

zise

Toldhistorisk Tidsskrift

Nr. 3

1989

12. årg.



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

*Før omkring 1660 omfattede accisen en broget buket af forbrugsafgifter
og forhøjelsestold. Herefter betegnede accisen officielt kun en havne-
afgift, mens forbrugsafgifterne benævntes konsumtion. I den folkelige
bevidsthed hang betegnelsen accise imidlertid fast ved forbrugs-
afgifterne og anvendtes i vid udstrækning synonymt med konsumtion
(jf. »accisebod« i stedet for »konsumtionsbod«).*

*Medlemsskab af Toldhistorisk Selskab tegnes ved henvendelse
til Toldhistorisk Selskab, Amaliegade 44, 1256 København K.
Kontingentet er 36 kr. årligt for enkeltpersoner, 500 kr. for institutioner og firmaer.
Biblioteksabonnement på ZISE koster 48 kr. pr. årgang og tegnes samme steds.
ZISE udsendes tre gange årligt med ca. 40 sider pr. hæfte.*

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

*Tolddirektør C.A. Nielsen (formand)
Sognepræst Arne Hægstad (næstformand)
Toldfuldmægtig Gunnar Jakobsen (sekretær)
Vietetoldinspektør Karin Christensen, Frederikshavn (kasserer)
Dr.phil. Anders Monrad Møller (redaktør)
Vicedirektør Kaj Elkrog
Overtoldassistent Aage E. Hansen, Padborg
Statsskattedirektør Rene Mikkelsen*

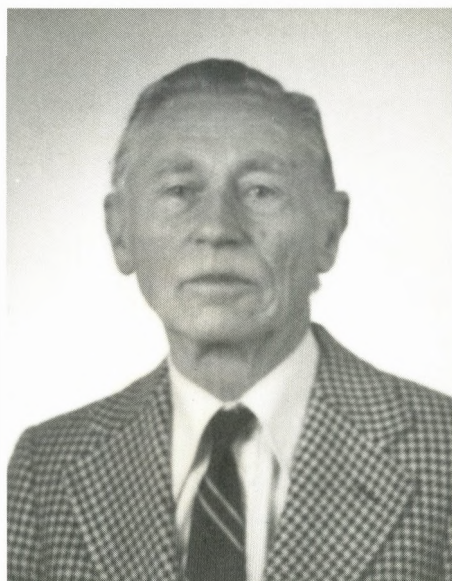
*Manuskripter, der ønskes optaget i ZISE, sendes
til redaktøren Anders Monrad Møller, Grønnemose Allé 18, 2400 København NV
eller sekretæren Gunnar Jakobsen,
Toldhistorisk Selskab, Amaliegade 44, 1256 København K.
Manuskripter bør - om muligt - være maskinskrevne, med stor linieafstand
og bred margin. Tekst indskrevet på diskette er en særdeles velkommen mulighed,
men det foreslås i så fald først at kontakte redaktøren.
Forslag til illustrationer og billedtekster må meget gerne medsendes.
Redaktionen påtager sig dog intet ansvar for indsendte manuskripter,
og forfatteren bedes derfor beholde en kopi.*

ISSN 00105-8355
Lay-out: Dorthe Falcon Møller
Tryk: Wadmann Bogtryk/Offset, Thisted

Gjaldstova, Diæter og Langeland

Ikke mange danske toldere har gjort tjeneste på Færøerne. Bent Nyskov, hvis portræt ses nederst på siden, hører til de få, der har prøvet det. Beretningen herom indleder årgangens sidste nr. og kan samtidig opfattes som en venlig hilsen til en søsterorganisation, der netop har rundet de første 50 år.

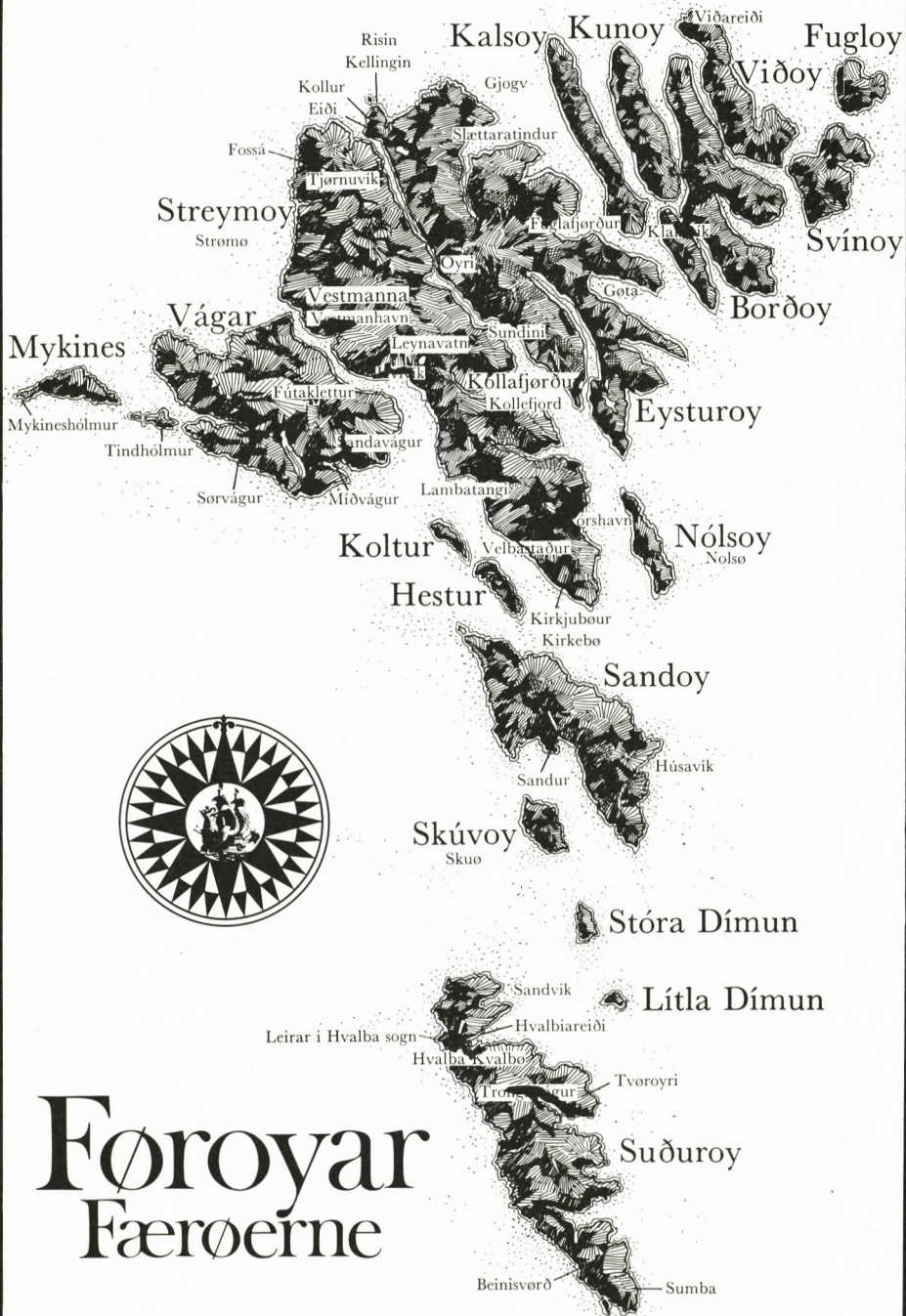
V.H. Vinje motiverer selv sin artikel om de diæter, der ikke var, hvad man måske umiddelbart ville tro, og på de sidste sider bringes de indledende afsnit af tidsskriftets første redaktørs seneste artikel. Hermed har Jan Kanstrup opfyldt et efter sigende snart ældgammelt løfte. Langelands forlis i 1836 er omtalt af Robert Svalgaard



i bogen om Krydstoldvæsenet. Artiklen rummer en udførlig beretning om denne fjerne begivenhed, udformet som en »human story«. Den nødvendige baggrundsviden for en sådan historie er imidlertid svulmet op til en egentlig analyse af Krydstoldvæsenets virksomhed i 1836, og med perspektiv udover dette ene år. Lidt overraskende - siger forfatteren - førte analysen til blandt andet den påstand, at Krydstoldvæsenet repræsenterede én af de former for offentlig virksomhed, som udvidedes langt over sit oprindelige, velbegrundede formål og udover grænsen for lønsomhed - i Enevældens dage.

Artiklen om krydstoldjagten Langeland hører til de omfangsrige, der beklageligvis må fordeles over flere numre. Og som illustrationerne viser, er det svært at bringe andet end Hammelews pæne, men efterhånden velkendte billeder af eskadren i 1828 og krydskutteren Jylland fra 1834 - bagsiden. Den *rigtige* Langeland kendes der - endnu - ikke noget billede af. Men hvis nogen ved, hvor der hænger en akvarel eller tegning af jagten De fem Sødskende af Svendborg, som blev bygget af Peter Fich sammesteds i 1828-29, hører redaktionen gerne herom. De fem Sødskende sejlede af broderen, Johannes Fich, skipper i Ærøskøbing, inden den blev købt og omdøbt til Langeland. Skulle der dukke et sådant billede op, kan det nå at komme med i det næste nr. Og så vil opdelingen af Jan Kanstrups artikel ikke være så beklagelig endda.

De Toldhistoriske Noter har måttet vige pladsen, men det er kun midlertidigt. Rubrikken vender frygteligt tilbage til næste år.



Otte år på Færøerne

Færøernes Oppebørselskontor -

Føroya Gjaldstova

af Bent Nyskov

Færøernes Oppebørselskontor blev oprettet af Statsministeriet den 1. april 1939. Som kontorets chef ansattes daværende toldkontrollør N.E. Mortensen, Tønder, og som fuldmægtig, overtoldassistent J.A.K. Nicolaisen, København. Personale blev fremskaffet ved ansættelse af en fra amtmandens (nu rigsombudsmandens) kontor samt fra dommerkontoret og politikontoret.

Mortensen og Nicolaisen kunne på grund af krigen ikke vende tilbage til Danmark, men efter krigen blev Mortensen toldinspektør for Hellsingør toldkammer, og Nicolaisen blev så kontorets chef.

Jeg kom dertil som fungerende fuldmægtig i 1948 og blev der til 1956. Færøerne fik den 1. april 1949 hjemmestyre, sådan at øerne på visse aftalte områder kunne udfærdige selvstændige love. Færøernes Oppebørselskontor blev så overtaget og kom nu til at hedde Føroya Gjaldstova, men opgaverne fortsatte som hidtil. For mit vedkommende betød det, at jeg ikke længe efter måtte overgå til at blive færøsk tjenestemand med afsked fra det danske toldvæsen, tilbagebetaling af pensionsbidrag og udfærdigelse af færøsk »Embætisbræv«. Jeg fik dog samtidig en aftale med det danske toldvæsen om, at jeg senere ved lejlighed kunne blive genansat.

Kontorets opgaver var at forestå ind- og udbetalinger vedrørende statskassen, henholdsvis den færøske landskasse. Der var to selvstændige bogholderier, et for hver sin »kasse«. De færøske landsindtægter bestod hovedsagelig af lag-

tingsskat, told (der blev kaldt indførselsafgift) samt eksportafgifter på saltfisk. Kontoret modtog endvidere de færøske sygekassers årsindberetninger og samlede dem i en fælles oversigt til de danske sygekassemyndigheder. En gang om året var det et ret omfattende arbejde, da oversigten skulle udvise, hvilke beløb der var udbetalt efter hver enkelt bistsandsparagraf.

Efter krigen var der nogen tvivl om det færøske, nationale tilhørsforhold, og for at have styr på betalingerne til og fra Danmark blev der oprettet et system, der hed »færøsk udligning«. Det virkede på den måde, at hvis man skulle sende penge fra Færøerne til Danmark, skulle man ind på Gjaldstovan og betale. Der blev så udfærdiget en blanket i tre eksemplarer, hvoraf den ene forblev på Gjaldstovan til brug for regnskabet, medens de to andre blev sendt til Finansministeriet i Danmark. Her udfærdigede man så en check til betalingsmodtageren, der fik den sammen med den ene af de udfærdigede blanketter, så han kunne se, hvorfra pengene kom. Beløbene, der blev sendt til Danmark, var mange og ikke særlig store, medens beløb, der kom fra Danmark til Færøerne af og til bestod i betaling for hele skibsladninger af fisk - altså meget store beløb. En gang modtog kontoret fra Danmark udbetalingsordre på et sådant stort beløb, og på vor konto i Føroya Banki (en afdeling af Landmandsbanken) havde vi ikke penge nok på kontoen til, at vi kunne udskrive en check på beløbet. Imidlertid fungerede Nationalbanken på



Færøernes Oppebørselskontor, nu Føroya Gjaldstova, blev først indrettet på 1. sal i denne træbygning oven over en købmandsbutik.

Færøerne på den måde, at kontoret hos rigsbudsmanden kunne rekvirere penge overført til kontorets konto i Føroya Banki. Jeg rekvirerede så en million kroner overført, og det blev foretaget omgående, så Gjaldstovan kunne udskrive en check på beløbet. Senere samme dag modtog kontoret endnu en udbetalingsordre vedrørende en skibsladning fisk, og jeg måtte rekvirere endnu en million kr. Jo, systemet fungerede, men det kostede en masse papir og arbejde.

Drikkevarer såsom øl, vin og spiritus måtte ikke forhandles på Færøerne på grund af den færøske spirituslovgivning. Hvis man ville have sådanne varer, måtte man selv importere fra Danmark eller England. Når varerne ankom, var forretningsgangen herefter som følger: Man hentede på kommunekontoret en attest på, at man ikke skyldte skat. Hvis det drejede sig om

spiritus, måtte man yderligere købe et rationeringskort (Rúsdrekka-Skamtanarkort). Prisen var 10 kr for et år, og det gav ret til indførsel af 9 liter - 12/1 flasker pr person, for et ægtepar altså 24/1 flasker spiritus pr kvartal. Det slog til for de fleste, men enkelte måtte dog lejlighedsvis have rationeringsmæssig hjælp fra en nabo eller god ven. Kommet så vidt gik man på Gjaldstovan og fik beregnet indførselsafgiften på fakturaen, som blev på kontoret som bilag. Drejede importen sig om spiritus, måtte man yderligere forevise rationeringskortet, på hvilket den indførte mængde spiritus så blev afskrevet. Efter at have betalt indførselsafgiften, fik man kontorets stempel på fragtbrevet, og så gik turen til en af de to skibsekspeditioner, der med Gjaldstovans stempel på fragtbrevet kunne udlevere varerne. - Og så gik det meget ofte hjem til en glad aften.

Valutamiðstöðin

Valutaproblemer eksisterede naturligvis også på Færøerne efter krigen, så hvis der skulle betales beløb til andre lande end Danmark, måtte man have tilladelse hertil. Til den ende var der oprettet en valutacentral (Valutamiðstöðin), som bestod af tre personer, der holdt møder i Gjaldstovans lokaler. Gjaldstovan modtog ansøgninger om valuta og udskev afslag eller tilladelser efter bestyrelsens bestemmelse.

Færøerne var jo et lille hyggeligt og menneskeligt samfund, hvor f. eks. følgende kunne ske: Bestyrelsen i Valutamiðstöðin vedtog, at hvis nogen var så naiv at søge om valuta til en kasse whisky fra Scotland, fik han tilladelse hertil. Man vedtog imidlertid fornuftigt nok ikke at give nogen offentlig meddelelse om denne vedtagelse. Den ville have medført ca 30.000 ansøgninger. Imidlertid sad jeg så tæt ved beslutningsprocessen, at jeg hørte det, men da jeg hos to danske firmaer havde bestilt »en kasse« = 12/1 flasker med forskelligt indhold, syntes jeg, at 12 flasker whisky var lidt rigeligt, så jeg allierede mig med en ven, og vi blev enige om at dele en kasse. - Jeg havde bestilt »en kasse« hos to forskellige firmaer i Danmark, fordi der gik temmelig lang tid efter min første bestilling, uden at jeg hørte noget fra firmaet, og jeg antog derfor, at firmaet på grund af varemangel ikke havde »plads« til nye kunder, hvorefter jeg forsøgte lykken med en lignende bestilling hos en andet dansk firma. Og så var det, at katastrofen indtraf: Med samme skib fra Danmark leverede begge de to danske firmaer det bestilte kvantum, og tre dage senere ankom M/S *Barjama* fra Scotland medbringende bl.a. en kasse whisky, som var bestilt i mit navn. - Jeg klarede indløsningen af alle disse flydende varer uden at optage noget banklån, men jeg har ikke senere haft så mange drikkevarer i huset.

Lagtingsskat m.m.

Gjaldstovan opkrævede bl.a. lagtingsskat til den færøske landskasse, og til hjælp hermed havde kontoret rundt på øerne et antal sysselmænd, som opkrævede indførselsafgift m.m. og afregnede beløbene til Gjaldstovan. Sysselmændene var tillige den lokale politimyndighed, som bl.a. fungerede som grindeformænd, når en flok grindehvaler blev meldt i sigte.

Kommunerne

Kommunerne skulle indbetale visse beløb til Gjaldstovan (den færøske landskasse), og de fleste kommuner skulle rykkes temmelig kraftigt, før beløbene blev indbetalt. På Suderø var der imidlertid en kommune, der aldrig var bag ud med indbetalingerne. Det var Kvalbø. På kontoret havde vi en dame fra denne kommune, og jeg spurgte hende en dag, hvorfor Kvalbø kommune aldrig var bag ud med indbetalingerne.

Hun svarede, at det var fordi de havde en pantefoged, der hed Joensen. Jeg mente, at også de andre kommuner havde en pantefoged, men hun svarede frimodigt, at de andre ikke var så gode som Joensen. Han havde det princip, at han dagen efter sidste indbetalingsdag gik rundt til folk, der ikke havde betalt deres skat, og gjorde opmærksom herpå. Samtidig gav han dem en uge til at få forholdet bragt i orden, og han tilføjede, at hvis det så ikke var i orden, ville han gå rundt i bygden og fortælle, at de var bag ud med skat.

Ak ja, hvad kunne pantefoged Joensen ikke have udrettet i Danmark.

En uheldig, men morsom start

Da jeg ankom til Færøerne i 1948, var den første forretning, jeg passerede nede ved havnen, en *chokoladeforretning* med alt, hvad en chokoladehungrende dansker kunne tænke sig. Der var Cadbury chokolade af forskellig slags og en del andre engelske mærker i ubegrænsede mængder. Som den rationeringsprægede dansker, jeg endnu var, tænkte jeg, at man måtte jo købe, når varen var til stede, og selv om jeg ikke er særligt chokolademinded, bukkede jeg alligevel under for det tilbud af chokolade, jeg stod overfor, så jeg gik ind i butikken og gjorde mit bedste for at se ud som »en gammel kunde« og sagde nonchalant, at jeg gerne ville have en plade chokolade. -

Ja, lød svaret - Jeg tænkte ved mig selv: jeg er godkendt som kunde, og så udså jeg mig den største plade, jeg kunne se. Den fik jeg uden tøven. Det gik meget let efter min »rationeringsmålestok«, så jeg spurgte, om jeg kunne få en til. Ekspeditricen kiggede på mig, som om jeg kom meget langt ude fra landet, og sagde: Ja, naturligvis. Og så var det, at der gik panik i mig, og jeg bad om at få 10 af de største plader, de havde i forretningen. Det fik jeg, betalte, gik videre op i byen og så, at der var adskillige forretninger, der havde så meget engelsk chokolade, som man kunne betale for. Så havde jeg lært det.



Kontoret flyttede senere til denne 4-etagers bygning, hvor man disponerede over 2. og 3. etage samt en del af den nederste. Bygningen ligger lidt til højre for midten af billedet.

Grindedrab

Færøerne er jo kendte for bl.a. deres grindedrab. Drabet er blandt danskere kendt for at være et meget blodigt skuespil. Det er vist i film, og det er beskrevet i artikler. Og det er blodigt, meget.

Det foregår i princippet sådan:

En færinger er på fiskeri i nærheden af øerne, og han bliver opmærksom på en flok grind i nærheden. Ca 10 % er oppe for at få luft, så det er forholdsvis nemt at bedømme flokkens størrelse. Han hæfter så et stykke tøj til en åre og rejser den i båden. Enhver på land, der ser det, ved hvad det betyder, og beskeden går så videre på alle de måder, der er mulige. Før der kom automattelefoni i Thorshavn, var det en fast regel, når man bestilte et telefonnummer, at der blev svaret: »Der er grindebud«, så blev nummeret gentaget, og man fik sin forbindelse.

Der skete så det, at en masse småbåde gik til havs og dannede en kæde uden for grindeflokkene. Når kæden var intakt, sejlede man frem mod flokken og drev den ved råb, åreplasken og stenkast ind mod land.

Det ideelle grindedrab foregår, hvor der er sandstrand i nærheden. Flokken bliver så drevet ind mod stranden, og i den sidste, afgørende fase bliver skrig og anden larm forstærket, så flokken i vild panik flygter ind mod land. Og en flok på 200-500 hvaler, der er almindeligt, kan skubbe så meget vand foran sig, at den kan komme nogle få meter ind på den lave sandstrand, men vandet synker tilbage til havet, og hvalerne bliver så liggende på stranden. Under sådanne ideelle forhold er det nemt at dræbe hvalerne. Det sker med grindekniven, der presses ned mellem nakkehvirvlerne, og dyret er dræbt på et øjeblik.

I og ved Thorshavn var der ikke en sådan sandstrand, og det var dér, jeg oplevede de fleste grindedrab. Det foregik på den måde, at grindeflokkene blev drevet ind i havnebassinet, der in-

derst ved elvens udløb var ganske lavt. Når flokken var helt inde i bunden af havnen, blev drabet givet frit, og så blev der kastet spyd mod hvalerne. I spydene var fastgjort tove, så de kunne trækkes tilbage og benyttes igen. Og det blev de. Efter et grindedrab i Thorshavn så jeg, at en af hvalerne havde mellem 30 og 40 spydhuller i sig. De gamle færinger kastede kun spydene, når de så, at de kunne dræbe grinden med ét kast, men de yngre og mere uerfarne kastede deres spyd, så snart de så en grind. Nogle af hvalerne blev sårede og afkræftede, så en mand kunne vandre ud i havnebassinet og hugge en krog i hvalen. I krogen var fastgjort et tov, så 3-4 mand inde på kajen kunne trække grinden ind, så den kunne blive dræbt hurtigt med grindekniven.

I Thorshavn kom derefter havnekranen og løftede de dræbte hvaler op på kajen. Der blev de så opmålt, og det blev beregnet, hvad der kunne blive til hver enkelt indbygger, spædbarn som olding. - Først blev der imidlertid frtaget en del til »skadehval«. Det var den portion, der blev taget fra til salg til kontoen for brækkede arme og ødelagte både, for det var trods alt uheld, der kunne indtræffe. Desuden blev der udtaget (så vidt jeg husker) en hel hval til finderen. Yderligere var der »bådparter« til de både, der havde deltaget i drivningen af hvalerne, og resten blev fordelt med lige meget til hver enkelt indbygger i det grindeområde, hvor drabet havde fundet sted. Jeg husker, at hotel Føroyar stod opført til fast at modtage 20 portioner ved hvert grindedrab.

Kommunen stod for uddelingen, når portionsstørrelserne var beregnet, og et medlem fra hver familie gik så ned på havnen, hvor man på opslag kunne se, hvem der stod for uddelingen til netop ens egen familie. Man fandt så denne person, præsenterede sig og fik sin ration.

Efter familiens størrelse blev der så skåret et

aflangt stykke skind med tilhørende spæk ud. I skindet og spækket blev der gjort to snit til håndtag, kødet blev lagt på spækket, og man havde en bekvem indkøbstaske til at bære det hjem i.

Grinden blev tilberedt ved, at man skar spæk og kød ud i terninger, der málte ca én tomme på alle sider. Når det havde kogt i en passende tid, blev det serveret sammen med kogte kartofler. Sovsen fik man ved med gaflen at trykke på spækkklumperne, så saften flød derfra. Det bør dog retfærdigvis tilføjes, at det pyntede voldsomt på retten, når der blev serveret snaps til. Jeg blev selv fortrolig med retten og kunne lide den, men de fleste danske deroppe kunne ikke tage smagen. Men det tørrede fårekød - »skærpekød« - lærte næsten alle danske at holde af. Det blev fremstillet ved at fårekroppe blev hængt op i en »tjall« - et udhus med tæt tag og tremmesider, så luften frit kunne passere. Jeg tror ikke, at man efter den recept kan fremstille skærpekød i Danmark. Her er i hvert fald om sommeren for varmt, og vor luft indeholder ikke salt nok.

Storhval

En gang blev der meldt »Grindaboð« på sædvanlig vis, og som altid styrtede folk til havnen, bemandede en hel del småbåde, drog ud i Nolsø Fjord og dannede kæde på ydersiden af flokken. Men så skete der et stykke tid intet, førend en af bådene tog en stor bue uden om flokken, sejlede ind til molehovedet, og en mand løb så hurtigt han kunne hen til havnekontoret. - Man havde konstateret, at det ikke var grind, men storhval, spermacethval (kaskelot = 20 m), og dem kunne robådene intet gøre ved. Færøernes tre rigtige hvalfangerskibe kom derefter hurtigt til Nolsø Fjord, og ved at bruge den samme teknik, som

småbådene ellers benyttede over for grind (sejle frem og tilbage på ydersiden af flokken, men tættere og tættere på) fik man dem drevet ind i Thorshavn havn. Der var 49, og da havnefogeden så, hvad det drejede sig om, forbød han enhver jagt på dem, idet han tilføjede: »De smadrer både kajer og skibe, hvis der går panik i dem«. Nå, en hvalkrog eller et spyd kunne ikke trænge gennem spækket og ind til kødet. Kun hvalfangerskibene kunne med deres harpunkanoner gøre noget ved hvalerne, og de blev som vagthunde uden for havnen. I Thorshavn havn var der imidlertid for lidt mad til så stor en flok storhval, så langsomt drog de ud i fjorden igen. Ved hjælp af hvalfangerskibene fik man dem presset op i det smalle farvand mellem Østerø og Strømø, og der lykkedes det at få alle hvalerne slået ihjel. Nogle strandede, og i hvert fald én af de strandede fik boret et hul i spæklaget med en stenboremaskine, hvorefter man med rifler skød ned i hullet til den døde. - 49 storhvaler var imidlertid mere end de to hvalstationer på Færøerne kunne håndtere, så de sidste blev på grund af stanken slæbt ud i åbent hav. På en udflygttur gennem den smalle fjord, hvor hvalerne var drevet ind, oplevede jeg senere stanken fra de døde og efterhånden halvrådne hvaler, så jeg forstår godt, at man slæbte dem til havs.

Da hvalerne blev drevet ind i Thorshavns havn, blev jeg på et tidspunkt gjort opmærksom på, at det ikke var grind, men storhval, og jeg foreslog da kontorchef Nicolaisen, at vi skulle give noget af personalet fri. Ja, svarede han, men der skal stadig være nogle ved kassen til at ekspedere folk. Jeg gik så ud for at give besked og så, at kontoret var tomt. Der var ikke én tilbage, men yderdøren var låst. Så gik jeg tilbage til mit vindue og betragtede sceneriet derfra.

Jeg bør måske tilføje, at mit kontorvindue var i 1.sals højde og ca 10 m fra kajkanten, så jeg kunne næppe have opnået en bedre udsigt fra noget andet sted.



Et grindedrab fotograferet fra forfatterens kontorvindue.

Adressemaskinen

Gjaldstovans opgave var bl.a. at udbetale invaliderende og aldersrente til en del personer. Det tog jo en del tid at få udskrevet postanvisninger til alle disse mennesker, så jeg foreslog, at kontoret indkøbte en adressemaskine, der med ca. ét tryk pr. sekund kunne levere fuldt navn og adresse samt beløb for hver enkelt person. Det blev vedtaget, og kontoret fik maskinen. Men nu havde vi jo pludselig kapacitet til meget mere end vi selv kunne udnytte, så det endte med, at forsikringsselskabet, sygekassen og ikke mindst Thorshavn kommune blev kunder hos os. Vi skulle bl.a. for kommunen trykke lister over de personer, der var berettiget til at få andel i grin-

defangster, når det forekom. - En søndag blev der meldt grind, og hele systemet gik i gang, men jeg vidste, at den mand på Gjaldstovan, som forestod trykningen af adressemateriale, var på ferie på Sandø. Da jeg også vidste, at kommunen snart ville komme og bede om grindelisten, tog jeg ned på kontoret og startede maskineriet. Da kommunens mand kom og spurgte, om vi kunne levere listen til uddeling af grindekød og -spæk, kunne jeg svare, at jeg var halvt færdig, og at de kunne hente den færdige liste om 20 minutter. Mens jeg fodrede maskinen med adresseplader, kunne jeg ikke 10 meter fra den se grindedrabets foregå i havnebassinet.

Postpakkerne

Når man sendte postpakker fra Danmark til Færøerne, skulle man samtidig aflevere en fortegnelse over indholdet. Tolden, nej, indførselsafgiften blev så beregnet af de danske toldere i København. Kontorchef Nicolaisen og jeg fik så et lille honorar for at foretage revision af beregningen, og det skal samtidig siges til de danske tolderes ros, at der bogstavelig aldrig var fejl i beregningerne. Taksterne stod i det tykkeste reglement, det danske toldvæsen havde udgivet, nemlig Tb.R., som ældre toldere ganske sikkert husker. Når juleposten ankom, havde Nicolaisen og jeg en fornøjelse af at drille hinanden ved at true med at røbe, hvad den anden skulle have i julegave. Hvis han først fandt fortegnelsen over min pakke og råbte: »Vil du vide, hvad du skal have i julegave?«, svarede jeg: »Hvis du siger det, fortæller jeg dig, hvad du skal have i julegave«. Vi røbede dog aldrig for hinanden, hvad pakkerne indeholdt.

Nolsø

Over for Thorshavn ligger øen Nolsø, som jeg så adskillige gange hver eneste dag. Der var ca fem kilometer dertil, og i solskin og stille vejr så det ud til at være en lille, nem udflugt, så jeg aftalte med en ven, at vi en dag skulle låne eller leje en robåd og tage over og se på øen. Da jeg fortalte Nicolaisen om vore planer, blev han helt forskrækket og sagde, at det måtte vi ikke. Det forstod jeg ikke, men han kaldte så på en ældre færing på kontoret, og da han fik fortalt om vore planer, så han lige så forskrækket ud og fortalte en hel del om strømforholdene i Nolsø fjord. Jeg spurgte så senere den anden færing på kontoret om, hvordan strømmen var i Nolsø fjord. Han kiggede på sit armbåndsur og svarede: »Den er nordgående, men den vender om tre kvarter«. Så

var jeg klar over, at jeg endnu ikke helt havde forstået, hvor meget strømforholdene betød dér. Senere fik jeg at vide, at en færing engang var roet ud for at fiske. Han var blevet overrasket af tågen og kunne ikke orientere sig, så han endte pokker i vold ude i Atlanterhavet. Da familien savnede ham, blev der slået alarm, og redningskutteren gik ud og fandt ham.

Fjeldet

Færøerne er ikke så fladt som Danmark. Det har heller ikke så høje punkter som Himalaya eller Alperne, men det er fjelde nok til at virke udfordrende på en ung dansker, der tror, at »han kan det hele«. Vi var to unge danskere, der blev enige om, at vi ville ud at klatre i fjeldene. Det gav mange dejlige og (nu da jeg har overlevet, tør jeg godt tilføje) farlige oplevelser.

Vor første tur gik til Nordredal, der ikke ligger ret langt fra Thorshavn. Bygden ligger i en slags slugt, der har den bekvemteste nedgang (ingen vej) inde fra åen. Da vi kom så langt, var det tæt på solnedgangstid, og jeg foreslog, at vi skulle tage ud på kanten af kysten og nyde solnedgangen derfra. Det gjorde vi, og det var en dejlig, naturskøn oplevelse, som vi nød fra en klippekant ca 400 meter over havet.

Da solen var gået ned, var det ikke så lyst, som det havde været, og vi fandt hurtigt ud af, at vi ikke kunne nå at komme ind i land til »den bløde« nedgang, før det blev mørkt, så vi besluttede at forsøge at komme ud over kanten og ned til bygden. Det gjorde vi så, og det første stykke gik det nogenlunde. Vi fandt holdepunkter for hænder og fødder, men et stykke nede ad klippesiden landede vi på en afsats, der var knap en meter bred og 15 meter lang. Under den var klippen lodret og uden holdepunkter. Så klatrede vi begge lidt op og til hver sin side for at finde en nedgang. Ti minutter senere mødtes vi så igen uden

at have fundet nogen nedgang, og det var nu blevet så mørkt, at vi måtte bevæge os med lommelygter i munden, og vi var klar over, at vi ikke kunne klatre op og nå ind til den bløde nedgang, så vi forberedte os på at overnatte på afsatsen. Det skulle ske ved, at vi på skift skulle forsøge at få sovet lidt, mens den anden sad med benene ud over kanten og forsøgte at forhindre den sovende i i søvne at trille ned i dybet.

Mens vi var ved at forberede os på natten, så vi lys komme op imod os fra bygden, og vi antog så, at de lokale mente, at de kunne komme op til os, og vi sluttede da modsætningsvis, at så kunne vi også komme ned til dem - altså, højere op ad klippen og længere ud til siden. Det gjorde vi, og pludselig råbte min kammerat: »Her«. Jeg klatrede hen til ham og så, at han stod ved et lille vandfald. »Hvorfor kaldte du«, spurgte jeg.

»Jo, jeg mener, at når vandet kan komme ned, kan vi også«. Der var efterhånden ikke meget at vælge imellem, så vi startede nedturen. Vi blev våde. Meget våde. Vi skulle jo på nedturen holde fast med hænderne, mens vi med fødderne ledte efter støtte - midt i vandløbet. Ikke engang når vi var i bad, havde vi været mere våde, men ned kom vi da og mødte så de færing, der havde været på vej op imod os. De forklarede, at de havde set vore lys på fjeldsiden, og de var blevet enige om, at det enten var et par fulde færing eller et par danskere, der klatrede rundt på fjeldsiden. Vi blev så bragt ind i huset og lånte nogle bukser og trøjer, som vi kunne tage på, mens vort eget tøj blev tørret over komfuret i køkkenet. Og så fik vi brød og skærpekød. Herligt.

På Strømø ligger et stykke fra Thorshavn øens største fjeld, Skælingsfjall. Det er 768 m højt, og

Udsigten fra Gjaldstovan mod Tinganæs, der deler Thorshavn havn i østre og vestre våg. Yderst på næsset ses de klipper, hvor der i gamle dage blev holdt ting.



ved midsommertid er det en yndet sport blandt Thorshavns unge at tage op på fjeldet. Det er en ejendommelig oplevelse, da man herfra kan se alle fjeldtoppene på Færøerne, men det mest ejendommelige er dog at se solen stå op 14 minutter efter at den er gået ned under horisonten.

Min første tur til Skælingsfjall lykkedes slet ikke, og turen blev også noget mere dramatisk, end jeg skøttede om. Det var snevejr og blæst, så vi havde flottet os og taget en taxa, der kørte os så langt, der var vej. Da vi steg ud, fortalte vi chaufføren, hvor vi agtede os hen. Han fortalte os, at det ikke kunne lade sig gøre i det vejr, men vi insisterede. Så tilføjede han med tryk på det første ord: »Hvis I kommer tilbage, vil I så ikke nok ringe til mig og fortælle det«. - Da vi havde gået et stykke tid, blev vi klar over, at han havde ret, og i stedet tog vi så ned og besøgte de flinke mennesker i Nordredal. Da vi senere på dagen ville tilbage til Thorshavn, blev vi af vore værtsfolk opfordret til at blive og overnatte til næste dag, men jeg skulle jo møde på Gjaldstovan mandag morgen, så jeg ville af sted. Da vi var kommet op fra dalen og op i højden, blev vi klar over, at det ikke ville blive nogen nem tur. Vinden havde jævnet sneen ud til en næsten flad sneslette, så det var vanskeligt at orientere sig. Jeg tog derfor mit kompas frem og holdt det i hånden. Jeg havde groft stillet det på retningen mod Thorshavn for, at vi i hvert fald ikke skulle komme til at vandre i ring. Vi gik så mod den vej, vi tidligere havde kørt med taxa, og når vi kunne se græsstrå rage op over sneen, var der ingen vanskeligheder, men hvor vi hverken kunne se græsstrå eller klippestykker rage op, var vi bange for, at der kunne være en klippespalte, så der sikrede vi os ved på skift at gå i forvejen på alle fire og med armen undersøge, hvor der var bund under sneen. Omsider fandt vi vejen, men der var så meget sne, at vi måtte gå i hver sin side af vejen, og når den ene af os sank ned gennem sneen, var vi klar over, at her drejede vejen, og

så ændrede vi kurs. På den måde kom vi trods alt til Thorshavn, og her konstaterede vi, at sne og storm havde væltet ca 15 telefonpæle. Min hue var fra kasketskyggen til lidt ned ad ryggen ét stykke is, så jeg måtte slet og ret brække den af. Da vi kom til en telefon, ringede jeg til politimesteren og sagde, at vi var kommet til Thors-havn. Det var godt. De ringede, svarede han, for vi er ved at samle folk til at tage til fjeldet for at lede efter jer.

Det højeste fjeld på øerne, Sletteratindur, ligger i nordenden af østerø, og det skulle vi naturligvis også op på. Vi var heldige den første dags aften at ankomme til dr. Rasmussen i Ejde (Eiði), hvor vi fik mad og sengeplads. Næste morgen fortalte dr. Rasmussen os, at det regnede og blæste nede i bygden, og så vidste han, at det ville sne og blæse endnu mere oppe på fjeldet. Han viste os på et kort, hvordan vi kunne komme uden om fjeldet og videre til vort næste mål, der var Funding (Funningur), og han ville ringe til en mand dér og bede ham sørge for, at vi blev sat over fjorden, så vi slap for den lange tur helt ind i bunden af fjorden og tilbage på den anden side.

Her bør jeg nok fortælle om dr. Rasmussen, at han var læge i en ret ufrekommelig del af Færøerne, men når en person i hans distrikt havde behov for et lægebesøg, så fik han det. Yderligere havde dr. Rasmussen »helt ude i ødemar-ken« evner og energi til videnskabeligt arbejde. Han fandt ud af årsagen til søpapegøjesygen, som man kunne få af at spise søpapegøjer, som der findes rigtig mange af på Færøerne. Denne bedrift skaffede ham en æresdoktorgrad ved Københavns Universitet. Han var altså en personlighed af rang, en person som jeg stadig med glæde mindes at have truffet.

Nå, men vi skulle jo videre, og da vi havde sagt farvel til dr. Rasmussen og var kommet uden for huset, sagde min kammerat: »Du er nok klar over, hvor vi skal hen nu?« - Ja, svarede jeg, det er jo derfor vi er kommet - og så tog

vi op på Sletteratindur. Vi var begge i ret god fysisk form, så det voldte os ikke de store vanskeligheder, men det viste sig, at dr. Rasmussen havde ret: det sneede og blæste på toppen. Vi forsøgte at få startet vor lille, medbragte primus, og vi brugte en hel æske tændstikker på forsøget, men det mislykkedes. Da vi havde nydt udsigten et stykke tid og var begyndt at fryse, indledte vi nedstigningen. Den blev rekord i hurtig nedstigning. Rekorden er ganske vist uofficiel, da der ikke var kontrollanter, men den er der. Vi havde begge glatte regnfrakker på over vore trøjer m.m., og så faldt en af os og rutschede nogle meter ned ad fjeldsiden. Det benyttede vi som teknik til hurtig nedstigning. Vi satte os på vore frakkeskøder og slap med fødderne. På grund af regnfrakkernes glatte yderside fik vi vældig fart på. Når vi nærmede os et klippefremspring, huggede vi hælene i sneen, flyttede os et par meter til en af siderne og fortsatte så igen på frakkeskøderne. Det blev en meget hurtig nedstigning, men på grund af de mange rifter, kostede det os lige præcis to nye regnfrakker.

Vel nede af fjeldet ankom vi til udkanten af bygden Funding (Funningur). Der stod en mand og ventede på os, og han tog os ind i et hus, hvor vi blev anbragt i stuen, mens hele familien opholdt sig i køkkenet. Vi vidste nok, at denne måde at modtage fremmede på var udtryk for den yderste høflighed og venlighed, men vi ville jo gerne snakke med værtsfolkene. Vi prøvede at lokke børnene ind med lidt tyggegummi, og de tog da mod hvert sit stykke, men trak sig så igen tilbage til køkkenet. Til sidst var vi dog blevet så gode venner, at de lod køkkendøren stå på klem, så vi i hvert fald kunne tale sammen.

Da vi senere sammen med manden forlod huset og skulle ned til båden, fik vi opklaret, at det slet ikke var hans hus, vi havde været inde i, for hans hus var under reparation, så da dr. Rasmussen havde ringet og bedt ham tage sig af os,

skyndte han sig ind til naboen og lånte hans hus. De to koner fik så i fællesskab bagt og lavet mad til os. En sådan gæstfrihed møder man ikke hjerteligere eller bedre i Danmark.

Da vi skulle i båden, spurgte han, om hans nabo måtte få et får med over. Jo, det måtte han da. Vel ankommet til den anden side spurgte vi på prisen for overfarten. Fem kr, svarede han. Vi gav ham 20 kr og syntes, at det var os, der havde fået en foræring.

Vi fortsatte så ad en fjeldsti over Eldevig (Eldevík) til Andefjord (Oyndarfjørður). På stien passerede vi en færøsk familie, der havde været i Andefjord for at få deres barn døbt der. Forrest gik faderen med barnet på armene, derefter moderen og resten af familien, alle med hudesko og iført de smukke færøske festdragter. Det blev en oplevelse mere.

I Andefjord reddede vi os yderligere en overnatning samt aftensmad hos en ven til en af min vens bekendte. Det var lidt langt ude i familien, men det virkede. Fra Andefjord kom vi så igen til fods, pr lastbil og/eller bus samt skib til Thorshavn, og nu kunne vi så prale af, at vi havde været på Færøernes højeste punkt, og det gjorde vi, når lejlighed bød sig.

Smugleri

Smugleri forekommer jo overalt, hvor der er tolerance, men det forekommer aldrig, hvor der ikke er tolerance, så hvad er årsag, og hvad er virkning. Nå, bort fra disse filosofiske betragtninger. Smugleri forekom altså også på Færøerne, da toldvæsenet var blevet oprettet, og det gav som sædvanlig anledning til forskellige morsomme oplevelser.

Fra postkontoret blev jeg en dag ringet op med besked om, at der til en forretning i Thorshavn var ankommet en sending kufferter. Når man vippede med kufferterne, kunne man for-

nemme, at der var noget i dem. Jeg tog så på postkontoret og kiggede på pakkerne, derfra til forretningen, der fremviste fakturaerne nr 387, 388 og 390, der alle omhandlede kufferter. Jeg mindedes så salig Kroman's læresætning: »Tvivlen er tolerens nådegave«, og jeg kom stærkt i tvivl om, hvad faktura nr 389 omfattede. Det ene ord tog det andet, og historien fortsatte ved at kontorchef Nicolaisen rejste hjem til Danmark, og ved hjælp af dommerkendelser og politiets assistance konfiskerede vi samme dato på samme klokkeslet både afsenders og modtagers korrespondance. Det blev en værre redelighed, for det viste sig, at faktura nr 389 omfattede silkestrømper. Det viste sig yderligere, at afsenderen havde benyttet forskellige andre metoder for at spare sine færøske kunder for indførselsafgift, bl.a. var askebægre med et fotomotiv faktureret som »postkort«, som ikke kostede indførselsafgift. Det endte med, at der blev ca 45 firmaer på Færøerne, som måtte betale ekstra afgift og bøde til landskassen, og ligningskommissionen bad om at måtte se de papirer, som vi havde hentet hos Thorshavn-firmaet, så også det forhøjede landskassens indtægter. Ak ja, det postvæsen.

En kutter, der var hjemmehørende i Klaksvig, havde fået for vane først at anmelde sin ankomst til den derværende toldbetjent et stykke tid efter, at den var ankommet, og når toldbetjenten kom om bord, var der ikke andet end fiskegrej og tre cigaretter på skibet. Toldbetjenten beklagede sig i telefonen til mig over det skete, og som et uraditionelt middel anmodede jeg den færøske fiskerikonsulent i Aberdeen om at fremskaffe provianrekvisitionerne for skibets seks sidste rejser. Jeg havde ikke bemyndigelse dertil, men alligevel - 14 dage senere modtog jeg kopier af skibets provianrekvisitioner for de sidste seks rejser, og det viste sig naturligvis, at der var købt en hel del mere ind end der var opgivet ved ankomsten til Færøerne, så det blev igen til lidt efterbetaling

og bøde, og skipperen vænnede sig til at melde sin ankomst til toldbetjenten før skibet var kommet i havn.

En dag ringede toldbetjentene til mig på Gjaldstovan og fortalte, at de på det danske skib *Vestkysten* havde fundet gin i vandkaraffen, cigaretter i kaptajnens radio og under gulvbrædderne under hans skrivebord, men han ville ikke betale og heller ikke aflevere skibspapirerne. Skibet var ankret op i Nolsø fjord uden for havnen, og jeg foreslog så toldbetjentene at tage en politimand med ud på skibet. Det hjalp ikke, og en time senere ringede de igen og meddelte, at det ikke havde givet resultat. Det var ved at være kontorets lukketid, så jeg tog med ud på den tredje tur til skibet. Jeg fornemmede, at kaptajn Jensen og jeg ret hurtigt kom på bølgelængde, da jeg tog hele situationen lidt humoristisk, og det kunne han åbenbart lide, så jeg fik lov til at se bemandingslisten, men de andre måtte ikke. Dem havde han set sig gal på, og det var jo også dem, der havde fundet varerne. Jeg fik ham endda så langt, at han tilbød at betale med islandsk valuta, men det afslog jeg at tage imod. Så er der ikke mere at gøre, svarede han, for jeg har ikke andet. - Nå, svarede jeg, så er der jo kun for mig tilbage at ønske Dem en god rejse. Han syntes vist, at det var gået for let, så han spurgte, hvad vi nu ville gøre. Jeg fornemmede hans usikkerhed og forfulgte min tilsyneladende succes ved at tilføje, at det var vi så tit ude for, og at det for os var ren rutine. Jeg ønskede ham igen god rejse, og så sejlede vi tilbage til Thorshavn i toldbåden.

Næste dag gik skibet til kaj for at få vand om bord, og jeg skyndte mig så at få en dommerkendelse. Da skibet havde fastgjort trossen, gik jeg om bord og bad kaptajnen, to stormænd samt en motorpasser følge med op til dommeren. Det gjorde de søreme, og jeg havde ikke engang kendelsen fremme. Det var vor første sag for retten, og jeg var lidt spændt på udfaldet, indtil kaptajn Jensen bred og mægtig trådte frem for domme-

ren og med en kraftig og bydende stemme sagde: »Her kommer vi stille og roligt og kaster kroen i Nolsø fjord, og så vrimler det om bord med toldere. Kan De lige undersøge for mig, om de har ret til det«. Så slappede jeg af, og fik da også dom for det beløb, vi havde krævet, og beløbet blev samme dag betalt i rigtige menneskepenge. Men jeg kunne nu godt lide kaptajn Jensen.

Den danske snaps (brændevin) kostede ikke så meget i indførselsafgift som genever, og et dansk firma var begyndt at fakturere genever som brændevin. Da jeg blev opmærksom på det, skrev jeg til firmaet og gjorde opmærksom på forholdet. Firmaet ændrede så faktureringsmåden til »hollandsk brændevin«, og fra Gjaldestovan blev firmaet så anmodet om at indbetale den for lidt erlagte indførselsafgift samt en bøde. Firmaet begærede sagen for retten, og direktøren og dennes advokat kom til Færøerne for at deltage i sagsbehandlingen. Advokaten stod frem i retten og sagde: »Høje ret, vi har taget denne lange rejse for at demonstrere for retten, at vi er anstændige mennesker, og at det hele beror på en misforståelse«. De var også nydeligt påklædt med nypressede habitter, hvide skjorter og slips, men vi fik nu alligevel dom for beløbet. - Vi fik senere at vide, at da de to herrer ankom til København, stod politiet på kajen og arresterede den ene af dem i en helt anden sag, så det pæne tøj hjalp dem altså ikke.

Vejret

Vejret er anderledes end i Danmark. Det blæser og regner mere end her, og det er ofte tåget. På molen i Thorshavn er der en mast, som man hejser en rund kugle op i, når der gives stormvarsel. Det blev med lidt overdrivelse sagt, at den blev hejst om efteråret og taget ned igen om foråret for så sommeren igennem kun at blive hejst en gang imellem. Det var noget overdrevet, men heller ikke helt løgn.

En englænder skrev engang en bog om Færøerne. Han kaldte den »The Land of maybek«, og dermed mente han, at alle aftaler på Færøerne blev indgået under den selvfølgelig betingelse, at aftalen kun gjaldt, hvis vejret tillod det.

Mit stærkeste indtryk af vindens kraft fik jeg på Myggenæs (Mykines). Vi var nogle stykker, der en gang imellem slog os sammen om at leje en fiskekutter til en søndagsudflugt, og en gang var vi kommet til Myggenæs. På øen findes det vestligste punkt på Færøerne. øen spidser mod vest til næsten som en skibsstævn, og samtidig hæver terrænet sig, så det er højest yderst mod vest. Der er så vidt jeg husker her 200 m ned til havet, så der er ikke meget læ i blæsevejr. Da vi var der, så jeg et ståltov, der gik fra fyrmesterens bolig ud og op til fyret. Tovet lå på jorden, og med visse mellemrum var det fastgjort til klippen ved svære kramper. Da jeg spurgte fyrmesteren, hvorfor tovet lå der, grinede han og sagde, at det var hans »rækværk«, når han skulle på arbejde i blæsevejr. Hvis fyret af en eller anden grund strejkede, var det hans tjenestepigt at få det i gang igen, og det skete så ved, at hans kone holdt døren i boligen, mens han kom ned på alle fire og klamrede sig til tovet på vejen ud til fyret. I blæst eller storm kunne intet menneske på den strækning hverken gå eller stå uden at blive blæst i havet.

Et andet godt eksempel på vejrets kraft er øen Store Dimon (Stóra Dímun), hvor der dengang boede en familie. Øen har stejle klippekanter på alle sider, så i dårligt vejr kan man hverken komme til eller fra. På Store Dimon fandtes en radiosender/modtager, så man i hvert fald i dårligt vejr kunne tale med omverdenen. En gang var der lidt vrøvl med radioen, og for at sikre sig, at den ville fungere vinteren igennem, blev der indforskrevet en tekniker, der skulle reparere den. Han ankom ved efterårstid, men uheldet ville, at netop da begyndte vinterstormene, så han kom ikke derfra før om foråret.



Ikke alle havne var forsynet med molehoveder. Nogle steder var det slet og ret klippeformationerne, der gav mulighed for at lande med bådene. Her landingspladsen ved Myggenæs.

En katastrofe

Når folk fra bygd kom til Thorshavn for at hente deres kvartalsration af drikkevarer, fik de den udleveret fra skibsekspeditionen i de karakteristiske brune kartoner, hvorpå der med store bogstaver stod »Danisco«. De kartoner var kendte af gud og hvermand på Færøerne, og hvis en bygdemand kom hjem til bygden med sådan en kasse under armen, ville det meste af bygden komme og besøge ham, og så var det mest sandsynligt, at kassen var tom næste morgen. Af den grund var det skik, at man medbragte en kuffert, som man så pakkede varerne om i.

En mand fra en bygd havde engang glemt sin kuffert, og han gik derfor op i Thorshavn og købte en, som han så fik pakket i. Da han skulle hjem med mælkebåden (de lokale »rutebiler«), skulle han for at komme ned på kajen ned ad en lang trappe, der var støbt i klippesiden. Uheldigvis havde han købt for billig en kuffert, så på et af de første trin slap håndtaget kufferten, som trillede ned ad cementtrin og klippestykker, så indholdet spredtes til alle sider. Han blev så sur, at han straks gik om bord og satte sig tavs og bitter på en bænk. En af havnearbejderne havde imidlertid set, at en enkelt af flaskerne havde overlevet den brutale medfart. Han tog den og gik op på skibet og afleverede den til ejeren. Dennes raseri havde endnu ikke lagt sig, så han tog den og kylede den så langt ud i havnebassinet, som han orkede. Hans valgsprog må have været: 12 flasker eller intet.

Og en lykkelig begivenhed

Færingerne er ikke meget for ål, torskerogn eller hummer. Det lyder underligt for en dansker, men gud ske tak og lov for det. Ål fandtes vist nok ikke deroppe, men torskerogn blev der jo tonsvis af, og det blev solgt til rene foræringspriser. Jeg købte en gang en pose torskerogn på havnen. Der var 2-3 kg, og jeg blev afkrævet 50 øre - det var vist nok for posen, for torskerogn kunne man da ikke tage betaling for. Og så var der hummerne. De første år, jeg var deroppe, var der ingen, der fangede hummer, men en dag havde en færøsk fisker fundet et sted, hvor der var hummer, og han begyndte at fange dem. Da han kom til Thorshavn for at sælge fangsten, var der ingen færing, der henvendte sig, men en dansker så, hvad han havde at byde på og spurgte forsigtigt til prisen. Fem kr pr spandfuld, lød svaret. Så styrtede han hjem og hentede den største spand, han havde, ned på havnen for at købe, og så ringede han ellers til danske venner og bekendte og fortalte om den glædelige nyhed, hvorefter de alle styrtede til havnen for at købe, før der var udsolgt. Det var store, flotte jomfruhummere, og stykprisen blev på denne måde 10 øre, når man kunne fremskaffe en stor spand. Året efter havde han set, hvor glade danskerne var for hummer, og så havde han sin egen spand til at måle af i, så stykprisen gik helt op til 25 øre. Bevar mig vel, sikke hummergilder vi havde. Der skulle jo spares på brødet, men hvis man gjorde det, blev der råd til en snaps til maden, og det har vist aldrig ødelagt et hummergilde.

En god forretning

En meget stor del af den færøske fiskerflåde gik om sommeren på fiskeri på vestsiden af Grønland. Man fiskede på livet løs, og i stedet for at tage tilbage til Færøerne med hver enkelt last,

havde man fået en aftale med et engelsk selskab, »Charles Mauritzen & Co«, som havde en direktør Brockie på Færøerne. Dette selskab påtog sig kontraktligt at aftage al den fisk, der blev fanget (lidt eller meget) og samtidig at forsyne den færøske fiskerflåde med alt, hvad den behøvede: olie, sytråd, cigaretter, fiskekroge m.m.m. Det var en stor forretning, der var til gavn for begge parter, og det engelske selskab sendte store fragtskibe op til Grønland for at forestå den praktiske del af aftalen. Imidlertid mente nogle fiskere, at det var stor nok en forretning for to selskaber, og man henvendte sig derfor til den engelske konsul, mr. Marr, om han ville deltage i denne forretning. - Om han ville. Hans øjne har formentlig skinnet ved tanken, og man skrev papirer. Man henvendte sig derefter til mr. Brockie og fortalte, at det var stor nok en forretning for to. Jo, det var det da, og hvem der så skulle deltage. - Det skulle mr. Marr. Om han havde underskrevet kontrakten. - Jo, her var den. Brockie kiggede i kontrakten og så, at mr. Marr havde forpligtet sig til at forsyne hele den færøske fiskerflåde sommeren igennem og at aftage, hvad der blev fanget af fisk, og så rakte han kontrakten tilbage med ordene: »Nu har jeg haft forretningen i flere år. I år kan mr. Marr have den alene«. Alle vidste, at det kunne han ikke, så efter at være anmodet om at fortsætte forretningen på de sædvanlige betingelser, indvilgede mr. Brockie heri. Og det var jo det, der var hans hensigt.

Føroya Flogfelag

Sejlturen til Danmark tog afhængig af vejret 2-3 døgn, og det var der mange, der mente var for længe. Der blev altså af nogle færing oprettet et flyveselskab, en maskine blev indkøbt i England og en pilot derfra blev hyret. Begge ankom til Færøerne til flyvepladsen på Vågø. Det var en

ret primitiv flyveplads, som englænderne havde oprettet under krigen. Da maskinen skulle til Danmark for at blive præsenteret for og godkendt af de danske myndigheder, ville piloten have, at den skulle tage sig bedst muligt ud, så han gik på vingerne, landede på en nærliggende sø, hvor han vaskede og spulede maskinen, så den skinnede. Så gik han på vingerne igen og ned på flyvepladsen, hvor han landede så skævt, at maskinen slog en kolbøtte og aldrig blev maskine mere. Han slog sig på gulvtæppefabrikation på Færøerne. - Tja, hvo intet vover kan sagtens.

Flyveforholdene på Færøerne er i dag meget bedre, så skal De derop - og det er nok rejsen værd - kan De roligt tage flyveren.

Jagt

En dag blev jeg inviteret på jagt af Kampsax' ingeniør Svend Kristensen, som også havde inviteret byrådsingeniør Guttesen. Selskabets motorbåd med motorpasser stod til rådighed for turen, så forholdene var ideelle. Lidt til havs så Kristensen en lomvie og skød to skud, men den blev på vandet. Så skød Guttesen to skud, og den var nu urolig og begyndte at lette på tværs af skudretningen. Så ramte jeg den med ét skud, og Guttesen vendte sig forbavset imod mig og spurgte, om jeg havde gået meget på jagt. Jeg havde været meget heldig og nød situationen, så jeg svarede, at det havde jeg ikke, men det var noget, der lå til familien. For en sikkerheds skyld skød jeg ikke mere på den tur, og *lidt* snyd må da være tilladt.

Klaksvig-affæren

Nogle danskere kan nok endnu huske, at der på Færøerne var noget, der hed Klaksvig-affæren, men hvad den egentlig drejede sig om, kan nok de færreste erindre.

Stillingen som embeds- og sygehuslæge i

Klaksvig på norderøerne var besat ved konstitution med dr. Halvorsen, som på grund af sin opførsel under krigen var nægtet medlemsskab i Den almindelige danske Lægeforening. Myndighederne udnævnte omsider en færing i stillingen, men befolkningen besvarede udnævnelsen med en udtalelse om, at de ville beholde dr. Halvorsen, som de var godt tilfredse med. Den nyudnævnte læges møbler ankom til Klaksvig, men de blev sprættet op med knive, og han blev nægtet adgang. Man benyttede en teknik, der bestod i, at på et bestemt signal mødte det meste af byen op og stod på kajen, så det var umuligt at komme i land. Omsider blev det myndighederne for meget, og staten hyrede *M/S Parkeston* fra D.F.D.S., fyldte det med politi inkl. hunde og sendte det til Færøerne. Imidlertid var man begyndt på forhandlinger, og bl.a. den senere statsminister Viggo Kampmann var deroppe for at søge at tale sig tilrette. *M/S Parkeston* kom aldrig til Klaksvig. Skibet sejlede rundt mellem de forskellige havne, og politifolkene spillede fodbold med lokale indbyggere, men aldrig i Klaksvig.

Den 4. maj 1955 afsluttede vi på Gjaldstovan en hel vinters overarbejde med skatterestancerne, og i den anledning havde vi aftalt, at jeg skulle have lidt lækkert, når jeg i løbet af aftenen kom hjem. På vejen traf jeg et par af de danske politibetjente, som bare var ude at gå en tur. Jeg faldt i snak med dem og inviterede dem med hjem. De troede først, at jeg fik sådan mad hver dag, når jeg kom hjem fra kontoret, men de fik så forklaringen, og min kone lavede noget mere smørrebrød, så vi fik en hyggelig aften ud af det.

Omsider blev *M/S Parkeston* kaldt tilbage til Danmark, og et stykke tid efter tog rigsombudsmanden, politimesteren og chefen for det største hospital på Færøerne, Dr. Alexandrines hospital i Thorshavn, til Klaksvig. Overlægen gik op til hospitalet og begyndte en stuegang dér, men han blev afbrudt af tre fiskere, som fulgte ham ned

til havnen, hvor dette forsøg på at slutte striden endte med, at rigsombudsmand, politimester og overlæge sammen med byens politistyrke på to mand søgte tilflugt i byens arrest. Så var forhandlingsfasen slut.

En aften, mens alt dette stod på, gik jeg sent hjem fra kontoret. På vejen overhalede jeg tre fiskere, og jeg var ikke kommet mere end nogle få meter forbi dem, da jeg hørte udtrykket »lortdanser«. Jeg tænkte så, at hvis jeg skulle have bank, kunne det lige så godt blive med ansigtet fremad, så jeg snurrede i samme øjeblik rundt og blev stående - og ventede så i øvrigt at få en gang tærsk. Til min store lettelse gik de tre fiskere ud på vejen og passerede mig. Jeg overhalede dem så endnu en gang, og denne gang uden nogen bemærkninger.

Myndighedernes næste træk var at sende et dansk krigsskib til Klaksvig. Om bord i skibet var der en del danske politifolk under ledelse af den bekendte danske politimand Nielsen-Ourø. Da skibet lagde til kaj i Klaksvig, var kajen som sædvanlig fyldt med mennesker. Nielsen-Ourø meddelte så, at man havde fem minutter til at komme bort i, og da de fem minutter var gået, gav han signal til politistyrken om at gå i land. Det var store, stærke politifolk, der havde været i trængsel før, så hvor der var behov for det, klarede en albue, et knæ eller en hæl problemet, og kort efter landgangen var Klaksvig »erobret«. Der blev så stationeret en dansk politistyrke i Klaksvig. Den blev gradvist nedtrappet og er nu borte.

Det var en meget underlig historie. Færingerne sloges for at få lov til at beholde en dansk læge, og myndighederne insisterede på at ansætte en færøsk læge, og alligevel skabte det for et stykke tid et modsætningsforhold mellem dansk og færøsk. Det mærkede vi, da vi ca et år senere skulle tilbage til Danmark.

Min kone og jeg tog til Klaksvig på et afskedsbesøg hos nogle bekendte dér. På vejen fra

1955—56 **RÚSDREKKA-SKAMTANARKORT** 1955—56
GALDANDI FRÁ 1. APRÍL 1955 TIL 31. MÁRTS 1956
Sambært lögtingalög nr. 10. 28. mártis 1948,
súð broytt við lögtingalög nr. 64 áv 17. des. 1949.

Navn: *Bendil Ruyður-Jónsson*
Föddur: *10. des. 1927*
Starv: *Skvæðsmálgjafi*
Bústaður: *Grindavík 69*
Útlýggjað t. *1. júní 1955.*
af _____ kommunu.

Nº 05847  *P. Jónsson*
Læðarbrétt
Gjald: kr. 10,00.

LANDSPRINTUR

Forfatterens spiritusrationeringskort. På næste side dokumenteres indkøbene i finansåret 1955/56, og man vil se, at kvoten ikke nær blev opbrugt. »Importen« fra april kvartal rakte til helt ind i oktober.

Klaksvig fik rutebåden motorstop på et uheldigt sted. For at have strømmen med os, sejlede skipper meget tæt ved klippekysten. Da motoren satte ud, kiggede jeg op mod styrehuset og så da, at han drejede hårdt på roret for, mens skibet endnu havde lidt fart, at få os ud midtstrøms mellem de to øer. Det lykkedes, men det var et regulært motorhaveri, så der blev over radioen bedt om assistance. Det første skib, der kom til, var en dansk marinekutter, og en af gasterne ville kaste et tov over til os for at kutteren kunne slæbe os videre, men mandskabet på rutebåden nægtede at tage mod trossen. De ville ikke reddes af sådan nogen forbandede danskere. På marinekutteren rystede man på hovedet og sejlede videre. Kort efter kom der to færøske trawlere. Den ene tog post og passagerer med på den videre færd, mens den anden slæbte rutebåden tilbage til Klaksvig.

Eigarin. v hesum korti kann hægst innflyta lítur
av rúsdrekka um fjórðingsárið undantikin vin og öl

apríl ársfj. 1955 *6. sk. spiritus* FØROYA
GJALDSTOVA
11 JUNI 1955

er verður tilskilað avgreiðslu-
agur, slag og nøgd.

uli ársfj. 1955

er verður tilskilað avgreiðslu-
agur, slag og nøgd.

Oktober ársfj. 1955 *3 3/4* ltr. Rúsdrekka
9 OKT 1955
FØROYA GJALDSTOVA
THORSHAVN

er verður tilskilað avgreiðslu-
agur, slag og nøgd.

anuar ársfj. 1956 *1 1/2 l. rúsdrekka*
27 FEB 1956 KONTORI
(1)



Polterabend

Da jeg havde boet på Færøerne nogle år, blev jeg enig med en pige i Danmark om, at vi skulle gifte os og have børn i fællesskab og ved fælles hjælp. Brylluppet skulle stå i Danmark, så den 18. december 1951 gik jeg om bord i m/s *Tjaldur* sent på aftenen og gik straks til køjs. Jeg blev vækket næste morgen, der var min fødselsdag, af kaptajn Mohr, der kom ind i min kahyt og sagde, at her var nogle pakker fra mine venner i Thors-havn (det var alle peberbøsser), og her er en gave fra mig til dig, og så fik jeg en flaske gin og en flaske vermouth. Kaptajnen bad derefter tjene-ren om at hente de passagerer, der var oppe, så den morgen fik jeg to gin-og-vermouth, inden jeg fik fødderne ud på gulvet. Jeg fik mig så klædt på og kom op i salonen, hvor vi traditio-nen tro fik en morgenbitter inden morgenma-den, og så skulle vi til at fejre min 30-års fødsels-dag - langt ude i Atlanten, hvor alt på skibet var toldfrit. Den fødselsdag glemmer jeg aldrig, men vi holdt traditionen, da vi kom til Danmark: fra Skagen ikke mere snaps, og fra Kronborg heller ikke øl.

Jeg kan på det varmeste anbefale enhver at holde polterabend hele dagen på samme måde.

Da vi skulle tilbage til Færøerne, viste Atlan-terhavet sig fra sin allervenligste side. Det var næsten havblik, så ikke én om bord var søsyg. Det var meget venligt mod min kone, der dog senere opnåede at sejle på Atlanten, når det var, som det plejede at være.

Det blev til otte dejlige år på Færøerne, og min kone og jeg taler ofte om den tid - en tid, vi ikke ville have været foruden.

Artiklens forfatter ved en vandmølle i nærheden af Thorshavn.

Diæterne

Af V.H. Vinje

Under udarbejdelsen af den artikel om turnustjenesten i Københavns toldopsyn 1945-54, som fandt optagelse i ZISE nr 2/1988, anede det mig, at en del af de skildrede forhold vedrørende diæt-tjenesten i havnedistrikterne ville forekomme irrationelle eller uforståelige i dag. Anelsen er nu blevet visved, hvorfor jeg her skal prøve at give et omrids af et stort og vel nærmest udtømmeligt emne, der en gang var en af de mest betydningsfulde faktorer i tolderes økonomi og hele tilværelse.

I toldvæsenets sprogbrug havde ordet *diæter* intet med dagpenge, rejseudgifter el.lign. at gøre. Diæter var private rekvirenters betaling for toldtjenestemænds tilstedeværelse uden for den almindelige ekspeditionstid kl 8 - 17. Man kan vist nok anse dem som den sidste rest af toldvæsenets ældgamle sportelsystem - denne mærkelige mellemting mellem legal bestikkelse og tvangsbidrag fra sø- og handelsnæringen til toldernes højst fornødne ekstraindtægter. På den baggrund kan det undre, at diætsystemet overlevede lige til 1961, da kompensationsordningen indførtes.

Toldetaten var fra øverst til nederst genomsyret af hensynet til diætindtjeningen i en grad, man i dag vanskeligt kan forestille sig. Selv i etatsens daværende ledelse, Departementet for Told og Forbrugsafgifter, toges ved forflyttelser og advancementer hensyn til disse indtægtsmuligheder eller mangel på samme. I personaleorganisationerne beskæftigede man sig overordentlig meget med problemer vedrørende retten til at indtjene diæter. Diæterne var årsag til megen splid mellem TA- og TB-grupperne - assistenterne og

betjentene. Stridighederne forklædtes ofte som kompetencespørgsmål, selv om der i realiteten kæmpedes om retten til tjenesteposter med gode indtægter. For eksempel spildte toldassistenter meget af deres natte-søvn på tilsyn med losning af toldfrie kul, selv om det jo ikke krævede megen kompetence at fortolde dem. Omvendt blev ældre toldvagt mestre undertiden mod deres vilje sat på arbejdsopgaver, de ikke ganske havde forudsætninger for at klare, fordi deres organisation havde vundet kampen om retten til at deltage i tjenesten ved poster med vanskelige toldforretninger. Disse uværdige tilstande ophørte heldigvis ved diæternes bortfald.

De fleste toldere tilrettelagde, så vidt det da stod til dem selv, deres tjenesteforløb og privatliv ud fra forventninger eller forhåbninger om diætindtægter. Sådanne udsigter var bestemmende for hvilke byer, man søgte til, og hvilke advancementer, man ansøgte om eller undlod at ansøge om. Når toldassistenter, overassistenter og kontrollører i provinsen undertiden søgte forflyttelse så ofte som hvert tredje år, var det næsten altid for at søge fra et »magert« toldsted til et med bedre diætmuligheder. Eksempelvis var toldkamrene i Nyborg og Fredericia meget efterspurgte, fordi deres livligt trafikerede oliehavne gav gode penge.

En del ærgerrige yngre toldassistenter søgte så til gengæld »brødløse« stillinger som overordnede på kontorerne ved de små toldkamre. Det var i håb om at vinde et advancementsforspring for lidt ældre kolleger, der ikke havde råd eller lyst til at flytte fra et toldkammer med gode diæter for at opnå en så usikker gevinst.

Der foreligger utroligt få reglements- eller cirkulærebestemmelser om diæternes takster og beregning. Langt de fleste af de regler,

man gik frem efter, hvilede på tradition og mundtlig overlevering om, hvad man kunne, turde eller måtte. Derfor var der også en hel del lokale afvigelser, så det er langt fra sikkert, at det efterfølgende stemmer med andres erfaringer. Ved min ansættelse i 1942 var diæt taksten 1,25 kr i timen, dog mindst 2,50 kr pr rekvisition. Disse takster var vist fastsat en gang i 1930'erne og gjaldt frem til 1950, hvor de blev forhøjet til henholdsvis 2 kr og 4 kr. Et par småjusteringer mere opnåedes, inden diæterne blev afskaffet, men det var under alle omstændigheder en meget lav timeløn.

Når diæterne alligevel gav så forholdsvis gode ekstraindtægter, skyldtes det, at den enkelte tolder havde ret til betaling fra hver enkelt rekvirent (f.eks. mægler eller importør, uanset om han på et givet tidspunkt tilså for eksempel en hel række arbejdende skibe eller foretog fortoldninger for flere forskellige importører. Det var især morgentimen kl 7 - 8 i havnen, der var givtig. I de store havnedistrikter kunne en enkelt toldassistent godt indtjene diæter fra en halv snes skibe. I Frihavens brovægte kunne der også periodevis tjenes ret mange diæter i morgentimen, hvis der lige var kommet en banan- eller appelsinbåd - importørerne var ofte ivrige for at få varerne hurtigt hjem, så de rekvirerede toldopsynet fra kl 7 for at få vognene ud gennem frihavnssportene inden det store morgenrush lige efter kl 8.

Diæterne til personale på toldkontorerne for ind- og udklarering af skibe beregnedes efter noget strengere regler. Indenfor samme tidsrum kunne der således ikke opkræves diæter for hvert ekspederet skib - timebeløbet skulle fordeles ligeligt på de foreliggende rekvisitioner. Det kom man dog let om ved, idet man med mægleres og rederiers stiltiende accept anførte tidspunkterne for arbejdets

udførelse, således at der angiveligt var et kvarters ophold mellem de enkelte ekspeditioner. Det hændte også, at en mægler syntes, at et større skib nok »kunne bære« en gang kontordiæter; så afgav han en rekvisition på *afventning* af skibets ankomst, uanset at han udmærket vidste, at det ville ankomme indenfor ekspeditionstiden. På den måde opnåedes en vis good-will, som kunne udnyttes en anden gang, hvis det kneb med at få papirerne indleveret til tiden.

Kontordiæterne blev mange steder fordelt mellem personalet efter ret horrible regler, hovedsagelig fordi de overordnede udnyttede den indgroede respekt for autoriteten til forlods at tage løvens part. På det toldkassererkontor, hvor jeg blev ansat, tog kontrolløren på havnekontoret på forhånd ¼ af de indkomne diæter uden nogensinde at være til stede udenfor ekspeditionstiden. Nogle nyankomne toldmedhjælpere ville ikke affinde sig dermed. Deres protester medførte dog blot, at den gamle måtte udføre arbejdet selv, for han ville under ingen omstændigheder afgive nogen del af indtægten til de unge oprørere. Personlig fik jeg ikke en øre i diæter i hele min elevtid, selv om jeg lavede det meste af arbejdet - dog inden for ekspeditionstiden.

Sådanne problemer havde man ikke i Københavns toldopsyn. De 3 lokalforeninger for henholdsvis toldassistenter, overtoldassistenter og toldkontrollører havde hver en sammenslutning for lige deling af diæter. På organisationsplan kunne der opstå nogle tovtækkerier, hvoraf mange skyldtes, at overtoldassistenterne som arvtagere til den i 1931 afskaffede stilling som toldkontrollør af 2. grad (kontrollør II) havde bevaret retten til at gøre tjeneste som overopsyn på visse tjenestesteder, f.eks. Kvæsthusbroen og Tuborg Havn. Når trafik- eller tjenesteforhold ændredes, kunne overassistenter og kontrollører

ikke altid enes om, hvem der skulle afgive eller bevare rettighederne. I de tilfælde, hvor overassistenten tabte slaget, gik det ud over toldassistenternes kasse, for der var aftalt forholdstal for de to kategoriers diætindkomst.

Problemerne var dog aldrig større, end at de løstes ved fredelig forhandling.

Rundt om på tjenesteposterne førtes omfattende regnskaber over de afgivne diætrekvisioner, timetallene og de indtjente beløb. I de større distrikter førtes regnskaberne centralt, fx i Toldkontrollen Færgen for hele Frihavnen, i Børsens Toldkontrol for alle toldkontroller i distriktet. Der blev holdt øje med, at alle diætrekvisioner kom ind i skriftlig form, for det var overordentlig al-

mindeligt at mæglere og rederier i første omgang blot rekvirerede toldopsynet telefonisk. Konstaterede man ude i distriktet, at et skib arbejdede udenfor ekspeditionstid, uden at der var afgivet rekvisition, tog man det ikke særlig tungt, men afkrævede blot den ansvarlige en rekvisition eller udskrev selv en til senere underskrift. Måske fik synderen en mundtlig overhaling, men det vigtigste var at få pengene i kassen. Alt i alt gik der megen tid med at holde styr på diætreghskabet - på de to ovennævnte tjenesteposter kunne det ofte optage en mand en hel formiddag dagligt.

Når toldopsynet havde færdigbehandlet rekvisitionerne, indleveredes de til pågældende toldkassererkontor, som indkasserede be-

De københavnske Toldassistenters Forenings Sammenslutning for lige Deling af Diæter m. v.

afholdt ordinær Generalforsamling Tirsdag d. 3. Marts 1942 i Marketenderiet paa Toldboden.

Formanden, Toldassistent *H. C. Andersen*, aflagde Beretning (herunder det reviderede Regnskab), der godkendtes.

Som Kasserer genvalgtes Toldassistent *C. Dahl* og som Bestyrelsessuppleanter valgtes Toldassistenterne *Malling*, *Lottrup Thomsen* og *O. Jensen*.

Som Revisorer genvalgtes Toldassistenterne *Bache* og *Bech*, og som Revisorsuppleant valgtes Toldassistent *Bostrøm*.

løbene. Rekvisitionerne blev taget til indtægt og ført til udgift i kassejournalen - naturligvis for at toldrevisionen kunne holde øje med diætberegningerne. Diætsammenslutningerne hævdede periodisk pengene på medlemmernes vegne. Toldassistenternes diætsammenslutning udbetalte hver måned et á conto-beløb til hvert medlem (50 kr i årene omkring 1950), medens resten afregnedes i december måned. Disse årlige slutafregninger udgjorde efter tidens målestok pæne beløb svarende til flere måneders gage. Man *kunne* godt få forskud, men det var ikke velset af kassereren at bede derom. De fleste af os foretrak da også én gang om året at have en ordentlig rundsum til disposition for større anskaffelser.

I de bedste perioder vil jeg antage, at diæterne for en toldassistent i København svarede til 25-30% af lønnen, så det var med god grund, at diætspørgsmål optog os så meget. Til gengæld for dette gode accepterede vi en masse ulemper. Tjenestetidsreglerne, der så mænd ellers var pauvre nok på den tid, var simpelthen suspenderede i havnetjenesten med alle parter stiltiende indforståelse. Man affandt sig med aldrig med sikkerhed at vide, hvornår man havde fri. Hørte man ikke til de få heldige, der havde råd til og held til at anskaffe telefon, kunne familien godt komme til at vente i uvished i adskillige timer, hvis det trak ud med losning eller lastning af et skib. Det kunne også meget vel ske, at en planlagt søndagsudflugt gik i vasken, fordi en mægler pludselig en lørdag henad kl 16 meddelte, at et skib skulle losse eller laste hele søndagen. Eller det blev meddelt, at et af rutefragtskibene medførte passagerer, så at man skulle stå parat til rejsegodseftersyn, når skibet på et ikke alt for præcist angivet tidspunkt dukkede op i løbet af søndagen - og det måske blot for at kigge i en kuffert eller to.

Retfærdigvis skal det siges, at der ikke kun var ulemper forbundet med diættjenesten i havnen. Man reddede sig mangel på uofficiel halv eller hel fridag, for overopsynet accepterede i vid udstrækning, når arbejdsmængden tillod det, at man på tomands-posterne skiftedes til at holde fri. Ligeledes var der tradition for, at man gik hjem kl 12, hvis man den følgende nat skulle have diættjeneste. Når nattørnen var overstået kl 8, holdt man fri til kl 12 eller måske resten af dagen, hvis der ikke var så meget at lave i distriktet. Blot arbejdet blev udført som det skulle, blev der set stort på, hvor mange eller snarere hvor få, der på et givet tidspunkt var til stede i havnehytterne.

Selv om det ikke umiddelbart fornemmedes sådan, var det utvivlsomt en epoke i toldetatens historie, der afsluttede i 1961, da »diæter« blev til »gebyrer for toldforretninger uden for toldvæsenets ekspeditionstid«. Beløbene indgik herefter i statskassen som toldernes egen bidrag til den kompensationsordning, der også allerede er en saga blott.* Vi var vist alle svært henrykte for denne ordning, som unægtelig også indebar adskillige håndgribelige fordele, såsom ligestilling på landsbasis med hensyn til ekstraindtægter, stærkt forbedret samarbejde mellem personaleorganisationerne, overholdelse af tjenestetidsreglerne etc. Imidlertid gav diætsystemets ophævelse jo også ledelsen langt friere hænder til at nedlægge gode hyggelige tjenesteposter og ændre behagelige arbejdsrutiner ud fra kolde lønsomhedsbetragtninger. Bagklogskab er godtkøbsvare, men en gammel opsynstolder kan ikke lade være med at fundere på, om vi ikke ved at give afkald på nedarvede, hævdevundne rettigheder solgte vor førstefødselsret for en ret linser?

* Kompensationsordningen ophævedes 1979.

Krydsjagten Langelands forlis

Krydstoldvæsenets virksomhed 1836

af Jan Kanstrup

»Jeg giver mig herved den ærbødige Frihed, at tilmelde Deres Velbaarenhed følgende høist ulykkelige Begivenheder: Krydsjagten Langeland med fuld Besætning er total forlist, og Krydsbetjent Nielsen som paa den Tid var der ombord, maatte friste samme horde Skjæbne Natten imellem den 29. og 30. November, da her rasede en Orkan.

Den 29. November indkom hertil Sundet følgende Skibe, som bleve forseglede af Nielsen: Horne af Faaborg, Vöge af Laboe, Kjelderup af Hadersleben og Jörgensen af Bogen og Destineret Horsens, hvilke sidste ikke kunde Forsegles. Langeland som laae i Sundet forseglede een fra Hadersleben.

Efter dette var skedt, gik Nielsen ombord hos Bekker. Klokken 10 Aften begyndte Veiret med saadan Kraft, at han maatte blive ombord paa Langeland; klokken 11 blæste en Orkan med Lynild og udsædvanlig Varme fra WSW til WNW; fra denne tid til Klokken 1 kunde vi Intet see af hvad der tildrog sig.

Klokken 2 kom Maanen tilsyne og Veiret aftog. Da vare alle de Fartøier som laae i Birkulen drevet 12 Stykker; kun Krydsfartøiet Fyen laae endnu. 2 drev i Land paa Fehmern, andre holdt dem fast i det dybere Vand, hvor holde Bunden er bedre, dog alle med Havari.

Derimod Langeland var saa uheldig at drive over den landløse Grund Grönvolden, hvor den hukkede Bunden itu, og drev derpaa af og sank paa 4 Favne vand, hvor den endnu staaer med Toppen af Masten over Vandet, hvilket vi bleve underrettede om i Gaard, da Albert var med Ringlebens Jolle derude, og gjenkendte Langeland.

Af den Aarsag er P. Clausen sendt til Burg i Dag, for ved Hjælp af Herr Toldforvalteren samme Steds om muligt at kunde berge Noget, og for at see om Jagten kan tages af igjen, hvilket paa denne Aards Tid vil være meget vanskelig og bekostelig. Den staaer paa 4 Favne Vand, SO fra den sydlige Ende af Grönvolden, circa 100 Favne fra Grunden. Ligeledes har jeg meldt dette til S.T. Herr Toldforvalteren i Heiligenhafen.

Herr Nielsens Efterladenskaber er lagt, deels i hans Köie og i hans Kiste med Toldforsegling for.

Krydsfartøiet Fyens Skade bestaar kun af at Jollen sank, Lakpanden, Roret og en Tofter er væk, og nær havde vi midstet Matros Albert.

Duplicat Reversen for Nielsens sidste Forseglinger afsender jeg i Dag med Posten. Ligeledes er S. Nielsen af Skjelskjøer indkommen i Dag fra Lybek og jeg har taget mig den Frihed at forsegle ham.

Et Brev er indtruffet i Dag fra Deres Velbaarenhed med 25 Rd., 56 Skilling Sølv, hvoraf P. Clausen fik 15 Rd., 24 Skilling med til Burg for at betale sin Kur og Pleie. De øvrige 10 Rd., 2 Mark har jeg modtaget, og deraf betalt til Hr. kammerraad Aubert 4 Rd. som tilkom Postbudet Jæger, for at have fört Posttasken over Sundet i 2 Aar.

Med længsel venter jeg Deres Velbaarenheds Ordre i Alle disse gyselige Ulykker, som er indtrufne, og skal gjøre hvad der staaer i min Magt, at jeg kan forsvare det for Gud og Mennesker.

Herr Nielsens Pængevæsen er i stor Uorden; medst beklager jeg Matros Albert, hvis Kostpenge han har modtaget for December og forbrugt«.

Denne førstehandsberetning af 1. december 1836 til Krydstoldinspektør A.D. Schultz fra krydsskipper Gjessing på krydsfartøjet Fyn er udgangspunkt for den følgende beretning om krydsjagten Langeland og dens besætning, deres tjeneste, tilværelse og skæbne.

For at give beretningen baggrund og bredde, indledes der med en redegørelse om Krydstoldvæsenet i midten af 1830-erne.

1. Krydstoldvæsenet i Midten af 1830-erne

Krydstoldvæsenets historie er sammenhængende beskrevet i Robert Svalgaards bog: Krydstoldvæsenet - Det sejlene toldvæsen. Der henvises dertil, og i nærværende forbindelse er det derfor tilstrækkeligt at opridse hovedtrækkene i Krydstoldvæsenets formål og organisation i 1830-erne.

Kontrolproblemet

1700-tallets ambitiøse toldpolitik blev med toldforordningen af 1797 reduceret til et mere administrerbart niveau; men helt blev den ikke opgivet som erhvervspolitisk instrument.¹

Der var stadig indførselsforbud, udførselsforbud og høje beskyttelsestoldsatser at håndhæve. Hertil kom den komplicerede administration af omsætningsafgifterne (konsumtion, mv.). Dernæst bestod det danske monarki af 2 forskellige toldområder med forskellig lovgivning og tarif, nemlig kongeriget og hertugdømmerne.

De administrative systemer var i og for sig vel gennemtænkte, men deres gennemførelse var forbundet med store kontrolproblemer, som nødvendiggjorde opretholdelsen af et omfattende apparat; næst militæretaterne var toldetaten monarkiets mest personalekrævende.

For at gennemtvinge berigtigelse omfattede

systemet en total kontrol af told- og afgiftspligtige varer fra produktion eller import til endeligt forbrug eller eksport. Der var grænsekontrol, også mellem kongeriget og hertugdømmerne; der var produktionskontrol i de autoriserede brænderier og maltmøller; der var kontrol med kredit- og transitoplæg; der var kontrol med de enkelte købmænds omsætning af varer belagt med punktafgifter (tekstiler, drikkevarer, spillekort, mv.). Der gik også en grænse omkring hver eneste købstad - konsumtionslinien - af hensyn til berigtigelsen af de afgifter som udelukkende påhvilede købstadsboerne.

Men ikke nok med det: Hvert tolddistrikt udgjorde et eget told- og afgiftsområde, og enhver varetransport mellem tolddistrikterne skulle være attesteret, - og kontrolleres. Selv transport *indenfor* tolddistriktet var under visse omstændigheder underkastet kontrol.

Kort sagt: Det kontrolmæssige ambitionsniveau lå på højde med nutidens, men uden vore tekniske hjælpemidler; med et internationalt »samarbejde« som gik ud på at forsyne andre lande med falsk dokumentation; - og med skrupler når det kom til stykket, med hensyn til borgernes retssikkerhed og til handelens trivsel.²

Søtransporten svarede for den langt største volumen og værdi, både i udenrigshandelen og i den indenlandske omsætning, og netop søterritoriet og de lange kyststrækninger repræsenterede en særlig kontrolopgave. Den kunne indenfor et tolddistriktsområde varetages af toldstedets eget lille fartøj. Den mere omfattende, tværgående toldpatrulje påhvilede imidlertid Krydstoldvæsenet; direkte under Generaltoldkammeret, men selvfølgelig i samarbejde med de lokale toldkammerer.

I 1830-erne dækkede Krydstoldvæsenet det danske monarkis farvande indenfor Skagen, med undtagelse af Øresund og trafikken på Bornholm³ altså trafikken på såvel kongeriget



Den forenede Kryds-Escadre, krydstoldjagterne Laaland, Sielland, Jylland, Fyen og Langeland, malet i 1828 af krydstoldbetjent Rasmus Christian Hammelew. Skibene blev hurtigt udskiftet, og ingen af disse var mere i brug i 1836. (Akavrel deponeret på Toldmuseet af Rigsarkivet).

som hertugdømmerne. Monarkiets kyster mod Vesterhavet lå derimod udenfor; den lange Nørrejske kyst blev ikke anset egnet for krydskontrol, men blev dækket fra land af strandkontrollører; derimod blev der i 1839 oprettet et særligt krydstoldvæsen i Vadehavsområdet, - strækningen mellem Elben og Fanø.⁴

Formål

Krydstoldvæsenets kontrolbeføjelse var indeholdt i toldforordningens almindelige bestemmelser, og omfattede i princippet enhver form for transport i området, både udenrigs, inden-

rigs og transit; men arbejdsbyrden var varierende efter art.

For eksempel medførte den internationale trafik gennem Sund og bælter ikke meget arbejde; den blev selvsagt observeret, og Krydstoldvæsenet var berettiget til at kontrollere den internationale trafik, herunder om Sund- og Bælttold var betalt, og man var berettiget til at forsegle lasten; men den gav normalt ikke anledning til forholdsregler.

Kontrol med indenrigsfarten var derimod af en vis interesse, med henblik på opretholdelsen af systemet; men denne kontrol var relativt enkel at udføre, på grundlag af den »indenrigske toldseddel« eller »passerseddel« som skibene skulle

medføre. Yderligere forholdsregler var forholdsvis sjældne.

Heller ikke kontrollen med den »store« udenrigshandel var problematisk. Selvom hele kontrolapparatet blev taget i anvendelse, var der tale om forholdsvis få og større skibe, som var uegnede til smugleri, og for hvem det dårligt kunne betale sig at spille kispuds med toldvæsenet om hemmelige landsætninger af småpartier af højtbeskattede varer.

Krydstoldvæsenets væsentligste operationsmål var herefter den »lille« udenrigshandel, den der blev drevet med småfartøjer, fra åbne både som rummede et par læster til små jagter som målte indtil en halv snes; fartøjer for hvilke smugleriet kunne udgøre en væsentlig del af indtægten. Smugleri var i 1800-tallet højt spil af små fisk, mens det for den regulære handel kun var af marginal betydning; men derfor kunne omfanget alligevel godt repræsentere et kraftigt indhug i statskassens provenu af »punktafgifterne«⁵

Kontrolproblemet overfor udenrigsfarten lå i høj grad i at man savnede et modstykke til »indenrigsk toldseddel«; skipperen havde ganske vist papirer på de fleste ladningspartier, men ingen pligt til at have det, og først og fremmest ingen samlet fortegnelse. Hvis noget blev smuglet i land før ankomst til dansk toldsted, ville det ikke fremgå af nogen papirkontrol, eftersom en generalangivelse først forelå med indgående toldangivelse til ankomststedet.⁶

Hovedformålet med krydskontrollen blev herefter at »fastfryse« den faktiske ladning så tidligt som muligt, - før der blev lejlighed til ulovlig ilandsætning på dansk kyst. I den forbindelse var det vigtigt at få kendskab til skibsfartens faktiske bevægelser, efterretninger som bl.a. kom fra de lokale toldkamre og fra danske konsulater i udenlandsk havn, hos hvem skipperne havde meldepligt.

Kontrolmidler

Krydsfartøjerne skulle - såvidt muligt - foretage en fuldstændig kontrol af skibsfarten i hver deres operationsområde. Det medførte i princippet at en skipper ville blive standset og kontrolleret gentagne gange under sin fart gennem de indre danske farvande. Ved gentagen kontrol, ville denne dog blot omfatte en konstatering af at Krydstoldvæsenet *havde* været der.

Den første kontrol kunne omfatte forskellige foranstaltninger:

A.

Almindelig »inkvirering« som omfattede kontrol af skibs- og ladningspapirer, samt besigtelse af lasten. Overfor indenrigsfarten blev inkvireringen attesteret ved påtegning af indenrigsk toldseddel eller passerseddel. Overfor - typisk ballastede - skibe i udenrigsfart kunne der udstedes en særlig attest.

Alle skibe i dansk farvand var i princippet underkastet inkvirering.

B.

Inkvirering og forsegling af lasterum, samt udstedelse af forseglingsrevers. Forseglingen omfattede alle adgange til lasterum, som skipperen havde pligt til at påvise. Forseglingsreverset opregnede placeringen af hvert enkelt toldlukke, lasterummenes indhold ifølge skipperens angivelse, samt en nøje specifikation af dækslast og andre varepartier udenfor lasterummene.

Forseglingens revers blev udstedt i 2 eksemplarer, underskrevet af toldbetjent og skipper; skipperen fik det ene med pligt til at vedlægge det sin indgående toldangivelse på ankomststedet; det andet eksemplar blev til kontrol fremsendt særskilt til toldkammeret på det angivne bestemmelsessted.

Forseglingsproceduren var standard overfor

indgående danske skibe fra udlandet. I specielle tilfælde kunne også skibe i indenrigsfart forsegles, enten af toldkammeret på afgangsstedet eller af et krydsfartøj. Og endelig *kunne* det foretages overfor udenrigs udgående skibe, men her ville forholdsreglerne kun være af betydning i forbindelse med gentagen kontrol ved krydsvæsenets fartøjer.

Hvis forsegling var umulig, f.eks. på grund af dækslast eller hvis en kornladning var ved at brænde sammen, kunne man nøjes med udstedelse af revers, - hvis skipperen virkede troværdig.

C.

Endelig kunne der blive tale om *ledsagelse*; det havde karakter af betinget arrest, idet en krydsbetjent blev sat ombord og medfulgte til skibets bestemmelsessted. Ledsagelse var en effektiv, men ressourcekrævende forholdsregel, og anvendtes derfor kun når ladningen i et skib hverken kunne overskues eller forsegles, når skipperen nægtede at underskrive forseglingsrevers, eller når der i øvrigt var mistanke om grov uregelmæssighed.

Krydsfartøjerne

Ved Krydstoldvæsenets permanente indretning i 1827 købte man brugt; ingen af disse fartøjer fik lang tjenestetid. De blev snart erstattet med nybygninger, eller med nyere, omhyggeligt udvalgte fartøjer, som blev specielt ombygget til tjenesten. I 1836 sled man på 2. generation.⁷

Der var tale om små fartøjer med en normalstørrelse på 6 - 8 læster (= ca. 12 - 16 register-ton), og en besætning på 4 - 5 mand. Med hensyn til skibstype lagde man sig snart fast på den sydfynske jagt, som også var de potentielle smugleres foretrukne, således at man kunne gennemføre forfølgelser over de samme grunde og rev som smuglerne passerede.

Krydsfartøjerne måtte til stadighed have prima sejlegenskaber, hvilket ganske naturligt afspejlede sig i anskaffelsesomkostninger og driftsudgifter udover det sædvanlige for den civile trafik.⁸ Og krydsfartøjerne fik aldrig nogen lang tjenestetid. I regelen blev de kasseret og solgt efter 10 år eller mindre, - i enkelte tilfælde allerede efter et år eller to, hvis de ikke svarede til forventningerne.

Den korte levetid var en følge af den hårde brug: Krydsfartøjerne lå i søen i al slags vejr, i hele sæsonen fra marts til december, og pådrog sig under forfølgelserne skader ved grundstødning og påsejling af sten. Trods en omhyggelig og kostbar vedligeholdelse gik det ud over sejlegenskaberne; men kassation til krydstjenesten udelukkede bestemt ikke, at de kunne have mange gode år i sig til »civil« brug.⁹

I 1836 rådede man over 6 af disse »normalfartøjer«, hvortil kom krydstoldinspektørens mere præsentable og særligt kostbare flagskib, den kutterriggede »Jylland«.

Endelig var flåden fra 1834 blevet udvidet med »den mindre afdeling« - dæksbåde på 22 - 25 fod eller 2 - 3 læster og en besætning på et par mand - som var overtaget fra de enkelte toldkamre. I 1836 havde man 5 af denne type i drift, til brug ved krydsning i de indre løb og sunde. Også til disse småbåde lød kravet på, at de skulle ligge ude i al slags vejr, i modsætning til de lokale toldsteders både, som normalt kunne holde »bondenat«.

Mandskabet

Manøvreringen af sådanne småfartøjer kunne klares af et par mand, skipper og matros; resten var til det toldfaglige. Men småskibsfart er teamwork uden skarp arbejdsdeling, og alle krydsbetjentene havde da også - på én nær - en

Krydsvæsenets stationeringsplan 1836

Større afdeling:

1. Langeland (Lübske Bugt)
2. Fyen (Fehmernsund)
3. Laaland (Langelandsbælt)
4. Falster (Grønsund)
5. Sjælland (Aalborg Bugt)
6. Fehmern (Læsø Rende)
7. Jylland
(inspektørens fartøj, mest i Lübske Bugt)

Mindre afdeling:

8. Assens (Årøsund)
 9. Faaborg (Skjoldnæs-Als-Fyn)
 10. Rudkøbing (Marstal Rende)
 11. Bandholm (Bøgestrømmen)
 12. Saxeøbing (Smålandshavet)
- Svendborg var i 1836 erstattet med en åben jolle
(mellem Fyn og Lageland).



navigationsmæssig baggrund. Betjenten, eller den ene af dem var fartøjschef.

Krydsinspektøren kunne rekruttere sine betjente blandt de lokale toldsteders bedste underbetjente; et år fik han ligefrem en oversigt over søvante underbetjente at gå ud fra. Stillingerne blev let besat, for nok var tjenesten hård, men lønnen lokkede: 25 rd. månedlig - lidt mere end en underbetjent i land kunne forvente - og yderligere 14 rd. månedlig i kostpenge så længe krydsningen varede. Hertil kunne der, ligesom i land, komme andel i konfiskationer og multer, og endelig kunne de forvente et »gratiale« på 20 - 50 rd. ved årets slutning. Betjentenes lønmæssige stilling svarede næsten til en fuldmægtig i Kammeret.

I den mindre afdeling havde man nogle få fastansatte rorskarle, men ellers var skippere og matroser formelt kun forhyret for sæsonen; i praksis blev de dog genantaget år efter år, og med udsigt til advancement. Som et skridt på vejen havde skipperne status som »betroet mand«, med pligt til lejlighedsvis deltagelse i det toldfaglige arbejde, bl.a. ledsagelse. Månedslønningen var henholdsvis 16 og 10 rd. i de 10 måneder krydsningen varede, og kostpengene udgjorde 10 rd.; »skippergratiale« lå på 20 - 30 rd.

Tilsyneladende var disse lønforhold fuldt konkurrencedygtige med den civile skibsfarts, hvor det til sammenligning kan nævnes, at den normale månedshyre ved udmønstring fra København i 1836 var 18 - 20 rd. for en styrmand og 11 - 13 rd. for en matros.¹⁰

Som på skibene var også slitagen på personalet hård, men blandt personalegoderne var ret til fri kur og pleje med løn under sygdom, nøje kopieret efter reglerne ved civile forhyrninger.¹¹ I tilfælde af »kassation« efter nogle års tilfredsstillende tjeneste, var der udsigt til en mindre belastende stilling i land, eller en beskeden understøttelse hvis arbejdsevnen helt var gået tabt.

Ledelsesfunktionerne blev varetaget af krydsinspektøren og hans næstkommanderende kontrollør, i 1836 begge marineofficerer udenfor nummer i en 3-års periode.

Årslønnen udgjorde henholdsvis 1200 og 600 rd., og hertil kom diæter under togt på 3 rd. om dagen, eller ca. 900 rd. til hver på årsbasis. Det var en pæn løn, som placerede krydsinspektøren på linie med en kommitteret (afdelingschef) og kontrolløren med en renteskriver (kontorchef) i Kammeret.

Til og med kaptajn Schultz var krydsinspektørstillingen springbræt til gode embeder i den lokale toldforvaltning. Hans forgængere beklædte stillinger som toldinspektør i København, i Svendborg, og som overkontrollør for Nørrejylland; selv fik han i 1838 det gode embede i Vejle. De efterfølgende krydsinspektører vendte derimod tilbage til marinen efter deres 3 års funktionstid.

2. Krydstoldvæsenets 10-års status

Med afslutningen af sejldssæsonen 1836 havde Krydstoldvæsenet 10-års jubilæum som permanent institution. Det var en passende lejlighed til at gøre status, og så meget mere påkrævet som Langelands nylige forlis havde sendt sine uhyggelige dønninger gennem den lille etat, og videre ind i toldstyrelsen. Endelig havde kaptajn Schultz nu været chef i 4 år, og følte sig forpligtet til en mere principiel redegørelse, om ikke andet så for at undgå »... mulig Mistanke paa Mangel af Interesse for selve Sagen ...«.

Han fandt det dog vanskeligt at fremsætte en dækkende vurdering, og sandt at sige blev hans »Fremstilling af Krydsvæsenets Virken med nærmest Hensyn til den Nytte det stifter« intet mesterværk. Den er uklart disponeret, belastet

med gentagelser, og rummer vistnok intet nyt for Kammeret, - modtageren. Heller ikke ønsket om et mere rummeligt budget har været uventet. I Kammeret gav den da heller ikke anledning til særlige overvejelser; den blev læst, refereret og henlagt.¹²

Mere positivt sagt, indebar denne yderst stil-
tiende godkendelse af Schultz' fremstilling at
Kammeret fandt alt i sin orden, og at Krydstold-
væsenet kunne fortsætte ad den afstukne kurs.
Det følgende referat kan derfor siges også at
dække *toldstyrelsens* opfattelse af Krydstold-
væsenets eksistenberettigelse; - hvilket ganske
vist ikke uden videre er ensbetydende med dets

virkelige betydning, men nok så væsentligt: Var
grundlaget for fremtidige bevillinger.

Når disse forbehold er gjort, må det tilføjes at
fremstillingen rummer en nyttig sammenfatning
af tidligere betragtninger, både fra Schultz' og
hans forgængeres hånd, samt at der synes sagligt
grundlag for dem, i de tilfælde hvor argumenta-
tionen er efterprøvet.

Fremstillingen var ledsaget af en statistisk over-
sigt over Krydstoldvæsenets forseglinger og led-
sagelser i 10-året 1827 -1836; den gengives i sam-
mentrængt form i tabel 1.

Tabel 1

Krydstoldvæsenets forseglinger og ledsagelser 1827 - 1836
Fordelt efter afgangshavn

	Lübeck	Altona	Slesvig- Holsten	Øster- søen	Norge	Eng- land	Andre	I alt
1827	86	2	23	14	14	10	6	155
1828	110	6	59	31	110	38	15	368
1829	160	14	34	50	139	50	19	466
1830	175	37	55	60	156	156	36	656
1831	72	15	33	19	49	26	7	221
1832	155	35	92	60	141	38	10	531
1833	172	34	77	43	280	106	27	739
1834	198	41	123	53	229	74	20	738
1835	173	40	96	40	158	78	17	602
1836	163	36	89	84	209	80	12	673

Anm.: Altona var holstensk frihandelsområde, jfr. afsnit 3 med note 24. »Andre« omfatter Danmark, Holland, Portugal, Frankrig, Sverige og Bremen. - I årene 1831 og 1832 lå Krydstoldvæsenet delvis stille på grund af Koleraepidemi. - Nedgangen i 1835 og 1836 tilskrives stormfuldt vejrlig og nedgang i farten på Lübeck.

Tallene vedrørende Norge, England og Andre udgjorde næsten halvparten af den således registrerede aktivitet, men Schultz fandt ikke anledning til at berøre dem med ét ord; det var ikke her han fandt problemer.

Heller ikke de østersøiske ladninger blev fundet problematiske, selvom det tidligere havde været tilfældet. Schultz henførte til Krydstoldvæsenets fortjenester, at der fra Rusland nu indklareredes betydelige kvanta af sejldug som tidligere blev indsmuglet.

Schultz' egentlige og inderlige interesse var koncentreret om stykgodssmugleriet til de danske provinshavne fra Lübeck og fra Hamburg via Lübeck; næsten på linie hermed regnede han den direkte fart fra Hamburg (Altona) nord om Jylland. I den københavnske handelsverdens øjne havde Lübeck og Hamburg anmasset sig til en dominerende stilling som handelspartnere til de danske provinskøbmænd; Schultz delte denne opfattelse, og i hans fjendebillede var denne position primært grundet på toldunddragelse, kun i mindre grad overlegen konkurrenceevne.

»Krigen mod lübeckerhandelen« havde således til formål at sætte en stopper for toldunddragelserne, og hermed afskaffe en urimelig konkurrencefordel. Schultz så allerede tegn på fremgang i denne krig, ja han påstår ligefrem at Krydstoldvæsenets oprettelse har dannet epoke i provinsbyernes handel.¹³

Den angivelige adfærdssændring beskrives og forklares med at de mindre dristige skippere og skibsejere havde opgivet lübeckerfarten som følge af Krydstoldvæsenets kontrol, og søgt alternative fragter. Tilbage var kun de inkarnerede smuglere, og dem hvis fragter bestod af lavtfortoldede grovvarer som det aldrig havde kunnet betale sig at smugle. Schultz finder dog stadig store problemer ved kontrollen med lübeckerfarten, og opregner følgende svage punkter:

- Farten på Svendborg, hvor skippere og købmænd er særligt hårdnakkede,
- farten på Lolland-Falster på grund af den korte afstand,
- jollesmugleriet fra hertugdømmerne i Lillebælt, og i det fynske øhav fra Ærø.¹⁴

Endelig anføres korruption ved en lang række toldsteder som et særlig stort problem: Skipperne lader sig gerne forsegle i farten på Kiel, Slien, Åbenrå, Haderslev, Kolding, Vejle, Odense, Rudkøbing, Korsør, Skelskør og Vordingborg; det tages som udtryk for et »overenskomstmæssigt« arrangement med toldkontrollen. I modsætning hertil udfoldes der store anstrengelser på at undgå Krydstoldvæsenet af skippere i fart på Svendborg, Fåborg, Nyborg og Lolland-Falster; her holder tolererne sig åbenbart til deres tjenestested.

Argumentationen er noget uklar på dette interessante punkt, og Schultz har ingen *beviser* for korruption, - kun formodninger og indicier. En nøje gennemlæsning af »Fremstillingen« viser da også, at han kun tænker på de småpartier der kan være skjult i skibenes last. Overfor det smuglergods som skjules *udenfor* lasten - i kahytter og ruf - hævder han derimod at Krydstoldvæsenets inkvirering er effektiv.

Det virkelige problem forbliver herefter de skibe som undgår Krydstoldvæsenets kontrol og landsætter deres smuglergods hemmeligt på kysten; de kan nemlig kun rammes når de - yderst sjældent - gribes på fersk gerning. På grund af bevismangel.

En skipper *kunne* medføre ladningsdokumenter, men havde ingen pligt til det. Derfor fik man først i den indgående toldangivelse, eller i Krydstoldens forseglingsrevers, en bindende generalangivelse af ladningens forskellige varepartier, som skulle stemme med de faktisk indklarede varer. Varer som var bortskaffet forinden, var ikke-eksisterende for toldmyndighederne.

Og ikke nok med det: Når det påtænkte smugleri blev forhindret ved Krydskontrollen, returnerede den forhærdede smugler blot til Lübeck og prøvede lykken én gang til. Eller udnyttede retten til at tage godset i transitoplæg på toldkammeret i ankomsthavnen, genudføre det på sin næste rejse til Lübeck og forsøge én gang til. Således kunne en smugler godt krydse Østersøen både 3 og 4 gange før den hemmelige landsætning endelig lykkedes; - påstod Schultz.

Han kendte også forholdsreglerne herimod, og henviste til et tidligere indsendt forslag om indførelse af krav om manifest over alle ladninger fra udenlandsk afgangshavn. Sådant kendtes i andre lande.¹⁵

Når vi holder fast ved at hovedformålet med »Fremstillingen« var at sikre og forøge bevillingerne til Krydstoldvæsenet, kan det ikke undre, at Schultz henimod slutningen husker at omtale den gavnlige håndsækning, der gives Strømtold, karantænevæsen, fyrvæsen, m.fl., samt at han søger at fremstille den sandsynlige gevinst af en udvidet virksomhed. En krydsrevision ved hjælp af lodslisten for Nyord lodseri som årligt registrerer 3 - 4000 årlige passager af Bøgestrømmen afgiver den ønskede sandsynlighed:

Før stationeringen af en krydsbåd i 1834 blev der registreret talrige fartøjer i rute fra Lübeck til Stege, Vordingborg og Stubbekøbing, ja endog til Sakskøbing, Bandholm, Skelskør og Korsør. Ved at bruge den åbne bagdør - Bøgestrømmen - kunne de undgå inkvirering og forsegling, og således landsætte smuglergods før anløb af bestemmelsesstedet. Nu, derimod, bruges Bøgestrømsruten aldrig mere fra Lübeck.

En tilsvarende nytte gør de andre små krydsbåde i Grønsund, Marstal Rende og Fehmernsund. Her »opsamler« man de skibe som er undsluppet de større krydsfartøjers kontrol i åbent vand.

Så er modtageren grundigt forberedt på ønskeddelen; selvom alt er godt, og selvom Schultz gennem et noget løst regnestykke kan tilskrive Krydstoldvæsenet 80.000 rigsdaler i årligt forøgede toldindtægter, kan det nemlig blive bedre.

Han ønsker sig derfor yderligere tre større fartøjer, de to til brug på strækningen mellem Fehmarn og Flensborg Fjord, og en til Ålborg Bugt. Hertil to små fartøjer til stationering henholdsvis ved Hou (på Langelands nordspids), og i trekanten Vejle-Horsens-Samsø.

For Krydstoldvæsenets driftsudgifter vil dette indebære en årlig forøgelse med en trediedel, eller 6.000 rigsdaler. Men disse penge vil komme rigeligt igen, nemlig når man rigtig får krammet på den lybske handel. Ja, herefter vil man endog kunne reducere krydsfartøjernes antal igen.

Helt bortset fra spørgsmålet om argumentationens holdbarhed, indebar dette ønske en konklusion udover præmisserne: Schultz havde indgående og næsten udelukkende udbredt sig om lübeckerkontrollens nødvendighed og nytte; men ønskeddelen omfattede *også* en udvidelse med to fartøjer som skulle placeres *udenfor* lübeckerhandelens område. Når Schultz skrev at han ønskede »herredømme« over lübeckerhandelen, så udstrakte han det i virkeligheden til den samlede udenrigsfart, - uden hensyn til om en sådan kontrol ville være lønsom.

Schultz fik imidlertid sit ønske om flere fartøjer opfyldt i løbet af de nærmest følgende år. Det kan ses i appendix 2 og i Svalgaards statusopgørelse pr. 1840.¹⁶

3. Året 1836

Efter gennemgangen af Schultz' fremstilling vil det være på sin plads med en analyse af Krydstoldvæsenets almindelige og sædvanlige virksomhed. Bortset fra Langelands forlis var 1836 et normalår, så hvorfor ikke vælge det? Yderligere var Langeland - indtil forliset - et typisk krydsfartøj, så hvorfor ikke vælge det som eksempel, når vi kommer på enkeltskibsniveau?

Der foreligger ikke nogen årsberetning fra Krydstoldvæsenet i 1836. Til gengæld findes grundlaget for dens udarbejdelse bevaret i Generaltoldkammerets arkiv, hvor krydstoldinspektørens indberetninger har samlet (meget!) støv gennem halvandet århundrede.

Der er løbende efterretninger i form af månedsopgørelser, som blev registreret og stedt til hvile på journalnummer. Der er indberetninger om tildragelser og »sager« der skulle bedømmes og afgøres; det skete normalt hurtigt og rutinemæssigt, hvorefter afgørelsen blev ekspederet og sagen henlagt. Og så er der de særlige og principielle sager og redegørelser som historikerne med forkærlighed søger efter, sager som blev drøftet kollegialt i direktionen, og som måske blev indgivet til kongelig afgørelse i statsrådet.

Årets planlægning og ledelse

Planlægningen af sæson 1836 begyndte allerede med afslutningen af 1835-sæsonen, nemlig med opgørelsen af inventarium og mangler ved skibene, og af behovet for nyanskaffelser. De approberede reparationer blev i januar 1836 anslået til godt 1500 rd.; herudover var approberet kassationen af Laaland og bygning af et erstatnings-skib til næsten 2000 rd.; der måtte anskaffes et nyt fartøj til »Mindre afdeling« til krydsning i Smålandshavet for næsten 500. Endelig havde

tjenesten i det åbne farvand mellem Langeland og Fyns østkyst været for meget for den lille Svendborg; den blev kasseret og solgt, og Schultz måtte affinde sig med at dette farvand fremover kun blev afpatruljeret med en åben jolle under Svendborg toldsted.¹⁷

Også personalets fejl, mangler og fortjenester blev opgjort, i form af konduitelister og indstilling til »gratifikation«; her drejede det sig om at anspore til fortsat tjenstiver, at rekruttere blandt de bedste af de lokale toldkamres betjente, - og at få forflyttet de mindre energiske og udslidte til poster i land.

Schultz udnyttede gratifikationssystemet til differentieret belønning af betjentene, både efter funktion og efter vurdering; efter 1835-sæsonen fik den større afdelings betjente 40 eller 50 rd., den mindre afdelings 20 eller 30; efter erfaringerne i 1836 differentierede han yderligere gratifikationen i større afdeling, således at 2 fik 90 rd., én slet ingenting og resten 50.¹⁸

Herudover bemærkes det at Schultz bakkede sine folk op uden forbehold, når der blev klaget over dem; én klager betegnes således som påståelig kværlulant, en anden affejes som flere gange straffet. Som vi senere skal se, gjaldt opbakningen også krydsfolkenes efterladte.

Den »sygesikringsordning« han havde fået godkendt, kom i 1836 i særlig grad betjent Rander til gode: han lå syg fra begyndelsen af maj måned, og året ud; 241 sygedage blev det til à ½ rd. til logi og pleje; hertil honorar til 3 læger på tilsammen 45 rd., apotekerregninger på 28 rd. 56 sk., og endelig 6 rd., 56 sk. til iglers påsætning. Rander's sygdom kom således til at stå Krydsvæsenet i 200 rd., 64 sk., foruden udgiften til aflønning af hans afløser.¹⁹

I forslaget til næste års placeringsplan blev Rander indstillet til afgang fra Krydsvæsenet, dvs. til stilling i land efter 10 års fyldestgørende tjeneste. Kammeret gav ham placering i Svendborg.

Placeringsplanen omfattede en oversigt over resourcefordelingen i det kommende år, nemlig skibenes station og mandskabets fordeling; den blev udarbejdet af inspektøren, og fik Kammerets formelle godkendelse. Skibenes stationering svarede til det foregående år, med tillæg af den nyanskaffede båd i Smålandsfarvandet. Også betjentene og det øvrige mandskab var stort set placeret som sidst, for at opretholde de sammenarbejdede teams.²⁰

Cheffartøjerne Jyllands og Sjællands placering lå mindre fast end de øvrige, idet de udover deltagelse i virksomheden blev benyttet til inspektørens og kontrollørens inspektion. Begge chefer nåede hele organisationen igennem i løbet af sæsonen, og fik således et fælles bedømmelsesgrundlag. Schultz' og premierløjtnant Meyers behov for konference udover den skriftlige kommunikation blev tilgodeset ved møder i Lillebælt, i hvert fald i maj og august, hvor de samtidig byttede station.²¹

Krydstoldvæsenets udgifter

Schultz gik i »Fremstillingen« ud fra at Krydstoldvæsenets driftsudgifter udgjorde ca. 18.000 rd. på årsbasis. Det er vistnok i underkanten.

Krydstoldvæsenets samlede regnskab kan ikke aflæses noget sted, idet udgifterne indgik i forskellige konti og kasser sammen med andre udgifter under Generaltoldkammeret; hovedparten blev afholdt over normalbudgettet, mens andet gik over Kammerets særfonds; nogle udbetalinger skete centralt, andre på de lokale toldkasser, og andre igen over krydsinspektørens forskudskasse.

I mangel af et samlet regnskab, må de samlede udgifter beregnes. Det kan gøres med ret stor sikkerhed, idet de enkelte udgiftsarter lader sig bestemme.

Der er først og fremmest tale om lønudgifter, herunder kostpenge og gratialer til 2 officerer (3600 rd.), 15 krydsbetjente (7200 rd.), 7 skipper (2000 rd.) og 16 - 18 matroser/rorskarle (3600 rd.), i alt ca. 16.400 rigsdaler.

Andre driftsomkostninger, herunder vedligeholdelse, udgjorde 3.700 rd. over Schultz' kasse, og yderligere ca. 2.000 rd. over andre kasser, i alt ca. 5.700 rd.

Endelig må vi beregne afskrivning på fartøjerne. Ved anvendelse af oplysningerne i appendix 2, kan den samlede afskrivning i årene 1827 - 1836 opgøres til ca. 15.300 rd., eller 1500 rd. årligt; hvis vi holder os til de skibe som var i brug i 1836 og afskriver dem ligeligt over deres tjenesteår, giver også det ca. 1500 rd. (Der blev i 1836 foretaget nyanskaffelser for ca. 2300 rd.)

Udgiften ved Krydstoldvæsenet i 1836 kan således opgøres til henimod 24.000 rd.; ganske vist kun ca. 3 % af de samlede udgifter til det kostbare told- og konsumtionsvæsen i hele monarkiet, men dog modsvarende to trediedele af udgiften ved Københavns politi eller halvdelen af Det kongelige Teaters underskud.

Oversigt over virksomheden

Virksomhedens »hovedtal« over forseglinger og ledsagelser i 1836 er sammenstillet i tabel 2, sammen med tal for den samlede trafik i de danske farvande i 1830-erne.²²

Der er mange ting forseglings- og ledsagelsesstatistikken *ikke* siger noget om; skibsfartens samlede omfang for eksempel. Derfor er der i tabel 2 indsat tal for den samlede indgående trafik på kongerigets provinshavne, - i 1834 hvorfra sådanne tal findes. De er unægtelig fra et andet år, og omfatter hverken trafikken på København eller den internationale transittrafik gennem Sund

Tabel 2

Krydstoldvæsenets forseglinger og ledsagelser 1836
Fordelt efter afgangshavn og nationalitet

	Forseglinger og ledsagelser i alt heraf		Referencetal Den samlede trafik i 1834		
	forseglinger	ledsagelser	monarkiets	udenlandske	i alt
Lübeck	167	58	155	7	162
Altona	36	13	medregnet i indenrigsfarten		
Slesvig-Holsten	93	1	medregnet i indenrigsfarten		
østersøen iøvrigt	84	4	223	338	561
Norge	201	2	694	1257	1951
Storbritannien	82	3	226	60	286
Andre	14	-	106	102	208
I alt fra udlandet	677	81	1404	1764	3168
Indenrigs			9428	124	9552
Samlet fart			10832	1888	12720

Anm.: Grundlaget for forseglings- og ledsagestatistikken er anført i note 6; de små afvigelser i forhold til tabel 1 skyldes udfyldning med supplerende oplysninger. - Referencetallene vedrørende den samlede trafik i 1834 er en grov omrubricering efter Anders Monrad Møller, Jagt og skonnert, tabel 80, som omfatter farten på alle kongerigets provinshavne. Der er således ikke tale om egentlig sammenlignelighed.

og Bælter, og især ikke farten på hertugdømmernes havne som Krydstoldvæsenet jo også kontrollerede; derfor giver de kun en grov antydning af omfanget af den trafik som Krydstoldvæsenet *kunne* kontrollere.

Tallene viser tilmed kun en del af Krydstoldvæsenets aktivitet, idet den ikke omfatter de mange inkquisitioner som hverken gav anledning til forsegling eller ledsagelse. De udgjorde et væsentligt større antal, selvom man ikke nåede op på de 80 - 90 % procents dækning som kendes fra århundredets slutning.²³

Tabel 2 giver imidlertid et godt overblik over prioriteringen af ressourceforbrug i »distriktskontrollen«, over afgangsstedet for de skibe som i særlig grad blev kontrolleret.

I den forbindelse skal man sammenligne med referencetallene for »monarkiets egne skibe«, for selvom de udenlandske skibe repræsenterede over halvdelen af udenrigsfarten på provinshavnene, var det næsten udelukkende landets egne børn, der blev forsegllet og ledsaget i havn; i 1836 overgik det kun 4 udenlandske, 3 norske og en hollænder med cikorie til Århus.

Fort sættes

Inde i bladet:

Bent Nyskov: Otte år på Færøerne Færøernes Oppebørselskontor Færoya Gjaldstova.....	97
H. V. Vinje: Diæterne	115
Jan Kanstrup: Krydsjagten Langelands forlis Krydstoldsvæsenets virksomhed 1836.....	119

