslutning till den gamla tullkammaren. I början av 1830-talet revs porten och tullkammaren, som ersattes av en ny 1835-36.

Bild 8: Malmö sjötullkammare, byggd 1835-36 (tvåvåningshuset i fonden). Foto från 1860-talet av C de Shárengrad. I förf:s ägo.

Debatt i lokalpressen 1829-31

I takt med att utrikeshandeln på Malmö fr.o.m. 1820-talet började öka - och därmed även göromålen på tullkammaren - förstärktes den personal som skötte varu- och passagerarekontrollerna, men prioriteringen av kustbevakningen till lands i distriktet i övrigt fortsatte med oförminskad styrka. Den förslog dock inte långt. I lokalpressen uppstod 1829-30 en debatt, där Malmö Tidning intog en mera förstående attityd inför tullverkets problem och statsmakternas strävan att moderera tullagstiftningen. Malmö Allehanda ironiserade över personalens otillräcklighet och visade viss förståelse för Stockholmstidningen Argus´ påståenden att de skånska tullmännen bara gjorde beslag för syns skull. "Hur tror Argus att en tullbetjänt skall agera när han ser en lossning med 10, 12 eller fler lass eskorteras av 20 à 30 eller fler personer, av vilka ingen tvekar att bruka våld ... en ensam tullbetjänt som endast har tullbrickan att dra fram som en talisman, vilken nu för tiden har alltför liten skyddande effekt?", hette det i Malmö Allehanda. De båda tidningarna försökte övertrumfa varandra i välformulerade argument för hur tullbevakningen skulle bli ändamålsenlig och lönsam samtidigt som tulltaxan gjordes handelsvänligare. Malmö Tidnings förhoppningar var att smugglandet skulle kunna hedjas lagstiftningsvägen utan att tullmännen därmed skulle få större befogenheter att göra husvisitationer. Under de få år debatten pågick använde de båda tidningarnas "insändare" ett oprecist språk i sin anklagelser att tullpersonalen medvetet lät smugglandet pågå. Artiklarna har ryktets prägel. När bevisbara smugglingar inträffade publicerade i varje fall Malmö Tidning detaljerade redogörelser för händelseförloppet[76].

Följande våghalsighet från M U Bellanders sida ägnades stort utrymme i flera nummer av Malmö Allehanda. Han var tullförvaltare sedan 1831 och tillika karantänsbefälhavare i Malmö unde de år koleraepidemin på kontinenten härjade och risken för smittans spridning via smuggelgods var stor. Medveten om det obehag han skulle komma att få utstå, begärde han 1831 hos handshövdingen att borgerskapet i Malmö skulle sammankallas och uppmanas att försöka medverka till att hindra koleran sprida sig in i landet. Han "kände" att det bland stadens handelsmän fanns de som ansåg det allmännas väl vara en bisak, och antydde i omskrivningar att dessa åtminstone under nu rådande smittosituation borde upphöra med sitt lurendrejande. Handelsocieteten svarade indignerat på den av

landshövdingen vidarebefordrade anmodan om sammankomst att en sådan var lagstridig. Den förklarade sin avsky för lurendrejeriet, men framhöll att ingen skulle sätta sig till doms i oträngt mål, särskilt "emedan lurendrejeriet synas liksom godkännas af till och med statens högsta ämbetsmän genom uppköpet och bruket af till införsel förjudne varor...". Man gick inte närmare in på vad som åsyftades men förlät Bellander för hans ambition - "han är ju ny här". Societeten tyckte sig kunna konstatera att tullverket, bara för att uppnå ett högt antal tjänstemän, nyanställde vem som helst och särskilt sådana som avskedats från andra arbeten p.g.a. opålitlighet. Inga konkreta exempel gavs. Societetens svar återgavs in extenso i Malmö Allehanda[77].

På militär fot mot frestelser 1833

År 1831 förordnades flera kustuppsyningsmän, senare kallade kustvakter, till Malmö tullkammardistrikt. Året därpå vidtogs en betydlig förstärkning och 1833 omorganiserades kustbevakningen på sträckan Blekinge-Bohuslän. Bevakningskedjan skulle "jämt och utan afbrott till tid och ställen vara underhållen" inte bara för att avvärja smugglingar som kunde tänkas genomföras med våld, utan även för att den moraliska kraften hos personalen skulle bibehållas, ett mål man även ville uppnå genom att samtidigt avråda från ensampatrulleringar. Kåren ställdes på militär fot, men förblev en integrerad del av tullverket under tullbefäl. Personalen, som till största delen skulle vara beriden, fick uniform och beväpnades med sabel och två pistoler. I händerna på dem som skulle patrullera till fots sattes studsare istället för pistol. Den förstärkta kustbevakningen ställdes 1835 under krigslagarna i syfte att ytterligare motverka eventuella frestelser till underslev inom kåren och istället främja sträng ordning och lydnad[78].

I Malmö hade flera kustbevakare de närmast föregående åren suspenderats på längre eller kortare tid för att de avlägsnat sig från sina stationer, varit sturska eller ouppmärksamma vid obevisade smugglingar. Tulldistriktscheferna fick nu rätt att göra omfattande förundersökningar med hållande av förhör och tillgripande av tvångsmedel samt rätt enligt krigslagarna att utdöma arreststraff för ovannämnda brott på upp till fjorton dagar. Tredje resan medförde avsked. Var brotten grövre skulle

a

b

c

d

Bild 9a-d: 1833 års tulluniformer. Tullmuseum, Dalarö. Kopior efter original i riksarkivet. a: Kustvakt till fots (t.v.) och kustchef, paraduniform. b: Kustsergeant. c: Kustchef till häst. d: Kustbevakningstjänsteman till fots och till sjöss (t.v.) samt till häst(t.h.).

syndaren ställas inför krigsrätt och riskerade två till fem års straffarbete. Under de följande trettio åren blev de flesta bland kustbevakarna i Malmö tullkammardistrikt någon gång straffade för disciplinbrott av nu nämnt slag. Varningar eller suspension med kännbara lönebortfall blev de

a

b

Bidl 10a och 10b: Kustbevakningens beväpning fram till 1870-talet. a: Flankörpistol m/1820, använd av fotpatrullerande personal. b: Studsarepistol m/1820 för de beridna kustbevakarna. Tulldirektionen i Malmö. Foto förf.

vanligaste straffen, även vid de få fall de överbevisats om delaktighet i smugglerier, men en veckas arrest i Malmö högvakt var också en vanlig bestraffning.

Bild 11: Kask, buren av kustbevakningspersonal i södra tulldistriktet från 1833. Tulldirektionen i Malmö. Foto förf.

Redan 1837 hade arbetet med den disciplinära uppsikten i de olika tullkammardistrikten blivit så betungande att kustbevakningen skiljdes från tullförvaltarnas chefsskap och underställdes tulldistrikschefen direkt[79]. Det manskap han skulle övervaka i Malmö tullkammardistrikt hade under de tio närmast föregående åren mångdubblats, vilket framgår av vidstående jämförelse av staterna för 1825 och 1836.

Riksdagen 1834/35

Sverige tillämpade vid denna tid ett differentialtullsystem med anor från 1600-talet, som innebar att varor som infördes med främmande fartyg belades med 40 procent högre tull än om transporten skedde med svenska. Vidare var produktplakatet från 1724 fortfarande i kraft. Dess grundidé var att främmande fartyg förbjöds att införa andra varor än det egna landets produkter. De många avgifter som förutom höga tullar belastade import och export, t.ex. konvojavgifter och tolag, kunde också bli nog så betungande. Alla dessa hinder samt införselförbuden hade naturligtvis som mål att beskydda de inhemska näringarna, men målet kunde inte nås utan intressekonflikter. På 1830- talet borttogs några förbud, men ersattes av mycket höga tullar. Det viktigaste förbuden bibehölls, då regeringen ansåg att erfarenheten visat, att det inte gått att

åstadkomma lika god kontroll mot tullförsnillningar som mot lurendrejerier. Vid riksdagen 1834/35 tillsatte regeringen en kommitté som skulle utreda tullfrågorna. I en inlaga från bl.a. de skånska stapelstäderna erinrades om att man vid tidigare tillfällen hos kungen klagat över att handeln urartade under de tryckande tullförfattningarna. De hemställde att alla varor skulle bli införseltillåtna mot en tull, som å ena sidan skyddade de inhemska fabrikerna och å den andra gjorde smugglandet olönsamt samt därjämte lämnade staten avsedd inkomst. De framhöll att den inhemska produktionen av importförbjudna varor som exempelvis kläde ej på långt när var tillräcklig att fylla behovet[80].

Trots vetskapen om det menliga inflytande det kunde få på vissa näringar, följde riksdagen i stort kommitténs linje, men de viktigaste förbuden lämnades oantastade. De som avskaffades ersattes med mycket hög tull på överflödsvaror. Vidare infördes låg tull på alla råämnen avsedda att förädlas inom landet samt på alla konsumtionsartiklar, och skyddstull för varor som kunde tillverkas inom riket[81].

1825		1836	
1	tullförvaltare	1	distriktschef
1	kontrollör	1	distriktschefssekreterare
1	överinspektör	1	tullfiskal
8	vaktmästare	1	tullförvaltare
2	strandridare	1	kontrollör
1	uppsyningsman	1	kontorsskrivare
	(Trelleborg)	1	överuppsyningsman
1	vaktmästare	1	uppsyningsman
	(Trelleborg)	11	vaktmästare
		1	kustchef
		7	kustsergeanter
		19	kustvakter till häst
		4	kustvakter till fots
		1	jaktuppsyningsman
		4	båtsmän
		1	inspektör (Trelleborg)
		1	vaktmästare (Trelleborg)

Personalstyrkan i Malmö tullkammardistrikt 1825 och 1836 (MTKA, ink handl, stater).

Nit och oredlighet

Balansgången mellan nitiskhet och försumlighet var för en del kustbevakare nog så svår att genomföra. Kustsergeanten C M Klou hade, som många andra ur hans kategori, gjort karriär vid Södra skånska infanteriregementet och 1833 tagit avsked med underbefäls grad. Han tog tjänst vid kustbevakningen 1834 och kom till Malmö året därpå. I december 1836 företog han ett antal dristiga husvisitationer i Limhamn tillsammans med kustvakten P Wingren, en omvittnat beslutsam person som fått vitsordet att dittills ha varit den ende som använt vapen när det behövts. Enligt bestämmelserna måste en tullman vara säker på att smuggelgods fanns i en lokal innan visitation kunde verkställas där. Risken att ta fel avhöll de flesta från dylika tvångsåtgärder. Nu påträffade Klou och Wingren inget smuggelgods i Limhamn. Dessutom hade Wingren underlåtit att inför visitationerna tillkalla två vittnen, som också var föreskrivet. En omfattande utredning sattes igång av tulldistriktschefen, överstelöjtnanten L A Prytz. Ärendet gick vidare till generaltullstyrelsen och därefter till hovrätten, men handläggningen drog ut på tiden, ty de båda ivriga hade redan i mars året därpå åter gjort sig bemärkta[82].

Bild 12: Martin Ulrik Bellander, tullförvaltare i Malmö 1831-70. Litografi. Tulldirektionen i Malmö.

De hade fått order av tullförvaltaren Bellander att patrullera vid Klagstorp men istället hade de ridit in till Malmö och kvitterat ut sina månadslöner. Klou stannade en stund i staden, men när han på återvägen söderut red för att med Wingren ingripa mot ett misstänkt smuggelföretag vid Stormby (Limhamn), kastade hans häst av honom - man kan ju gissa sig till anledningen - och försvann. Han mötte Wingren och fick rida med honom tillbaka över Limhamn för att leta efter den. De hittade aldrig hästen men träffade däremot några barndomsvänner med vilka de firade återseendet på en krog i Malmö. Där hade fem kustvakter också infunnit sig tillsammans med en korpral och en musikant vid namn Valdo. Supande och kortspelande satte igång. Efter nästan ett dygn avslutades samkvämet under ackompanjemang av otidiga beskyllningar från Klou mot en av kustvakterna för falskspel. Alla inblandade blev föremål för flera förhör hos Bellander och Prytz. Generaltullstyrelsen biföll dessa rekommendationer som medförde att Wingren fick några dygns arrest i Malmö för att han mot bättre vetande godtagit Klous tillåtelse att kvarstanna i staden och därmed underlåtit att ingripa mot den befarade smugglingen i Stormby. Klou suspenderades i två månader och förflyttades till annan ort eftersom han förverkat det anseende han trots allt hunnit få bland de underlydande. Huruvida Klou verkligen velat underlätta smugglingen utreddes aldrig.

Kort därefter kom hovrättens utslag beträffande den olaga husvisitationen. Det hade fastställts av Kungl. Maj:t: Klou suspenderades i ytterligare tre månader och dömdes att betala 1.120 rd bco i böter. Hans årslön var 300 rd bco. Wingren slapp här undan med endast en månads suspension och 10 rd bco i böter för underlåtenheten att tillkalla vittnen.

Liberalt tulltaxeförslag från Malmö 1839

Anspråken på att tullförvaltningen skulle fullständigt förebygga överträdelser av de prohibitiva författningarna var att fordra det omöjliga. Prytz var givetvis fullt medveten om detta och tog ibland sitt manskap i försvar då tidningsskribenter insinuerade att de medvetet patrullerade endast vid ställen där det var lättast att smuggla[83]. Den breda allmänheten hade sedan länge insett nödvändigheten av att - såväl i statens som den allmänna moralens intresse - leda in den prohibitiva lagstiftningen på en

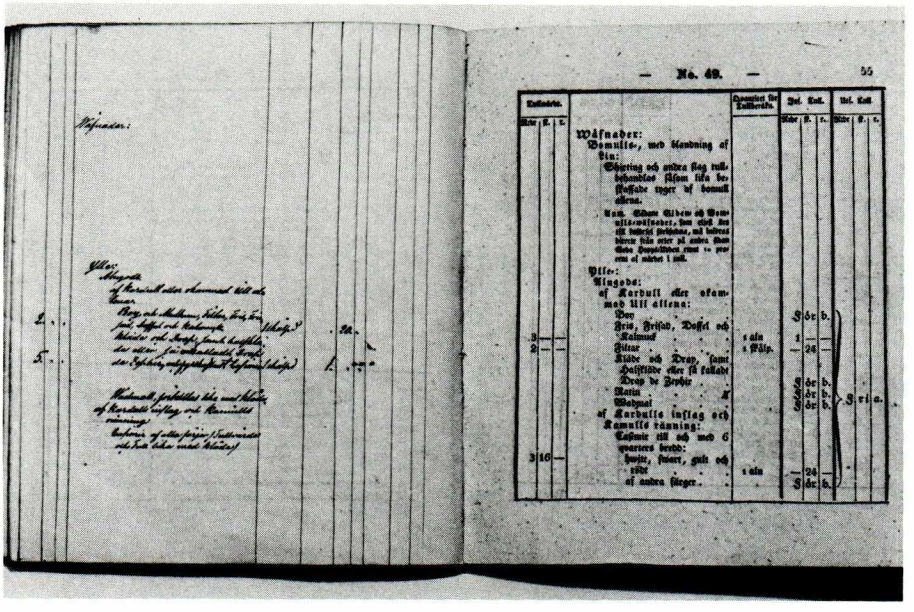


Bild 13: Uppslag ur 1835 års tulltaxa. Statsmakterna försökte i det längsta skydda textilbranschen med importförbud, se kolumnen för införseltull på högersidan. Malmö handelssocietet gjorde 1839 sin egen taxa genom att på vänstersidorna i den tryckta taxan ange de avgifter de ansåg borde utgå istället vid frihandel. Borgerskapets i Malmö arkiv, MSA.

liberalare väg. Även den interimsregering som styrde landet under Karl Johans vistelse i Norge 1838-39 insåg detta. Den uppdrog åt en kommitté att se över gällande tulltaxa. Fabrikanterna i riket var i allmänhet prohibitister. Köpmännen hyllade däremot liberala åsikter i stor utsträckning. Kommittén bemyndigade vissa handelssocieteter att inkomma med synpunkter på förändringar. Handelssocieteten i Malmö utarbetade t.o.m. ett eget tulltaxeförslag som underlag för sin inlaga, en av de mest radikala som skickades till kommittén.

Societeten ansåg helt enkelt att ett fullständigt fritt handelsystem borde införas med uteslutande av både förbud och prohibitiva tullar. Även om inte malmököpmännens inställning kan sägas ha varit utslagsgivande, slog kommittén ändå in på dess linje och föreslog bl.a. relativt låga maximitullar. Förbudsivrarna segrade emellertid i riksdagen. Partipolitiska hänsyn spelade in. Handelskonjunkturen hade sedan 1837 varit dålig. Man vågade inte heller nu släppa handeln fri. Man ansåg fortfarande att förbud var lättare att övervaka. Några större sympatier för liberal tullpo-

litik hyste inte heller Karl Johan vars ekonomiska åskådning ju var påverkad av handelsbalansteorier[84]. En ny ansats under 1840-talet att liberalisera tullagstiftningen misslyckades[85].

Festen i Lilla Hammar

I Malmö tullkammardistrikt förekom det ofta att kustbevakarna under patrullering "hörde talas om" pågående smuggelföretag. De hade emellertid, under påföljande undersökningar, så gott som alltid okontrollerbara förklaringar till hands på varför de inte omedelbart ingripit. Utredningarna resulterade oftast i varningar. Vittnen uppträdde och berättade trovärdigt om långa rader med vagnar, förda av beväpnade män, som gick iland på olika ställen i distriktet på tidpunkter som kustvakterna i sina diarier angivit att de patrullerat där utan att observera något.

Från 1840 finns dock ett fall, som Prytz lät generaltullstyrelsen avgöra sedan hans kustchef, löjtnanten F Nisbeth, hållit ingående förhör. På tre veckor under april-maj hade två smugglingar skett vid Lilla Hammar och en vid Fredshög. Lilla Hammar låg i kustsergeanten P Sjöbergs distrikt, där kustvakterna L A Löfström och C Åberg utgjorde patrull. Fredshög låg i kustsergeanten J C Kraaks distrikt och omfattade även Kämpinge. Kustvakterna H B Lundberg, F W Isberg och O F Persson patrullerade där. Alla tre smuggeltillfällena utreddes samtidigt men de två första avskrevs eftersom Sjöberg, Löfström och Åberg, vilka patrullerade vid Lilla Hammar då smugglandet skulle ha ägt rum, endast "hört talas om" den.

Nisbeth inriktade sig på Fredshögssmugglingen, om vilken han fått kännedom genom lokalbefolkningen. Samma natt den skedde hade Sjöberg till sin station i Lilla Hammar bjudit in Löfström, Åberg, Kraak samt Persson till en fest som gjort samtliga "ganska smorda". Kraak hade tagit emot inbjudan för sig och sina två kustvakter och lämnat Lundberg ensam vid Fredshög. Misstanke förelåg att de båda kustsergeanterna dragit samman sitt folk för att smugglingen lättare skulle kunna genomföras där. Sjöberg berättade i de första förhören endast om festen. Lundberg uppgav att han patrullerat med Persson mellan Kämpinge och Fredshög då de hört årtag i sjön. De upptäckte tre vagnar som försvann inåt landet och såg strax efteråt en båt som seglade åt öster, bortom deras

distrikt. De förföljde inte vagnarna eftersom de inte trodde dessa haft kontakt med båten. Vid Fredshögs badstuga dök plötsligt ytterligare sju-åtta vagnar upp på vägen samt två beridna, "herreklädda" män, som sköt mot Lundberg och Persson innan de flydde mot Skåre. En mindre båt sågs gå ut från kusten österut men de båda kustvakterna förföljde inte heller denna. De ville inte lämna distriktet obevakat. De meddelade inte heller sina kolleger, vilka de antog skulle befinna sig vid Kämpinge efter festen. Persson återgav händelsen i sin rapport som om de hade hindrat lossningen.

Nisbeth lät Kraak förhöra sin kustvakt Lundberg, som därvid erkände att hans berättelse var osann såtillvida att Persson inte patrullerat, utan deltagit i festen. Själv hade han ridit i motsatt riktning, från de flyende vagnarna och båtarna. Detta fick Persson medge efter nya förhör och en konfrontation med Lundberg inför Prytz, varvid han också erkände att han inte upprättat rapporten utan endast undertecknat den på Lundbergs inrådan. Kraak fick inför Nisbeth medge att han själv påträffat Persson och Lundberg vid Kämpinge efter festen.

Nisbeth pressade Sjöberg, som nu uppgav att han patrullerat efter festandet, varvid även han hört årtag och gjort samma observationer som Lundberg, men han ville inte heller lämna sitt distrikt genom att ta upp förföljandet. Nisbeth, som tidigare misstänkt Sjöberg för gynnande av smugglingar, dock utan bevis, var övertygad om att denne var skyldig till delaktighet i nu aktuellt smuggelföretag. Sjöberg hade desstutom varit "vidlyftig" angående den falska rapporten under förhören.

På Nisbeths förslag att endast låta bestraffa Sjöberg, Lundberg och Kraak, rekommenderade Prytz generaltullstyrelsen att dels suspendera Sjöberg i tre månader för att denne varit i maskopi med lurendrejare genom att ställa till med fest, vilken blottat Kraaks distrikt på bevakning, dels suspendera Kraak i sex veckor för att denne accepterat inbjudan och tillåtit Isberg och Persson delta i den och dels suspendera Lundberg i två månader för att denne jämte Sjöberg känt till smugglingen och därvid dolt denna vetskap i en falsk rapport, som han dessutom tubbat Persson att underteckna. De övrigas försummelser skulle belasta Sjöberg och Kraak i deras egenskap av överordnade. Generaltullstyrelsen beslöt i enlighet härmed[86].

Bennikan

Tulldistriktschefen hade som nämnts vittgående befogenheter att straffa sina mannar. Följande härva togs emellertid upp i rådhusrätten i Malmö[87]. Kustsergeanten G Nyström vid Lomma bevakningsstation rapporterade i juni 1841 att han en natt hade beordrat sina kustvakter B F W Aulin och G F Malmquist att tillsammans berida kusten vid Bjärred och utöva allmän uppsikt. Utan hans vetskap hade kustsergeanten G A Fogelberg från Landskrona tullkammardistrikt kommit till de båda kustvakterna och mot hans order befallit Aulin att rida till "Bennikan" (se kartan) mellan Habo och Bjärred, ty han hade av en angivare fått veta att en olaga lossning av handelsgods skulle äga rum där. Köpmännen O Jönsson från Lund skulle finnas bland de väntande mottagarna. Aulin gav sig iväg med beskedet att gömma sig och inte avlossa skott förrän han konstaterat att gods lossats. Samtidigt skickade Fogelberg iväg Malmquist till Löddeåns mynning för att möta en eventuell landstigning där. De tre hade, innan de skiljdes, sett en båt inte långt från stranden.

Bild 14: Kuststräckan Lomma-Vikhög. Kustlandet mellan Habo och Bjärred ("Bjergårdane") anslöt till de båda gårdar som i folkmun gick under samlingsnamnet "Bennikan". Efter Skånska recognosceringskartan 1812-20. Lantmäteriet.

Dessa uppgifter hade Nyström fått av Aulin, som vidare hade sagt att flera personer, däribland Jönsson, hade gått iland vid Bennikan med packor där han hade sitt gömställe. Aulin hade emellertid blivit upptäckt och han försökte förgäves stoppa smugglarna genom att vada efter dem i vattnet till en väntande båt. Hans pistol blev därvid obrukbar, men å andra sidan hade han inte sett något gods blir kvarlämnat på land. Båten gick mot Vikhög och kvar på stranden stod Jönsson, som bad Aulin vara medgörlig. I samma ögonblick hade kustvakterna P Åström och S P Holmgren, vilka patrullerade på Habo Ljung, kommit fram, ditlockade av ljudet från vadande folk. De påträffade endast Aulin och Jönsson. Den senare avlägsnade sig.

Strax därpå, rapporterade Nyström, kom Fogelberg till platsen. Han hade uppehållit sig i Bjärred. De fyra kustbevakarna följde efter båten, som nu hade gått in mitt emot bonden L Månssons gård mellan Bennikan och Bjärred. Fyra personer upptäckte dem och vadade ut till båten då de närmade sig. Båten sågs sedan gå in till Vikhögs fiskeläge.

Fogelbergs överordnade, kustchefen F A Ljungdahl i Landskrona, tog honom i förhör, varvid han lämnade samma historia som Aulin, dock med tillägget att han vid ankomsten till Vikhög hade visiterat båten tillsammans med en kustvakt. Han trodde sig kunna garantera att ingen lossning skett, åtminstone inte mellan Lödde å och Vikhög. Fogelberg berättade emellertid att han vid sin framkomst till de tre församlade kustvakterna uppfattade att köpmannen Jönsson erbjöd Aulin pengar innan han försvann. Aulins påstående att de skulle ha beordrats att inta några positioner avvisade Fogelberg. Han hade bara upplyst dem om vad som var i görningen. Orsaken till att Fogelberg inte informerat Nyström var att han i så fall riskerade att upptäckas av smugglarna, sade han.

Aulin vidhöll sin historia under nya förhör ledda av Nisbeth i närvaro av Nyström och Fogelberg på Bjärreds bevakningsstation. Holmgren och Åström, vilka hördes på Lommastationen, hade inget nytt att komma med utöver att de iakttagit personer som två gånger gått iland vid Aulins gömställe och att åtskilliga färska hästspår fanns vid ett angränsande mälthus. Båda intygade att båten ifråga sedan misslyckats med en landning vid L Månssons gård och därefter inte gått mot land förrän i Vikhög. Malmquist, som nu hördes för första gången, sade sig ha informerat Fogelberg om att han sett tre packor handelsgods föras iland vid Bennikan och läggas på tången, och därefter återtas. Fogelberg

vidimerade denna information, men Aulin bestred att något förts iland.

Malmquist hade i sitt diarium angivit att han anslutit sig till de övriga vid Bennikan strax efter det Jönsson givit sig iväg. Aulin angav däremot att Malmquist inte dykt upp förrän sent på morgonen, flera timmar senare. Aulins uppgifter styrktes av Åströms och Holmgrens diarier.

När det gällde den enligt uppgifterna misslyckade landningen nummer två hade Nisbeth ett trumfkort. Fiskaren O Andersson vittnade i en inlaga att då han med sin hjälpkarl den aktuella natten gick ut för att dra sina fiskegarn, hörde de hur det plaskade och vadades där. Han såg fyra bekanta personer som kom i vattnet från Bennikan med en mängd packor, vilka de överlämnade åt andra personer iland. Dessa forslade snabbt godset inåt markerna. De fyra återvände till en båt och försvann. Detta hände vid Anderssons bod i Bjärreds utkanter.

Nu fann Aulin tiden mogen att avge en skriftlig förklaring. Denna skulle han, skrev han, ha lämnat för länge sedan om det inte varit för att Malmquist trugat och lockat honom att ge sken av att denne också varit på patrull. Malmquist hade istället hållit sig hemma och samtidigt försökt få även Aulin att underlåta patrullering under löfte att se till att Fogelberg vidimerade de diarier de därefter förfalskade. Aulin skulle enligt Malmquist inte löpa någon risk för upptäckt - Fogelberg var Malmquists svåger och kunde dupera deras chef Nyström. Malmquist hade vid flera liknande situationer tidigare hänvisat till svågern och Aulin hade hittills förlitat sig på sin äldre kollega. Malmquist hade också i andra kollegers närvaro sagt att "han själv blir den största lurendrejerismugglare". Aulin avslöjade att det bland kollegerna var allmänt känt att Malmquist alltid hade samkväm med fiskarna varvid han läste upp de patrulleringsorder han och Aulin fått. Under sådana omständigheter var det naturligtvis inte så konstigt att de båda sällan upptäckte något.

Vid nytt förhör med Aulin framkom att hans första version var påhittad åt honom av Malmquist. Sanningen var den att tre packor gods hade tagits iland vid Bennikan och när han med våld försökte hindra detta hade han övermannats av en påkförsedd karl, som befallde honom att ligga tyst och stilla. Karlen försvann när han hörde Åström och Holmgren komma springande. Bonden Månsson vittnade under förhöret att Fogelberg befunnit sig hos honom ända sedan han lämnat kustvakterna vid Bennikan. Han kunde inte ha sett när fyra personer hade landkontakt därefter, vilket gav bonden Anderssons vittnesmål ytterligare tyngd.

Malmquist kunde vid konfrontation med dessa uppgifter inte göra annat än erkänna underlåtenheten att patrullera. Nu avslöjades flera tidigare tillfällen där han förmått Aulin att mot betalning ta på sig veckolånga arreststraff för hans egna försummelser och falska diarieföringar. Huruvida han tagit aktiv del i själva smugglingen vid Bennikan berördes aldrig. Inte heller med Fogelberg togs denna fråga upp.

F d vice häradshövdingen i Göta Hovrätt, J M Zellinger, var sedan 1834 tullfiskal i södra tulldistriktet med flera framgångsrika mål i Malmö mot vanliga smugglare bakom sig. Han fick generaltullstyrelsens uppdrag att väcka åtal mot Fogelberg, Aulin och Malmquist vid rådhusrätten i september 1841. Samtliga tre anklagades för att ha känt till och gemensamt underlättat smugglingen vid Bennikan: Aulin hade tillåtit att tre packor togs iland, Fogelberg hade varit närvarande när den övriga lasten lossats ett stycke norr om Bennikan, Malmquist hade begivit sig till Löddeköpinge för att se om någon ur övriga kustbevakningen skulle komma för att hindra smugglingen och dessutom fört falska diarier och försökt övertala andra att göra detsamma.

Fogelberg bestred alla anklagelser liksom Malmquist. Aulin höll fast vid sina uppgifter men tillade nu att han blivit omringad av 15 à 16 personer vilket gjort honom så häpen att han egentligen inte sett om något gods landades. De tres berättelser skiljde sig inte mycket från vad de sagt före rättegången. Vittnena upprepade också vad de sagt. Besvärande för Fogelberg var Åströms nu nya uppgift att han sett denne komma från samma ställe varifrån fyra personer setts vada iland norr om Bennikan.

Handlande Jönsson, som borde varit intressant i sin egenskap av utpekad mottagare av smuggelgods, ägnades ringa uppmärksamhet i rätten. Samtliga anklagade inlämnade skriftlig anhållan om frikännande. Aulins inlaga var lång. I motsats till de båda andra hänvisade han till framgångsrika beslag han gjort och till det enorma armod och elände han och hans familj skulle hamna i om han suspenderades. Att han varit helt i händerna på sina besvågrade kolleger borde beaktas, tyckte han.

Rådhusrätten ansåg att de anklagade gjort sig skyldiga till liknöjdhet, vårdslöshet och olydnad och därmed möjiggjort smugglandet. Sådana förseelser kunde dock tulldistriktschefen själv avdöma med arreststraff enligt tullverkets tjänstgöringsreglemente samt enligt det kungliga brev som innebar kustbevakningens ställande under krigslagarna, menade rätten. Om brotten betraktades som grövre, var krigsdomstol rätt instans,

varför rådhusrätten inte ansåg sig vara rätt forum i detta fall. Zellinger anförde besvär hos hovrätten, som återförde ärendet till rådhusrätten med motivering att kungliga förordningen av 1835 om olovlig varuinförsel var tillämplig. Rådhusrätten dömde i oktober 1842 Fogelberg till tre månaders suspension för att han vållat att gods olovligen införts på två ställen. Aulin, som lämnat motstridiga uppgifter, hade visat räddhåga och feghet vid smuggeltillfället vid Bennikan och dömdes också till tre månaders suspension. Malmquist fick fyra månaders suspension för att han diarieförtfalska uppgifter samt lämnat Aulin i sticket trots att han fått veta att en smuggling skulle ske. Fogelberg överklagade i högre instans men Kungl. Maj:t fastslog 1847 hans suspensionsdom.

Efter denna händelse nämns i de personella berättelserna / personallistorna för Malmö endast ytterligare tre fall med tullmän som befunnits skyldiga till att ha underlättat konstaterade smugglingar. Samtliga dömdes av tulldistriktschefen. Påföljderna blev strafftransport till andra orter. Jag har inte påträffat dokument beträffande dessa fall. Däremot har jag kunnat konstatera att alltfler tullmän, främst kustvakter, under 1840- och 50-talen fällts för att ha spelat bort häst och mundering, för "överdådigt ridande i gator och gränder i rusigt tillstånd", för överfall på kolleger och för diarieförfalskning. Förseelserna betraktades alltid som disciplinbrott och straffet blev oftast en veckas arrest.

Smugglingar ägde nog fortfarande rum vid de felande tullarnas posteringar när de var närvarande, men källorna tiger därom. Däremot drog lokalpressens redaktör sina slutsatser. I Malmö Nya Allehanda hette det på 1840-talet att kustbevakningen lätt kunde undvaras då de rejäla beslagen oftast gjordes vid husvisitationer. Godset hade ju redan passerat bevakningskedjan. Lurendrejaren gjorde sig alltid underrättad om när någon "länk", d.v.s. kustvakt, avlägsnat sig för att delta i något enskilt eller offentligt aftonnöje, skrev tidningen. Dessutom kunde ingen dra sig till minnes när någon tullare vid kusten senast gjorde ett beslag som i värde översteg hans årslön, hette det vidare[88].Ett helt annat förhållande beskriver tulldistriktschefen Prytz i en lång bilaga till sin årsberättelse till generaltullstyrelsen 1849. Däri lovordar han den genom ökat antal beslag vitsordade redlighet som hans personal visat prov på vid hans många oanmälda inspektioner[89].

Disciplinen förbättras

Smugglandet avtog märkbart efter frihandelns genombrott på 1850- och 60-talen. De sjöfartsrestriktioner som produktplakatet medfört hade efterhand hävts sedan 1820-talet genom traktat med olika länder. Importförbuden och utförseltullarna slopades. De viktigaste livsmedlen blev tullfria och tullsatserna sänktes för c:a 200 artiklar. Smugglandet blev inte lika lönande som förut. Manstark kustbevakningspersonal till lands behövdes inte längre, varför den minskades och ersattes med bevakningspersonal till sjöss. Tullpersonalen i Malmö rosades oftare i lokalpressen, men det berodde i detta nykterhetsivrandets tidevarv på de alltfler och allt större beslagen av den nya stora smuggelvaran sedan husbehovsbränningen förbjöds 1855 - brännvin[90].

Av de personella berättelserna att döma var fylleri och olydnad länge vanliga brottstyper, men antalet fall avtog. Efter 1905 finns för personalen i Malmö tullkammardistrikt inga negativa anmärkningar. Vid den tidpunkten hade å andra sidan mycket förändrats på den personalpolitiska sidan inom tullväsendet.

Noter

1) Eder 16, KmK.
2) Om övergången i tullhänseende, se Bengtsson, R., 1987.
3) Fragment I:15, RA; se även Bergström 1961.
4) Ämnessamlingar, vol 19, RA.
5) TLK, tullstater och tullverkets organisation m.m. 1668-1719, KmK.
6) TLK, tullstater odaterade: Projekt ang tulljakter och strandridare i Skåne. Memorialet är mycket innehållsrikt för förståendet av förhållandena ang bevakningen av den Danmark, enkannerligen Köpenhamn, närbelägna skånska kusten, om den uppmärksamhet som borde ägnas färjetrafiken Malmö-Köpenhamn och om nödvändigheten av att tullmän i hemlighet borde posteras i Helsingör; Stiernman III, s. 864 ff.
7) Stiernman III, s. 646 ff, IV, s. 65 ff, s.174 ff.
8) Stiernman IV, s. 207 ff.
9) Ibid., s. 181; Smith, s. 279.
10) TLK, tullstater och tullverkets organisation m.m. 1642-1724, KmK; Smith, s. 247 ff; Fragment I:14, instruktion för besökare, daterade 1680; Instruktioner för inspektorer över småtullarna och accisen finns även, daterade 1675.
11) Stiernman IV, s. 243; Smith, s. 293 ff.
12) Malmö stads privilegiebok, s. 106 ff; Protokoll 1666-81, Ggka; Protokoll 1691-1701, AccrA.
13) Stiernman III, s. 917 ff, IV, s. 633, V, s. 111; Städernas besvär R81-82, RA; Stiernman, Alla...III, s. 2024 ff; Koncept 1672-1708, MTkA.
14) Fragment I:15, personalstater.
15) Ink handl 13/2 1692, MTkA; Stiernman IV, s. 374 ff, s. 752 ff.
16) Ink handl 23/10 1694, 11/10 1695, MTkA.
17) Ibid., 29/11 1699, 11/5 1700 MTkA.
18) Ink handl från överdirektören Silfvercrona 1700-1704, MTkA.
19) Lagerroth, s. 160 ff.
20) Bpt 29/3 1716, MSA.
21) Ink handl 21/1 1698, MTkA.
22) Eskeröd, s. 137 ff; Lewan, s. 30 ff; Linnaeus, s. 255; Ink handl, stater 1600-talet, 1700-talet, MTkA.

23) Relationer av Georg Daniel Zengerlein 10-12 juni 1713 och Jakob Meijer 26-30 april 1714, KrA.
24) Enghoff, s. 12 ff, s. 84.
25) Ibid., s. 87 ff.
26) Ibid., s. 93 ff.
27) Bergström 1958, nr 319 B.
28) Ink handl 17/5 1698, 7/7 1703, MTkA.
29) Ibid., 12/2 1708, MTkA.
30) Ibid., 13/6 1708 M TkA; Domböcker 1708, StrA.
31) Ink handl, 17/2 1709, MTkA.
32) Ibid., 13/3 1709, MTkA.
33) Ibid., protokoll 29/2 1709, MTkA.
34) Ibid., 6/7, 15/7 1709, MTkA; TLK FI:1. tullstater 1700-1710-talet, KmK.
35) Kontrakt 23/9 1712, TLK, påminnelse vid Malmö stads Lilla tullarrende, KmK; Ink handl 19/7 1716, MTkA; Kontrakt 2/1 1718, RdbIh.
36) Åmark, s. 488; TLK VII:7, angående tobaksaccisen m.m. Km K.
37) TLK FI:1, Project till Stora Sjötullstater 1719, "Tulltjänstemän", Kmk; Åmark, s. 488.
38) Memorial från Ehrenpreus 9/6 1718, Skrivelser fr. borgm. och råd, Ggka.
39) TLK FI:2, sjötullstater 1721-25, KmK; Lagerroth, s. 217; Åmark, s. 488.
40) Helander, s 355 ff.
41) Staf I, s. 252 ff, s. 264 ff, s. 480 ff; Staf II, s. 68 ff, s. 557 ff, s. 571 ff; Rdrel 1723-24, bil 1 9/4 1723, MSA.
42) Boëthius-Heckscher, s. XLI, s. 369 ff, s. 456 ff; Heckscher, E.F., anmärkningar om källor och litteratur, s. XLVII ff; Staf II, s. 209, s. 545 ff, s. 571.
43) Rdrel 1723-24
44) Åmark, s. 490 ff.
45) Ibid.
46) Nikula, s. 48.
47) Ink handl 24/3, 12/5 1726, MTkA.
48) Rdb 17/3 1726, Icke desto mindre hade magistraten redan i februari meddelat kommerskollegium att Malmö borgerskap

hade tecknat 100 lotter "i rättan tid" (Mag brevb 16/2 1726).

49) Åmark, s. 493; Mag brevb, 16/2 1731; Inkl handl, passim 1731, 28/5 och 11/6 1726, MTkA.

50) Mag brevb, 2/4 1739; Ank brev 16/3, 13/4 1739.

51) Avg brev 8/4 1730, Registratur, GtasA.

52) Ibid.

53) Avg skriv, 4/4 1737, MTkA.

54) Heckscher, E.F., II:2, s. L, s. XLVIII.

55) Modée X, s. 703.

56) Ink handl 8/5 1745, MTkA; Staf VII:1, s. 804.

57) Ink handl, cirkulär fr. GTAS 3/3, 2/6 o 9/11 1727, 5/3 1740, MTkA.

58) Ink handl 25/2, 4/3, 7/3, 4/4 o 24/10 1755, MTkA. Det material GTAS granskat finns ej i behåll på RA. Avsaknaden av persedel-extrakt för Malmös inrikes handel landvägen gör att det ej gått att fastställa hur stor del av totalflödet av spannmål som de försnillade mängderna utgör.

59) Ink handl, GTAS fullmäktigeprotokoll 7/3 1757, MTkA.

60) Ink handl mars-juli 1757, mars-nov 1759, MTkA; Protokoll april-augusti 1757, AccrA; Bergström 1958, nr 681.

61) Avskrift, s. 124, MSA.

62) Åmark, s. 500 ff; Tulldeputationens betänkande 24/10 1765, avskrift (Tulldirektionens i Malmö arkiv); Lidén, s. 290.

63) PB 1767, anmärkningspunkter,ÖdsA.

64) Protokoll 1775, AccrA.

65) PB 1785, anmärkningspunkter, ÖdsA.

66) Memorial Kjellman 16/7 1796, ank brev från Malmöhus län 1787-1822, Memorial...1824, GtasA; Protokollextrakt 22/5 1797, ÖdsA.

67) K kung. 30/11 1810, årstrycket.

68) Montgomery, s. 8 ff.

69) Kungl brev 11/5 1802, GtasA.

70) GTS cirk 1830-55; Halling, s. 48.

71) Domböcker 9/9 1831, StrA; Rdb tullmål 1832-40.

72) Domböcker, Malmö sjötullrätt 1814-24, AdvfA, KomK.

73) MTkA, ink handl: 8/6 1825, 16/7 1826 (instruktioner), 10/6, 11/6 1826, stater 1826; KF 23/6 1825, årstrycket; GTScirk

1828:22.

74) MT 9/6 1827. Inga protokoll eller skrivelser har bevarats; Halling, s. 47, s. 225 ff.

75) Inger, s. 177; GTScirk 1831:13, SFS 1831:20.

76) MT 25/7, 10/10 1829, 14/8, 31/12 1830, 17/9 1831; MA 29/7 1829, 4/8, 24/11 1830, 31/8 1831.

77) Skriv 24/8, MllkA; Hsocpr 17/9 1831.

78) Ink handl 12/2 1833, MTkA; SFS 1835:38; Betänkande 1902, s. 160 ff.

79) SFS 1837:30

80) Montgomery, ss. 31, 35.

81) Ibid., s. 35 ff.

82) PB 1828 och 1833, GTS I: Registratur 1838, GTS I; Ink handl 1839, MTkA; SFS 1836:73.

83) MA 1/2 1837

84) Montgomery, s. 45 ff; Hsocpr 9/3 1840, Ämnesordnade handl 1702-1853, BskA.

85) Montgomery, s. 61 ff.

86) Skriv. fr. tulldistr.chefen i södra distr. 1840, GTS I; Registratur (personalärenden) 1825-75, GTS I.

87) Rdbtullmål 1841; RdbIh juni-okt 1841.

88) MNA 3/12 1842.

89) Skriv. fr. tulldistr.chefen i södra distr. 18/3 1849, GTS I.

90) Montgomery, s. 72 ff; Betänkande 1902, s. 162.

Otryckta källor:

RIKSARKIVET(RA)
- Fragment av centrala tullmyndigheters arkiv (Fragment)
- Generaltullarrendesocietetens m.fl. arkiv. Huvudarkivet (GtasA)
  - Memorial m.m. från land- och sjötullkamrarna 1783-1824
  - Registratur
  - Skrivelser från Kungl. Maj:t
- Generaltullstyrelsens arkiv I. Kansliet (GTS I)
  - Personella berättelser (PB)
  - Registratur
  - Skrivelser från myndigheter 1825-60
- Kammarkollegiet (KmK)
  - Eder
  - Tull- och licentkontoret (TLK)
- Kommerskollegiet (KomK)
  - Advokatfiskalkontorets arkiv (AdvfA)
  - Sjötullrätters domböcker
- Ständernas enskilda skrivelser och besvär
  - Städerna, Malmö 1658-1734
- Ämnessamlingar
  - Tullväsende
- Överdirektörens vid sjötullen arkiv (ÖdsA)
  - Personella berättelser (PB)
  - Protokollextrakt

MALMÖ STADSARKIV (MSA)
- Accisrättens arkiv (AccrA)
  - Protokoll
- Borgerskapets arkiv (BskA)
  - Handelssocietetens protkoll (Hsocpr)
  - Ämnesordnade handlingar 1702-1853
- Malmö tullkammares arkiv (MTkA)
  - Avgående skrivelser
  - Inkommande handlingar
- Rådstuvurättens och magistratens arkiv
  - Bouppteckningar och arvsskiften (Bpt)

Domböcker (Rdb)
Inneliggande handlingar till Rdb (RdbIh)
Magistratens brevbok (Mag brevb)
Malmö stads privilegiebok
Riksdagsrelationer (rdrel)
Skrivelser från andra myndigheter och enskilda personer (Ank brev)
Särskilda domböcker i tullmål (Rdbtullmål)
Sjötullrättens arkiv (StrA)
Domböcker

LANDSARKIVET I LUND (LLA)
Malmöhus läns landskanslis arkiv (MllkA)
Skrivelser från lokala myndigheter
Skånska generalguvernementskansliets arkiv (Ggka)
Protokoll
Skrivelser från borgmästare och råd

KRIGSARKIVET (KrA)
Zengerleins och Meijers relationer

Tryckta källor och litteratur:

Alla riksdagars och mötens beslut. Utg. av A.A. Stiernman, Stockholm 1733 (Cit Stiernman Alla....).
Bengtsson, R., Från danskt till svenskt tullsystem, Argus 1987, Stockholm 1987.
Bergström, G., Stora Sjötullen & Lilla Tullen i Skåne, Halland och Blekinge samt på Gotland 1658-1765, Biografiska anteckningar, Stencil, Lund 1958.
Bergström, G., Tullförvaltare i Malmö 1658-1900, Malmö Fornminnesförenings årsskrift 1961, Malmö 1961.
Boëthius, B., - Heckscher, E.F., Svensk handelsstatistik 1637-1737, Stockholm 1938.
Borgarståndets riksdagsprotokoll från frihetstidens början. Utg. av Nils Staf, I-VII:2, Uppsala-Stockholm 1945-75 (Cit Staf).
Carl Linaeus Skånska resa år 1749, Red. av C-O von Sydow, Stockholm 1975.

Cirkulär från generaltullstyrelsen 1825-55 (GTScirk).
Enghoff, K., Tillståndet i Skåne under Magnus Stenbocks guvernörstid år 1707-1711, Lund 1889.
Eskeröd, A., Skånes kust, Stockholm 1960.
Halling, C.C., Minnen, Samlingar utgifna för de skånska landskapens historiska och arkeologiska förening af Martin Weibull, VII, Lund 1877.
Helander, O., Stadens historia 1719-1820, Malmö stads historia 2, Malmö 1977.
Heckscher, E.F., Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa II:2, Stockholm 1949.
Inger, G., Svensk rättshistoria, Lund 1986.
Lagerroth, F., Statsreglering och finansförvaltning i Sverige till och med frihetstidens ingång, Malmö 1928.
Lewan, N., Kustens kommunikationer, Skånes hembygdsförbunds årsbok 1976.
Lidén, J.H., Dagbok öfwer en utlaensk Resa af Johan Hinric Lidén 1768. Utg. av Otto Ahnfelt, Historisk tidskrift för Skåneland I, Lund 1903.
Malmö Allehanda (MA).
Malmö Nya Allehanda (MNA).
Malmö Tidning (MT).
Montgomery, A., Svensk tullpolitik 1816-1911, Stockholm 1921.
Nikula, O., Esaias Wechter, Argus 1987, Stockholm 1987.
Samling utaf Kongl Bref, Stadgar och Förordningar angående Sveriges rikes Commercie, Politie och Oeconomie, gjord af Cantzlierådet A.A. Stiernman, II-VI, Stockholm 1753-75 (Cit Stiernman).
Smith, W., Studier i svensk tulladministration, I (Från äldsta tid till omkr. 1718), Sölvesborg 1950.
Svensk författningssamling (SFS).
Underdånigt betänkande avgivet 29 okt. 1902 av kommittén för granskning av tullverkets stater, I och II (bil.), Stockholm 1902.
Utdrag utur alle...Publique Handlingar...I-XI. Utg. av R.G. Modeé, Stockholm 1742-83. (Cit Modeé),
Åmark, K., Sveriges statsfinanser 1719-1809. I-III, Stockholm 1961.
Årstrycket.

Elbogen
Malmö fornminnesförening

är vår stads kulturhistoriska förening. Föreningen som har ca 1 000 medlemmar har alltsedan 1909 som sin primära uppgift att sprida kunskap om Malmö historia i vid mening. I detta syfte utges "Elbogen, Malmö fornminnesförenings årsskrift", som innnehåller populärvetenskapliga artiklar och översikter, information om aktuella utgrävningar m m. Föreningen utger också ett nyhetsblad "Elbogen" med kortfattad medlemsinformation samt skriftserien GRYPS (Gripen) i vilken publiceras större uppsatser och monografier rörande Malmö stads historia. Fornminnesföreningen arrangerar vidare uppskattade utfärder och exkursioner, en gång på våren till skilda resmål i Skåne eller på Själland och en gång på hösten i Malmö eller dess omgivningar. Därutöver anordnar föreningen under vintermånaderna föreläsningar. Fornminnesföreningen bevakar också stadsmiljöfrågor och har genom uttalanden markerat föreningens uppfattning i viktigare frågor.
Välkommen som medlem i Elbogen – Malmö fornminnesförening. Medlemsavgiften är 100 kronor (1990). Ytterligare medlem av samma familj 25 kr/år. Sådan medlem erhåller ej årsboken.

Rickard Bengtsson
född i Malmö 1947

Efter avlagd fil kandexamen i mitten av 1970-talet med konstvetenskap och historia som huvudinriktning, började Rickard Bengtsson som doktorand arbeta på en avhandling om det svenska muralmåleriet från 1300-talets andra hälft. Samtidigt medverkade han i Tullhistorisk tidskrift 1978–86 med ett flertal artiklar om malmötullen i gångna tider. Därefter inträdde Bengtsson i redaktionen för "Argus", som årsboken för Tullmuseum och Tullhistoriska föreningen heter, och bidrar för närvarande där med artiklar i tullhistoria främst med anknytning till sydsverige, samt med kortare recensioner av tullhistorisk litteratur. Efter en tid engagerades Rickard Bengtsson till att författa malmötullens hela historia. Konstvetenskapen lades på hyllan 1985, varefter arbetet med malmötullens historia intensifierades. Forskningsområdet utgör i stort sett jungfrulig mark och materialet är digert. Många tillfällen till djupdykningar har givits. En sådan är den ovanliga aspekten på malmötullare som lurendrejare och tullförsnillare. För att möjliggöra en kartläggning av detta ämne erhöll Rickard Bengtsson 1987 ett stipendium på 20 000 kronor ur Folke Malmbergs och Birgit Slangerup-Malmbergs fond som utdelas av Elbogen, Malmö fornminnesförening. Forskningsresultatet redovisas här, i första numret av GRYPS. Stipendiet har även möjliggjort kompletterande forskning på riksarkiven i Stockholm och Köpenhamn beträffande andra företeelser i malmötullens historia. Tjänstgöringen på tulldirektionen i Malmö som tullinspektör och förste tullinspektör har naturligtvis underlättat forskningsarbetet.

ISBN 91851 56 31 0