

zise

Toldhistorisk Tidsskrift

Nr. 1

1990

13. 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 havneafgift, mens forbrugsafgifterne benævntes konsumtion. I den folkelige bevidsthed hang betegnelsen accise imidlertid fast ved forbrugsafgifterne 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:

*Tolldirektør C.A. Nielsen (formand)
Sognepræst Arne Hægstad (næstformand)
Toldfuldmægtig Gunnar Jakobsen (sekretær)
Vicotoldinspektør 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 maskinskrrevne, med stor linieafstand og bred margen. 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

Krydsjagten Langelands forlis

Krydstoldvæsenets virksomhed 1836

af Jan Kanstrup - fortsat fra forrige nummer.

Da der ingen traktatmæssige hindringer var imod at antaste de udenlandske, kan årsagen kun være, at man alene anså de hjemmehørende kapable til smugleri. Næppe fordi man tillagde udlændinge særlige kvaliteter eller hæmninger, men fordi de savnede den nødvendige forbindelse til »undergrundsmarkedet«.

Som ventet står kontrollen med Lübeckerhandelen centralt i Krydstoldvæsenets statistik; næsten en fjerdedel af årets tunge ekspeditioner i alt, og tre fjerdedele af ledsagelserne faldt hér. Mængden overstiger referencetallet fra 1834; det skyldes at en væsentlig del af krydskontrollen vedrørte trafik mellem Lübeck og hertugdømmerne, som jo *ikke* indgår i referencetallet. I virkeligheden lykkedes det for en hel del af skipperne at undvige kontrol.

Vægten på Lübeckerkontrollen fremgår også af Schultz' tilfredse bemærkning til septemberberetningen, nemlig at man trods stormfuldt vejr havde kontrolleret »... alle de Fartøier som da vare i Vente fra Lübeck, og endog bekjendte som de værste Smuglere«. Omvendt noteres det ved 4 fartøjer, som i dagene efter Langelands forlis først blev kontrolleret i de indre danske farvande, at de »... antages at have smuglet inden Han blev antruffen af Krydsbetjenten«; svigt i krydskontrollen blev således på det interne regnebrædt ligestillet med fuldbyrdet smugleri!

De kontrollerede Lübeckerfarere var små skibe af få læsters drægtighed; lige så ofte umålte, åbne både, som fartøjer på over 10 læster. Ladnin-

gen var næsten undtagelsesfrit stykgods, som indbefattede alle de højtbeskattede artikler. Endvidere var de bestemt for havne *syd* for linien Kolding-Odense-Kalundborg; kun 10 af de 167 til nordligere beliggende, østjyske havne.

De fik til gengæld deres forsyning med »stykgodsvarer« om Skagen, fra Altona med skibe på 10 - 25 læster. Også overfor dem blev totalkontrol tilstræbt, selvom frihavnen Altona hørte til monarkiet, og man således principielt havde »magten« over ladningen, i form af mellemrigs toldseddel; - der var andre steder ved Elben, hvor en driftig skipper kunne indtage supplerende last.

Der figurerer ingen kontrollerede skibe med Hamburg som afgangshavn, men afskibningerne fra Altona var i vidt omfang for hamburgsk regning; monarkiets skibe fik en afgiftslettelse gennem denne formalitet, og de omtales da også i indberetninger som skibe med hamburgsk ladning.²⁴ Når der var tale om skibe direkte fra Hamburg, - og de forekom, jfr. referencetallene - var de udenlandske og som sådanne af mindre interesse for krydskontrollen.

Under en trediedel af Norges- og Englandsfarerne blev forseglet; trælast, jern, kul og salt var ikke smuglerartikler. Når man alligevel interesserede sig for dem, og når Schultz kunne ønske sig en mere omfattende kontrol med dem, skyldtes det selvsagt de supplerende ladningspartier, der også kunne være indtaget, samt besætningens eget føringsgods som kunne være meget andet og mere end et par porcelænsunde til konen og et par pund kaffe til moster Marie; for eksem-

pel den store norske kakkellovn til købmandens fuldmægtig + de to små, som vi snart kommer til.

Kontrolindsatsen mod sådanne skjulte stykgodspartier blandt styrtegods, ville dog under alle omstændigheder være det lokale opsyns sag ved udlosningen, og det er svært at se, hvordan Krydsvæsenet kunne virke som andet end end en løftet pegefinger.

For fuldstændighedens skyld kan det tilføjes, at Norgesfarerne ofte var forbløffende små, - ned til 5 - 6 læster, men normalt på 10 - 25. At de Englandsfarende normalt var på 20 - 45, men også helt ned til 12 læster. Og at der blandt »Andre« figurere forbløffende få fra Sydens sol, således blot én vinladning fra Bordeaux.

Endelig kan der konstateres en stærk tiltro til rigtigheden af indenrigs- og mellemrigs toldsdel, lige bortset fra Altonafarten. Kun et enkelt tvivlsomt kongerigsk papir indgår blandt »Andre«. Det ringe antal slesvig-holstenske var normalt tungt lastet med teglværksprodukter.

Det samlede billede af årets virksomhed bliver da en klart differentieret kontrolindsats, målrettet mod de klassiske klienter: De snu småskippe, gerne sydfynske i Lübeckerfart. Det var hér Schultz mente at de 80.000 rd. blev tjent hjem. Selv om man ikke skal undervurdere nytten af kontrollen med den øvrige trafik, - herunder bi-draget til at opretholde inden- og mellemrigs toldseddels integritet - så var og blev det kun bifangst.

Det er egentlig underligt, at kammeret ikke erkendte det, - og drog konsekvensen, nemlig at begrænse det kostbare krydskontrolapparat til det givtige område. Tværtimod gennemførte man i de følgende år en udbygning, med henblik på en total kontrol af tvivlsom grænsenytte. At det skete, skyldes nok bureaukratiets egne, indbyggede drivkræfter.

De små syndere

Bifangstens begrænsede værdi bliver åbenbar, når vi ser på kontrolresultaterne i form af anholdelser.

Anholdelserne blev normalt registreret på et særligt skema ved inspektørens månedsberetning, men under alle omstændigheder også særskilt indberettet til Kammeret, som havde kompetencen til at træffe afgørelse. I øvrigt indebar proceduren, at Kammeret fik disse indberetninger in duplo, nemlig via krydstoldinspektøren med indstilling, og med det lokale toldkammers månedsekstrakt. Krydstoldbetjenten skulle nemlig indlevere de anholdte varer til nærmeste toldkammer, som herefter »kørte« sagen lokalt.²⁵

På grundlag af dette materiale er der i tabel 3 opstillet en oversigt over fangsten i krydsningsåret 1836.

Det var ikke blandt denne stime af småfisk Schultz og hans folk tjente de 80.000 rd. hjem til statskassen; når vi lægger det hele sammen, incl. skønsmæssig værdi af ikke opgiven taksationsværdi, bliver det til under 1.000 rd., hvoraf Assens krydsbåds store fangst i april tegner sig for over halvdelen, og gav krydsbetjent Tofte et klækkeligt tilskud til lønnen.

Man kunne fristes til at opføre hovedparten af disse anholdelser *under* bagatelgrænsen, - hvad Kammeret da også gjorde ved de mindste af Fåborg krydsbåds fangster. Man bør dog ikke undervurdere den præventive betydning, og i den forbindelse er det påfaldende at de fleste tilfælde falder, hvor afstanden mellem Kongerigets og Slesvigs toldområde var kortest, - mellem Ærø og Langeland, mellem Ærø og Sydfyn, samt i Lillebælt. Her kunne en i praksis fri grænsehandel godt få betydelige konsekvenser.

Arten af overtrædelser fordeler sig med jævne overgange fra ordensforseelser og provision i overkanten af det rimelige, over større varige forbrugsgoder til egen og venners brug, og til det

Tabel 3: Krydstoldvæsenets anholdelser og opagede urigtigheder 1836

Dato	Sted	Krydsbåd	Anholdte	Varer	Udfald
31.3	Ulfshale-løbet	Bandholm krydsbåd	J. P. Rasmussen af og fra Stege til Lübeck med korn, brændevin og transitgods.	9 lispund voks og 25 stk. forsk. skind skind	Konfiskeret ingen mulkt
9.4	Nord for Årø	Assens krydsbåd	Hans Jensen fra Årøsunds søndre fyrhus.	5 sække raffinade 3 kister kandis, 5 pakker klæde og silketøj, værdi 653 rd.	Konfiskeret ingen mulkt.
16.5	Ved Avernakø	Fåborg krydsbåd	A. Jensen af Skarø på rejse fra Fynshav (på Als)	7 pund kaffe, 7 pund kandis; værdi 4 rd.	Ringe mængde frigives mod told
28.5	Ved Ristinge	Rudkøbing krydsbåd	C. Löschenkohl af Marstal og Chr. Rasmussen af Kasskov (Langeland)	165 pot brændevin; værdi 20 rd.	Konfiskeret ingen mulkt.
23.6	Under Drejø	Fåborg krydsbåd	Chr. Rasmussen af Ommel, på rejse Nakskov-Flensborg med korn.	25 tdr. havre udenfor toldseddel	Eft. omstændighederne henlagt uden videre.
28.6	Lindelse Nor	Rudkøbing krydsbåd	Jørgen Petersen, kaldet »Klog« af Marstal	72 pot brændevin; værdi 9 rd.	Konfiskeret, + mulkt
30.6	Ved Søby (Ærø)	Fåborg krydsbåd	Færgemand Fabricius af Mommark	232 alen sejldug; værdi 88 rd.	Formentlig konfiskeret + mulkt.
6.8	Ved Dyreborg	Fåborg krydsbåd	Anders Nielsen af Syltemaen	18 pot brændevin; værdi 3 rd.	Frigivet som provision.
7.8	Under Korshavn	Fåborg krydsbåd	Hans Petersen af Strandhusene	56 pot brændevin; værdi 9 rd, 32 sk.	Frigivet som provision.
15.8	Under Korshavn	Fåborg krydsbåd	Hans Petersen af Søby (Ærø)	2 læs ellebrænde; værdi 2 rd.	mulkt 2 rd.
20.8	Ristinge Klint	Rudkøbing krydsbåd	Gotthard Nissen af Marstal	18 pot brændevin; værdi 41/2 rd.	Konfiskeret 5 rd. mulkt.
20.8	Fåborg havn	Fåborg krydsbåd	Handelsbetjent Hansen, Fåborg	5 kakkellovnsplader på 11 lispund; værdi 11 rd.	Konfiskeret se særlig omtale.
22.8	Fåborg havn	Fåborg krydsbåd	Handelsbetjent Hansen, Fåborg	12 kakkellovnsplader på 28 lispund og 5 pund; værdi 30 rd.	Konfiskeret se særlig omtale
31.8	Årøund	Assens krydsbåd	Jacob Kraag	281 pund sukker	Formentlig mulkt.
20.9	Ved Kloster på Møn	Bandholm krydsbåd	Matros Peter Larsen på Catrine Maria på rejse Drammen-Stege	1 kakkellovn på 13 lispund, 8 pund; værdi 10 rd.	Konfiskeret + formentlig mulkt.
23.11	Lindelse Nor	Rudkøbing krydsbåd	Hans Albert Jensen af Marstal	140 pot brændevin; værdi 17 rd.	Konfiskeret 5 rd. mulkt
8.12	Udfor Ommel	Rudkøbing krydsbåd	C. J. Bautrup af Ommel	5 ankre brændevin, 1 sæk kaffe, noget Stettiner-lertøj	Mulkt 8 rd.

egentlige erhvervsmæssige smugleri; dem, der stagede en jolle over Marstal Rende med et anker brændevin kan rubriceres som pushere på gadeplan. Det samlede mønster ligner til forveksling de resultater, som i stor mængde blev nået af de lokale toldkamres told- og konsumtionsbetjente.

Altså trods alt rimeligt med en kontrolindsats. Når vi skal vurdere Krydstoldvæsenets fortjenester er der bare det, at hovedparten af disse anholdelser ville være gjort af de lokale toldkamres egen distriktskontrol, - hvis ikke Krydstoldvæsenet havde overtaget deres både.

Så mange var altså de umiddelbart håndgribelige resultater af Krydstoldvæsenets virksomhed. Eftersom der var tale om egentlige anholdelser, gav det anledning til en række af de mere farverige smugler- & tolderhistorier. Den bedste af dem i 1836 kommer hér:²⁶

Kakkelovnen i Fåborg havn

I midten af august fik Fåborg krydsbåd en tiltrængt overhaling i Fåborg havn. Besætningen knoklede med fra morgen til aften, ansøret af krydsbetjent Beldring, som ønskede at komme i fart igen så hurtigt som muligt.

Beldring var en af dem, der med stedse årvågne sanser, nidkært vogtede over statskassens interesser; som anholdelseslisten viser, var intet ham for småt: Et par læs brænde, lidt brændevin udover passende provision, og lidt kaffe og kandis til hjemligt husbehov undgik ham ikke. Han var en plage for sit smuglerglade distrikt.

Han fulgte årvågent i øjenkrogen, da skipper Joseph Steen den 20. kom hjem med trælast fra Drammen i konsul Pluggs jagt Karen Woldborg; den var blevet forseglet, hvis ikke Fåborg havde ligget ørkesløs. Han var - på statskassens vegne - forarget over det lemfældige toldopsyn ved udlosningen, og tog sig derfor på at gøre det som

blev forsømt; - at give partiet som »det sorte gæng« i aftenpatrulje sammen med sin rorskarl eller matros.

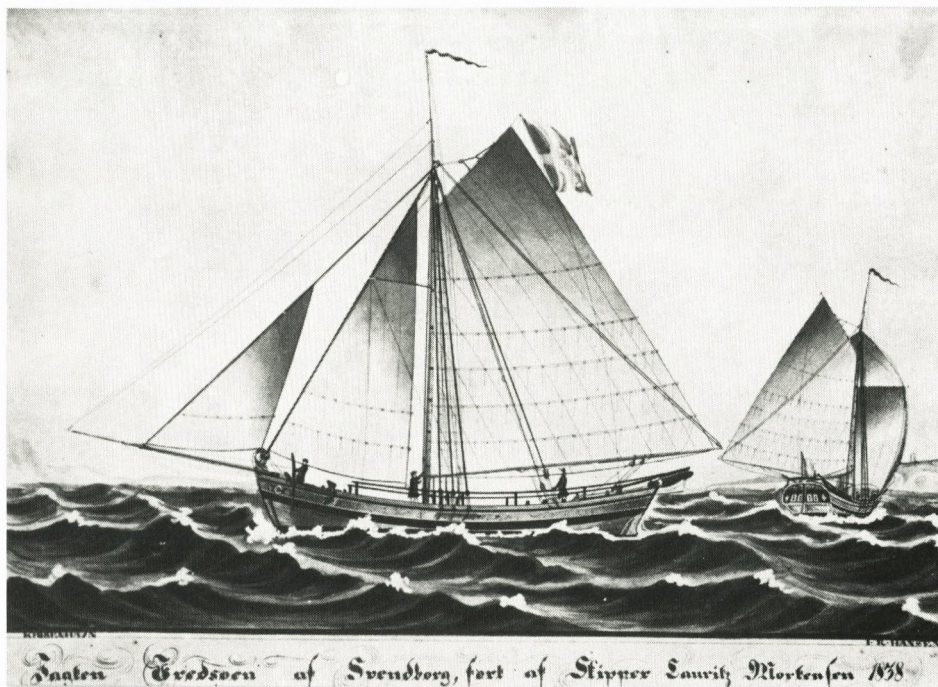
Om aftenen var dækslasten udlosset og opsynet gået hjem; ved skumringstid fik Beldring bid: 2 mand roede ind til stranden, og blev hér anholdt med hver sin tunge sæk, eller 85 kilo støbejernsplader til en ny og toldfri kakkelovn hos konsulens fuldmægtig Hansen. Spillet var tabt, de implicerede fulgte spillereglerne og tilstod. Såvidt et banalt husbehovssmugleri, hvor konsekvensen ville være konfiskation og mulkt.

Men Beldring kunne både se og tænke: Pladerne var roet i land efter fyraftens »Told-Laasning«; han drog den lige så følgerigtige som ubehagelige slutning med hensyn til det elendige Fåborg toldopsyn, og skrev det i sin rapport, hvor han krævede forhør over skipper, mandskab og toldbetjente om deres rolle hver især.

Dernæst hørte de 5 plader ikke til samme kakkelovn. Også hér gjorde Beldring den følgerigtige slutning, og begav sig den følgende dag med jollen og sine 2 folk på fisketur i havnen. De fik snart et par sække på krogen, lige før en arrig købmand med autoritet fra sin stilling som havnekommissionsmedlem kom springende og forbød denne upassende beskæftigelse i sin havn.

Beldring overtrumfede let købmanden med byfoged og toldinspektør, og det fortsatte jernfiskeri tilvejebragte i alt 12 plader på 225 kilo, som var deponeret fra Karen Woldborg i nattens løb. Nu var den statelige 2-etages norske kakkelovn med de bibelske scener og de opbyggelige sentenser næsten komplet. Desuden kunne man samle en ligeså næsten komplet bilæggerovn; til begge manglede en plade, som vi gemmer til sidst.

På det mere principielle plan anførte Schultz overfor Kammeret denne episode som bekræftelse på nødvendigheden af Krydstoldvæsenets



Et af de små fynske fartøjer, der sejlede på både Rostock, Lübeck og København - kort sagt en potentiel smugler, som der skulle holdes øje med. (Svendborg & Omegns Museum).

forsegling af »Nordfarere«; således som han altid havde ment, skønt flere lokale toldsteder opfattede det som overdreven tjenstiver. Dernæst kunne han - men undlod det som selvindlysende - have fremhævet den som bevis for sin påstand om Krydstoldvæsenets nyttige indsats mod »kollusioner« mellem lokale søfolk og toldere.

Dén sag blev da også forfulgt, men stort set tabt på gulvet som følge af Kammerets manglende påagtelse af retsplejens regler.

Forklaringerne i det første forhør ved Fåborg byting over Karen Woldborgs besætning afveg fra overbetjent Martens' og underbetjent Morells erklæringer på det interessante punkt, jernpladernes opbevaringstid indtil skumringstid

den 20. Besætningen gav nemlig den for toldopsynet særdeles belastende forklaring, at de havde ligget under dækslasten.

Heroverfor rapporterede Morell og især Martens udførligt om deres grundige inkquisition, opsyn og virksomhed i øvrigt den 20. august; det havde været en stresset dag, - også dampbåden fra Kiel var indkommet ... Specielt Martens gjorde meget ud af at forklare og forsvare sin virksomhed som overopsyn; slog på sin utrættelige tjeneste, sin betrængte økonomi, de uforsørgede børn, - og på den tillid man plejede at have til det agtede handelshus Ploug. Derfor forlangte han at blive renset *fuldstændigt* for krydsbetjent Beltrings uforskammede insinuationer.

Kammeret delte ønsket om sagens fuldstændigere oplysning, og forlangte ny vidnesbyrd, denne gang optaget under edsafklæggelse. Og om det nu skyldtes tanken på den evige salighed eller frygten for de timelige konsekvenser af méned, så blev historien nu fremlagt i en revideret udgave; det er nærliggende at vurdere dén, i hvert fald delvis, som produkt af en social proces i den lille by, med henblik på en rimelig begrænsning og fordeling af skaden.

De 2 implicerede arbejdskarle var dog ikke taget i éd; så da det skete i bytinget, fik de kolde fødder og angav endnu en varm vare: De havde faktisk nået en tur, før Beldring pågreb dem på stranden. Herefter kunne endnu en bilæggerovn på 5 plader indlemmes i samlingen af konfiskerede norske ovne.

Men i øvrigt blev det nu under ed forklaret, at kakkellovnen tilhørte skipper Steen; ham og ingen anden. At de slet ikke havde ligget under dækslasten, udsat for søvandets skadelige indflydelse, men tværtimod havde været skjult på det snedigste i bunden af styrmandens køje og under dørken i kahytten.

Denne »fordelingsplan« - som også rummede den skønhed, at de omgængelige lokale toldere blev stillet i et mere flatterende lys - tilfredsstillede imidlertid ikke Kammeret, som tværtimod øjnede chancen for retslig forfølgelse på 2 fronter af de eds- og sammensvorne, og herudover forbeholdt sig at vurdere toldopsynets tjenstiver efter fortjeneste. Sagen om toldsvig blev fremsendt til Kammeradvokaten med anmodning om udfærdigelse af anklageskrift; samtidig blev Danske Kancelli anmodet om at vurdere de divergerende forklaringer for Fåborg byting, med henblik på anklage for falsk forklaring.

Kammeret havde dog gabt for højt, og hermed tabt toldsvigsagen på gulvet; Kammeradvokaten tilbagemeldte snart, at det i henhold til gældende retsplejebestemmelser næppe lod sig gøre at hen-

te dom over personer, som var blevet afkrævet edelig forklaring om samme sag; - derfor frarådede han tiltalerejsning.

Og herved blev det. Således - forstås det - at konfiskationen stod ved magt, og at krydsbetjent Beldring fortjente sin anholdelsespåst, - samt endnu nogle medborgeres og kollegers had.²⁷

Sagen om falsk forklaring gik kun lidt bedre, og den tungeste straf over de sammensvorne var utvivlsomt uvisheden i de 2 år som gik inden der faldt endelig dom. Da det endelig skete - i marts 1839 - blev alle frifundet, på fuldmægtig Hansen nær. Han måtte indkassere en bøde på 10 rd.; - rimeligt billigt for en »toldboded«.²⁸

Tilbage var der for Kammeret at vurdere toldopsynets tjenstlige adfærd, men her blev man hæmmet af den loyale opbakning de 2 implicerede fik af told- og konsumtionsinspektør Barth. Overbetjenten gik derfor fri, mens underbetjentens skodesløse inkvirering og opsyn arbitrært blev takseret til 4 ugers suspension uden løn. Det var rimeligt nådigt sluppet.²⁹

De 22 konfiskerede kakkellovnsplader - som denne sag jo *også* drejer sig om - blev den følgende sommer bortauktioneret på linie med et anker sirup, en lille sæk kaffe og diverse småpartier tekstiler, tilsammen årets høst i Fåborg tolddistrikt.

Der var bud fra handelsstandens jævnere lag og fra liebhavere, blandt hvilke vi - af alle - finder fuldmægtig Hansen, som kunne hjemføre 13 af 14 plader til en 2-etages kakkellovn, for et bud på 14 rd. 16 sk. mod vurderingssummens 20 rd. 40 sk. De 9/5 af 2 bilæggerovne blev købt med henblik på videresalg af en lokal smedemester.

Den sidste krølle på sagen - en 23. plade - kom for solen en månedstid senere, ræverød af rust, ved sommerens opmudring af Fåborg havn. Kammeret tillod pladen solgt under hånden,

hvorefter vi er henvist til at gætte på, om den gik til Hansen eller til den sydfynske bondemand, som havde købt en ufuldstændig bilæggerovn.

Og så kan det tilføjes, at denne omfattende sag drejede sig om toldunddragelse af ca. 25 rigsdaler.

4. Langeland

Langeland

Krydsjagten Langeland var et typisk eksempel på de tidlige krydsfartøjer, - med en usædvanlig skæbne.³⁰

Dens forgænger - der også hed Langeland - blev kasseret i 1833 som en af Schultz' første handlinger i funktionen som krydstoldinspektør. Fremfor at nybygge en erstatning, anbefalede han sammen med kollegaen Tetens at købe brugt og garanteret godt, og fandt en velegnet erstatning i en få år gammel jagt. Kammeret mente imidlertid, - i et anfald af spareiver - at erstatningsspørgsmålet kunne løses gennem en byttehandel med Københavns toldkammer, der rådede over det udmærkede fartøj Falken, men som godt kunne nøjes med den udrangerede Langeland til den fredsommelige tjeneste på Københavns red.

I København var man næppe begejstret, Schultz var det i hvert fald ikke og gjorde indsigelse; men Kammeret fastholdt sin bestemmelse. Indtil krydsfartøjernes udrustning det følgende forår, hvor Schultz kasserede det påtvungne fartøj som uegnet til tjenesten på den udsatte station Lybske Bugt.

Kammeret måtte bide i det sure æble; byttehandelen gik tilbage, således at København fik sit gode fartøj tilbage, mens den gamle Langeland blot indbragte beskedne 110 rd. ved salg; Schultz fik tilladelse til at kontrahere om køb af

et velegnet fartøj, - som blev netop det skib, han havde ønsket sig det foregående år.

Jagten De fem Sødskende var bygget 1828-29 af skibsbygmester Peter Fich i Svendborg, til sig selv og broderen Johannes, skipper i Ærøskøbing, og havde siden sejlet for deres regning. Salgsprisen var 1070 rd., hvortil kom udgifter på i alt 470 rd. til jagtens ombygning og udrustning til krydstjenesten.

Udrustningen til toldvæsenets tjeneste indebar for det første en ændret aptering til den forøgede besætning; den hidtidige kahyt med komfur kunne fortsat tjene som kombineret kabys og lugaf for matrosen; derimod blev en del af lasterummet inddraget til en ny og større kahyt, indrettet med lukkede køjer, bænke og bord til krydsbetjentene og skipperen; her anbragtes også den endnu brugelige kakkelovn fra den kasserede Langeland, sikret med blikplader på dørk og skot. Til begge opholdsrum blev der skaffet ovenlys gennem isatte »patentglas«.

Dernæst blev skibet gennemgående oprustet til krydstjenesten. Træværk, sejl, samt stående og løbende takkelage blev grundigt gennemgået; defekte og slidte dele blev udskiftet eller repareret, og stabiliteten blev sikret gennem indtagelse af 20 skippund (ca. 3.200 kg) jernballast.

Sikkerheden blev yderligere betrygget ved et nyt, ekstra stormanker på 15 lispund (ca. 120 kg) med tilhørende 30 favne 5/8" jernketting på 2 skippund og 2 lispund (ca. 336 kg), som løb gennem et støbejernsklyds, og som var testet til et træk på 11.000 pund. Hertil kom 2 ny 80-favnets trosser på 2" og 1". Sammen med de 2 ankre som allerede hørte til skibet, var der tale om et passivt sikkerhedsudstyr, som burde slå til under selv den værste storm, hvilket Schultz ikke glemte at anføre efter forlistet.

Under udrustningen på Peter Fichs værft i Svendborg blev der yderligere indkøbt en del inventargenstande, således fortinnet kogegrej og

til Documenter efter Stemplepapirs Forordningens

§. 5. litt. e.

84 Rigsbankstilling Eolv.

Schifter. 1829. *Falkenskiöld.*

Bülbrev.

Det skønneste Forfættningsskrift, som jeg ellers alleude
gaae And, Trod og Løve agtende, indtegnede og for
siget skille med Brilken, som jeg naar forlanger adlig
til helbred, men endog fornaar Lunde med sin
lie Nitterligst at ande skind og forfætte

Swensborg Nov 22^d April 1824.

Peter Fick

Alt forhaandledes lygde de fine Selskender vel, is liggende forrige
og inden tændt Brand af Hestegjæster Peter Pich og Jænn
Folk, Ledsagere foruden inden næste Jorden og Ledsagere.

Datum ut supra.

Rasmus A. Miller

Niels L. Holter

verte

en lakpande; selvfølgelig var det kun et supplement til de inventarier som kunne overføres fra det kasserede fartøj, såsom kompas, kikkert, kort, lanterner og lodline, tømmermandsværktøj, samt det komplette kogegrej, der også omfattede the- og kaffekedler og en kaffemølle.

De toldfaglige inventarier omfattede en fyldig samling af forordninger, instrukser og andre bestemmelser, samt skibsjournaler tilbage til 1827, således at betjentene til enhver tid kunne skaffe sig underretning om regler og fortilfælde. Videre inkvisitionskassen med forseglingsapparat, toldstempler, lak, ståltråd og søm, samt tommestok og bismervægt.

Ved toldflagene - også et til jollen - kunne myndigheden markeres, og om fornødent kunne besætningen bevæbnes til tænderne med en flintebøsse, en pistol og en huggert pr. mand. Derimod blev Langeland ikke udstyret med falconetter - småkanoner - som flere af de øvrige fartøjer havde; de var nu uden større betydning, efter at Kammeret i 1833 havde forbudt anvendelsen af skarpe skud.

De følgende år varetog Langeland Krydsvæsenets vigtigste station i Lybskebugten, uden særlige begivenheder før skæbnenatten mellem den 29. og 30. november 1836. Det følgende giver et rids af den rutinemæssige tjeneste.

Bilbrev, d.v.s. bygningsattest for jagten De fem Sødskende, som senere blev til Langeland. Medunderskrivere var et par af den kendte skibsbygerslægt, Møller. (Rigsarkivet).

Langeland 1836

Schultz' kassebilag rummer en lang række oplysninger om Langelands drift fra årets begyndelse til forliset i november måned. I stedet for den tabte journal, kan denne række af banale udgiftsposter benyttes til et billede af tjenesten og af livet om bord.³¹

Klargøring

Siden ophøret af besejlingssæsonen i 1835 var Langeland sammen med andre af krydsfartøjerne oplagt i Svendborg under opsyn af krydsbetjent Pagh; mens han var syg i en periode blev opsynet mod betaling udført af havnefogeden. Månederne indtil den ny sæson begyndte i marts, skulle udnyttes til de nødvendige reparationer. Da Langeland var et nyt og sundt skib, giver reparationerne nok et gyldigt udtryk for et års normalslitage.

Fra tømmermester N. Møller og smedemester Chr. Corfitzen foreligger en regning på i alt 28 rigsdaler og 21 skilling, som først og fremmest var gået til en ny stråkøl med tilhørende krig; Langeland har kysset grunden et par gange i 1835. Hertil kom tjære og kulsvæerte til skrogets vedligeholdelse, reparation af en lås og andre småting.

Også den kostbare kobberforhudning havde været i nærkontakt med grunden. Kobbersmedemester P. Hivel fik 18 rigsdaler og 11 skilling til for 4 nye plader på tilsammen 21 pund, med tilhørende kobbersøm og arbejds løn.

Fra december 1835 resterede en regning på 21 rigsdaler for en ny jolle med tilbehør, og endelig foreligger der en glarmesterregning på 16 skilling for en ny rude i »skærlættet« (sky-light'et).

Ved skibets klargøring i marts måned blev der indkøbt nye søkort, en ½ favn bøgebrænde, pa-

pir, lys, lampeolie, malerfernis, samt svovlstikker og trøske. Ballasten blev kørt til skibet, og klargøringen blev udført med hjælp fra en »sjouer«.

Betjent Pagh havde som nævnt station i Svendborg, men den øvrige besætning kom tilrejsende. Krydsbetjent Bekker havde tilbragt vintermånederne hos sin familie i København; han kom rejsende sammen med sin tidligere skibskammerat, betjent Jansen fra Dragør, som nu skulle tjenestegøre på krydsskonnerten Jylland, - under inspektørens øjne; så var de to om at dele den dyre landtransport á 1 rigsdaler pr. mil; billetten over Storebælt stod i 4 rd. og 32 skilling for hver, rejsepasset fra København og påtegningen af samme i Nyborg 84 skilling, og endelig modtog de diæter á 64 skilling og logipenge á 21 skilling pr. dag indtil skibene var udrustet.

Langelands besætning omfattede derudover krydsskipper Drejø fra Ærøskøbing og matros Peter Møisen fra Marstal, som sammen med 8 andre ærboer blev hentet den 9. marts med en specielt fragtet båd fra Marstal (8 rd. 32 sk). De fik 48 skilling i diæter, men ingen logipenge.

Inden afgang fra Svendborg nåede man at få udført et højest nødvendigt arbejde, reparation af skibets øltønde, ligesom der blev indkøbt 11 stk. fejkekoste til den daglige renholdelse.

Langelands bevægelser

Langelands station i Lybske Bugt var den første kontrolpost overfor skibene fra Lübeck; først nogle år senere blev der stationeret et mindre fartøj i Neustadt. Nærmeste nabo var krydsjagten Fyn på stationen Fehmernsund, og Heiligenhafen på sundets sydside var begge fartøjernes naturlige hjemhavn.

Langelands station var bevægelig, og der forekom en halv snes ledsagelser i løbet af sæsonen.

I alle tilfælde undtagen ét drejede de sig om danske skibe på vej hjem fra Lübeck med stykgods; undtagelsen var en skipper på vej hjem til Eckernförde fra Königsberg med korn og stykgods.

Ledsagelserne blev udført af toldbetjent Pagh, og kunne vare både 3 og 4 dage, nemlig til skibets bestemmelsessted - Fåborg, Skelskør, Nakskov eller Bandholm - hvorefter Pagh blev afhentet af Langeland. Når den viste sig kunne Pagh lade sig sejle ud til den med lejet jolle, eventuelt kunne han afvente dens ankomst på et bekvemt sted, f.eks. Albuen udenfor Nakskov fjord. De 2 gange han ledsagede til Fåborg, betkostede han landevejstransport og lod sig hente i Svendborg; det var måske mere bekvemt for Langeland, - og her kunne han besøge sin kone.

Disse ledsagelser er registreret i regnskabet, fordi Pagh fik diæter - 64 skilling pr. dag, foruden eventuelle befordringsudgifter. Vi kender også nogle endags-diæt-ledsagelser af småbåde til Neustadt og Fehmern, en enkelt udført af matros Møisen, da Pagh allerede var ude.

Ledsagelserne var dog ikke ene om at give anledning til fravær fra stationen. Der var værftsophold i Kiel, og flere anløb af Svendborg og Nyborg, hvortil årsagen ikke fremgår af regnskaberne. Hertil kom 2 »langture«, til Frederikshavn i slutningen af juli, og til København i begyndelsen af september.

Regnskabet giver ikke oplysning om eventuelle togter op i bælthavet, på patrulje eller på jagt efter »echappister«, medmindre disse gav anledning til udgifter. Men vi har lov til at antage, at man udnyttede rimelige anledninger til anløb, - og sørgede for at dokumentere rimeligheden gennem et eller andet indkøb. Yderligere gav havneanløb af sig selv i de fleste tilfælde anledning til småafgifter. Under alle omstændigheder kan der registreres over 51 anløb eller liggedage i månederne april til oktober.

Vandvejene var fri, men deres pleje brugerbe-

talt, og kongelige fartøjer var ikke fri. Ved afmærkede løb betaltes prikke- eller tøndepenge, typisk 12 - 18 skilling pr. passage. I Bøgestrømmen mellem Sjælland og Nyord blev der opkrævet opmudringspenge; dem var der god brug for, for selv den lille Langeland med sine 5 fods dybgang måtte udlosse ballasten for at kunne udpasere ved lavvande i begyndelsen af september. Ved Hals blev Langeland både afkrævet bropenge og »habepenge«.

Endelig kunne lods være nødvendig, mod betaling af 1 å 2 rigsdaler for at blive ført gennem et løb. Det var under alle omstændigheder billigere end at føle sig frem med kølen, og hvis lodsen havde udført et rigtigt fint stykke arbejde, var det tilladeligt at føre drikkepenge på regnskabet, således 32 skilling da indpassagen gennem Bøgestrømmen lod sig udføre den 6. september *uden* udlosning af ballasten.

Forbrugsartikler

Langeland var udrustet med alt fornødent ved afgang fra Svendborg i marts, men der måtte løbende suppleres op med forbrugsartikler.

Således blev der jævnlig indkøbt ½ favn prima, tørt bølgebrænde til komfur og opvarmning, i alt 3 favne inden forliset; det stod i 9 - 10 rigsdaler pr. favn. Til belysningen indkøbtes ligeledes jævnligt lampeolie, og en enkelt gang 10 væger.

Forseglingen af luger og lukker krævede jævnlige indkøb af lak, søm og ståltråd. Til udfærdigelsen af revers'er blev der udskrevet mange bøger papir. Flintebøsserne blev af og til brugt til varselsskud eller signalering, og krudtbeholdningen måtte derfor suppleres; - medmindre årsagen var at krudtet var gået i besættningens private løb under fuglejagt; de var jo på egen kost.

Renholdelsen blev klarert uden brug af sæbe,

men der blev købt en gulvskrubbe med skaft i Kiel, som supplement til de 10 oprindelige fejekoste. Også løbende vedligeholdelse og småreparationer blev klarert af besætningen selv; skipper Drejoe ejede personligt et komplet sæt tømmersmandsværktøj. Malerpensler blev anskaffet under værftsoopholdet i Kiel, og der blev gentagne gange indkøbt linolieferniss. Men Langeland fremtrådte ikke bare i brunt og sort; blandt de indkøbte malervarer var der også blyhvidt, bremergrønt og zinnoberrødt.

Havari og reparationer

Som de øvrige krydsfartøjer blev Langeland kølhalet på værft en gang i løbet af sæsonen; trods kobberforhudningen var det nødvendigt at afrense bunden, hvis skibet skulle opretholde sin overlegne fart i forhold til de potentielle smuglerfartøjer.

Herudover fik Langeland fra tid til anden skrup under den hårde tjeneste, hvis udbedring fordrede professionel bistand. I slutningen af april fik skibstømmermester R. Møller i Troense 46 rigsdaler og 64 skilling for et nyt 14-lispunds anker, og samtidig 15 rigsdaler og 22 skilling for at reparere den knuste jolle; besætningen havde selv prøvet at reparere den med en jernskinne, men det holdt ikke.

I maj måned måtte ballasten udlosses for at komme fri af grunden i Fehmernsund. I slutningen af juli kom endelig en uge på værft i Kiel, hvor der udover kølhalingen blev isat et nyt bovspyd foruden andre småreparationer; i alt 78 rigsdaler og 61 skilling. Straks efter måtte man til sejlmageren i Frederikshavn, ligesom der måtte anskaffes nye årer til jollen.

I løbet af august og september blev ankerkættningen repareret, der blev indsat 2 nye rudere, og indkøbt læder til fornyelse af klædningen på tovværket. Endelig blev spillet sat i stand i be-

gyndelsen af november, samtidig med at kakkelovnsrøret fik en ny tud med »Krans og Log«.

Kosten ombord

Regnskaberne giver af gode grunde ingen oplysning om besætningens forplejning. De fik udbetalt kostpenge og måtte så klare sig som de kunne blive enige om at spendere eller spare. Ifølge »messeordningen« skulle hver mand betale 9 rd. månedlig til den fælles husholdning, og således at eventuelt overskud blev fordelt ved månedens udgang.

Matros Peter Moisen var indkvarteret i kabysen og havde hvervet som kok; - Langeland havde ikke dreng påmønstreret. Kogegrej hørte til skibet, den ferske fisk svømmede under kølen, sæler og marsvin sprang under tjenesteflinterne, og mågerne lagde friske æg ved forårstid.

Derfor er der ikke noget besynderligt ved at besætningsmedlemmerne kunne hjemsende *mere* end den faste løn.

Beklædning og personlig udrustning

Ved siden af kosten var den personlige beklædning og udrustning det mest afgørende for krydsfolkenes daglige velbefindende. Kun en vel næret, beklædt og udrustet mand kunne holde til den strenge tjeneste sæsonen igennem. Hensigtsmæssig beklædning og udstyr til al slags vejr måtte være ved hånden eller nedstuvet; og det skulle holdes i stand.

Svalgaard beretter fra 1800-tallets slutning, at storvasken blev sendt hjem; det var der ikke tale om i 1830-erne; al vask og reparation påhvilede den enkelte, og det forekom sikkert kun undtagelsesvis, at man entrerede med en kone under de kortvarige ophold i havn.

Sagen om Langelands forlis rummer oplysninger om besætningsmedlemmernes personlige udrustning, og det var ikke så lidt, der skulle til.

Fortegnelsen over krydsskipper Drejøes effekter, som blev udleveret til hans kone, viser hvad en god udrustning omfattede, med kaptajn Schultz' ord »... naar hertil lægges hvad Manden havde paa ... - paa Lidet nær - Alt hvad hendes salig Mand førte med sig, ... og mere end dette fører ingen simpel Søemand med sig, især paa Reiser i vore Farvande; desuden indeholder denne Liste meget mere end hvad der forefandttes og erkjendtes at tilhøre de andre Betjente.³² Ved forliset var Peder Jensen Drejø ikklædt ikke mindre end fem lag beklædning; inderst en blå strikket uldtrøje, herover en lærredsforet multumstrøje i hvis knaphul told- og konsumtions-tegnet var fastgjort; videre en sort klædesvest med runde tappede knapper, en kalmuks trøje eller jakke, og yderst et komplet sæt olietøj. På benene blånistrede strømper og støvler.³³

Fortegnelsen omfatter således de beklædningsgenstande og effekter som skipperen ikke havde på sig ved forliset; de blev fundet efter vragets bjærgning, dels i en kiste og i en sæk, dels i hans køje og i lugaf'et.

Når vi begynder indefra, lå Drejø inde med 9 skjorter, 12 kraver og en flip, samt 4 par linned underbenklæder. Herover kunne han vælge mellem de sorte eller de blå benklæder, eller trække i de grå af engelsk læder, og holde dem på plads med et af 2 par bukseseler. Til fødderne var der 8 par strømper, et par sko og et par støvler.

Der fandtes 2 sorte klædesveste og 3 kulørte. Et halsbind, 2 hvide halstørklæder og et sort silketørklæde. Den omfattende overbeklædning omfattede en grå og en ny blå pjækkert, en blå samt en brun frakke med grønt foer, og endelig en sort søkjole. Til hovedet 2 kasketter. Til beskyttelse mod regnbyger og skumsprøjt regnkavaj og sydvest.

I køjen kunne Drejø varme sig ved underdyne,

overdyne og 2 hovedpuder, iført 3 blå nattrøjer og en bomulds eller en ulden nathue. Normalt brugte han ikke lagen, men for alle tilfældes skyld var der et i skibskisten.

Dreiø bar formentlig fuldskæg; i hvert fald er der ikke registreret nogen ragekniv, men derimod en saks. Herudover var der 6 håndklæder til brug ved den personlige hygiejne.

Skipperen var udstyret til at klare forefaldende tømmermandsarbejde, ved hjælp af en lille sav, et huggejern, »digtejern«, 2 »skalper«, hammer, knivtang, koben og mejsler, samt et tømmermandsblød.

Til åndelig opbyggelse fandtes en salmebog sammen med nogle papirer i en pakke, tiden kunne kendes ved et blik i sølvuret, og frivagten nydes med den sølvbeslagne pibe.

Endelig fandtes der 2 rigsdaler og 19 skilling i rede penge. Dem mente enken, der burde have været flere af.

Langelands forlis

De sidste måneder af 1836 var præget af ondt og stormfuldt vejr, som også påførte krydsfartøjerne forskellige småhavarier. Kulminationen kom den 29. november med en vestenstorm som skabte almindelig ravage i de danske farvande: Mellem Skagen og Frederikshavn forliste 2 fartøjer med last fra Hamburg, i Lillebælt en jagt med tobak og hørfrø fra Fredericia til Flensborg, mange mistede anker og tov³⁴

I Fehmernsund søgte flere fartøjer læ under sydsiden af Fehmern i Birkulen, men med orkanens spring mellem vest-nord-vest og vest-sydvest lå de udsat, således som det fremgår af krydsskipper Gjessings øjenvideberetning i artiklens indledning. Bortset fra krydsfartøjet Fyn, drev alle af; 2 blev kastet på land i Fehmern, andre fik skader ved kollision.

Gjessings beretning belyser begivenhederne i

glimt, på de tidspunkter månen var fremme. De dunkle punkter søgte Schultz i den følgende tid oplyst gennem forespørgsler hos andre vidner, og nåede efterhånden til den forklaring at »... Skipper Christen Jeppesen af Aarøsund ... var den som allerførst gik i Drift, kastedes for Bougen af Langeland, tog denne med sig, men blev tvungen at kappe Touget fra sig, for at komme fri af den. Langeland drev derefter paa en Flensburger Slup, Skipper van Barm, og gik saaledes videre sin Skiebne imøde«.

Denne forklaring tilfredsstillede Schultz' behov for bekræftelse på den antagelse, at Langelands forlis var foranlediget af andre fartøjer, og at det hverken skyldtes fejl hos besætning eller materiel. Især havde han udbredt sig om krydsfartøjernes forsvarlige udrustning med ankre, tovværk og ketteringer af prima kvalitet, »... almindeligen bedre end Andres, hvilket ved mange Leyligheder er bleven erkjendt og hvorfor det høie Collegium efter manges stormfuld Nat har erholdt Krydsvæsenets Personales stille Tak«.

Nærmere kommer vi ikke forlisets forløb under det tunge skydække. Med Gjessing må vi antage at Langeland blev kastet over et rev, fik bunden revet op og sank, mens besætningen blev kastet overbord og omkom. Da Gjessings rapport ankom, var Schultz gået fra borde i Assens for at pleje en kraftig snue som holdt ham i land året ud. Netop derfor blev der skrevet så mange rapporter.

Som nævnt udlagde Schultz *skæbnen* som skyldig i sit gode skib Langelands forlis, som gik ham meget på. Retfærdigvis må det tilføjes, at han også dybt beklagede, at så mange gode mænd havde mistet livet, og at han længe nærede det spinkle håb om, at nogle kunne være bjærget.

Situationen krævede hurtig handling. Trods vejr og årstid ville det hurtigt rygtes, at krydskontrollen ud for Lübeck var lammet; derfor lånte man straks en kontrollør hos toldforvalte-

ren i Heiligenhafen, til at træde i Nielsens sted på Fyn; videre blev fartøjerne Jylland og Lolland dirigeret til området, både for at varetage Langelands funktioner, og for at bistå ved bjærgningen af vraget.

Bjærgningen blev vanskelig og langvarig. Langeland lå på 4 favne vand med mastetoppen synlig, og opgaven burde derfor ikke være uoverkommelig; men vejret forblev ondt året ud, og ingen viste synderlig lyst til at påtage sig en bjærgningsentreprise »til billig pris«.

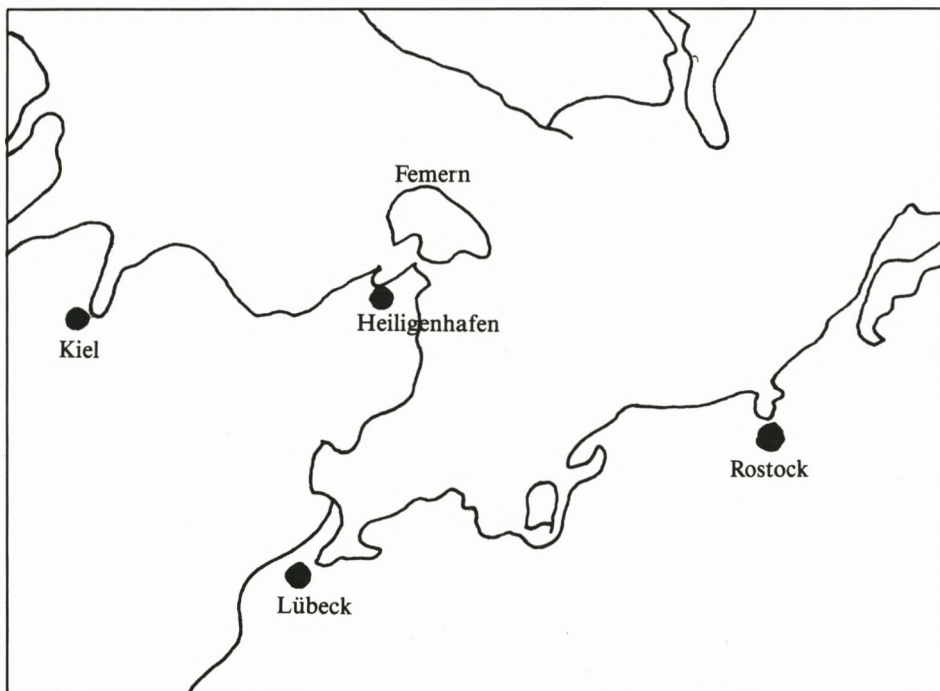
De ublu tilbud fra marstallere og andre lød på 4 - 500 rd., - ifølge Schultz det dobbelte af »billig pris« - men det værste kom dog fra »... Skipper Jochum Hansen, hiin bekjendte Smugler, (som) bød 500 Rd. Courant for Jagten saaledes som den nu ligger i sin sunkne Tilstand«. Når vejret

blev bedre, skulle tilbuddene nok blive rimelige »... og dertil beholder Krydsvæsenet denne udmærkede Jagt, fremfor at see den i Hænderne på øeboernes farligste Smugler«.

Schultz' forestillinger om ublu tilbud blev overgået af de faktiske udgifter ved bjærgningen. Nok fik man en akkord med lodsens i Burg om 300 rd., men han kunne ikke gennemføre opgaven og opgav ved årets slutning. Langeland forblev under havets overflade i 4 måneder.

I marts måned blev opgaven givet til Schultz' »faste« skibsbygmester, Jens Hansen Møller, Falsled ved Fåborg; i regning, da Møller ikke turde indlade sig i en akkord. Regningen blev på 680 rd., 90 sk., inklusive 200 rd. for mester Møllers egen møje.

Til gengæld stod man så med et vandtrukkent skrog med ødelagt køl, fæle huller i bunden, og



en hærget rigning; men indtømmeret (spanterne) var sundt, og Schultz anmodede ihærdigt om samtykke til istandsættelse »... thi Fartøiet er en udmærket Seiler og derfor et kjært Stykke for Krydsvæsenet«. Da det blev nødvendigt at sætte trumf på, blev Langeland omtalt som »Lybskebugtens Skræk (som) ... enhver Betjent ønsker sig at være ombord i ...«, - når den altså var istandsat.

Det blev bevilget, og bevillingen overskredet. Møllers regning lød på 755 rd., 56 sk., og Schultz måtte endnu engang forklare at »... forud beskikkede Overslag i Almindelighed svigte ...«; han må dog have fornemmet at overskridelserne var ved at blive lidt for rutinemæssige, for i forklaringens slutning bad han om tilladelse til »... at maatte sende Jagten Langeland til København, for at det høje Collegii ved egen Overbevisning, kan forsikre sig Jagtens sande Tilstand«.

Det tør formodes, at toldfagets chef, etatsråd Bech, frabad sig den opgave, og at Langeland i stedet kunne hellige sig sin egentlige opgave som Lybskebugtens skræk.

5. De døde og de efterladte

De døde må lægge ry til mange velmente usandheder som de levende er forskånet for. En personkarakteristik bør derfor ligeså lidt grundes på krydsinspektørens udtalelser om dem i post-mortem-anbefalinger forsåvidt angår det tjenstlige, som på enkernes angivelse af menneskelige kvaliteter i ansøgningerne om understøttelse. For det er altfor godt til at være sandt.

Vi må derfor søge bagom, og hvad det tjenstlige angår er det oplagt at tage udgangspunkt i konduitelisten pr. ultimo 1835, da ingen kunne ane den skrækelige ende.³⁵

Bekker

Udmærket Betjent og Sømand. Et svækket Helbred lader ham med Grund ønske en roligere Ansættelse, hvortil jeg paa det varmeste anbefaler ham. (Schultz)

*Har hele Aaret vist sig utrættelig activ og due-
lig; jeg anser ham for den dygtigste krydsbetjent,
og anbefaler ham særdeles. (Meyer)*

Johan Wilhelm Bekker var i 1836 48 år gammel. Han havde gjort tjeneste som månedsløjtant under Englænderkrigen, og siden ernæret sig som skipper, indtil han i 1828 blev ansat som underbetjent i Næstved, hvor man bl.a. noterede sig, at han skrev og regnede godt, og forstod engelsk. (konduiteliste 1830) Herfra blev han i 1830 rekrutteret til krydstjenesten. Bekker kunne stille med en række smukke tjenstlige anbefalinger, hvoriblandt bemærkes at også overkontrolløren for Nørrejylland, den tidligere krydsinspektør Tetens, aktivt støttede hans bestræbelser for at få en passende stilling i land.

Formentlig tænkte Bekker helst på en stilling ved Københavns toldinspektion. I København havde han haft borgerbrev som skipper, og hertil var familien vendt tilbage efter hans ansættelse ved Krydsvæsenet, til den landlige adresse Smallegade nr. 8, hvor de boede til leje i en pæn ejendom med have.

Pagh

Har hele Aaret ved Siden af Betjent Bekker i Jagten Langeland paa Lybskebugten viist vedholdende godt Forhold. Arbejder sig som retskaffen Mand med Held ud af sin forknytte oeconomicke Stilling. Hans Helbred var fremfor i fjor meget godt. Ret god Søemand. (Schultz).

Viser megen Iver for Tjenesten, anses duelig til at forestaae et Krydsfartøi. (Meyer)

Christian Pagh var 44 år. Han havde ringere anciennitet i kongens tjeneste, underbetjent i Svendborg 20.7.1830, men beskæftiget ved krydstjeneste med toldkammerets egen krydsbåd i hele sejladsæsonen (konduite 1831).

Bemærkningen om hans anstrengte økonomi sættes i relief ved den kendsgerning, at han i september havde fået 20 rd. i forskud på forventet gratiale, til dækning af huslejerestance.

Nielsen

Indsigtsfuld og sindig i Forretningerne. Hans høje Alder lader ham med Rette ønske Ansættelse i en roeligere Stilling, hvortil jeg ønsker ham anbefalet. En noget sær Character gjør ham uskikket til at omgaaes sine Medtjenende, desaaarsag jeg har maattet hensætte ham i Fehmernsund, hvor han var ene. Ret god Søemand. (Schultz)

Har ret god Indsigt i Toldfaget, men er for gammel til at være længer duelig i Krydsfarten. Det var ønskeligt om han maatte finde Ansættelse i Land. (Meyer)

Gamle Hans Nielsen hørte til Krydsvæsenets veteraner, havde været med fra 1827 som skipper og fra 1829 som krydsbetjent, gennem flere år som Bekkers makker.

Han havde i sin tid ernæret sig rimeligt som skipper og købmand i Rudkøbing, hvor han tillige havde beklædt stillingen som chef for borgervæbningen, ligesom han under krigen havde fungeret som magasinbestyrer og fouragekommissær på Langeland. Efter krigen var det imidlertid gået ned ad bakke med hans forretning, og ansættelsen i Krydsvæsenet var således både kongelig nåde, og nødvendighed for Nielsen.

Som Pagh havde han økonomiske kvaler, men var knap så retskaffen, jfr. bemærkningen om matros Alberts kostpenge i skipper Gjessings be-

retning om forliset i indledningen til denne artikel.

Den »sære« og uomgængelige Nielsen havde nu sin kone og fraskilte datter boende i Ebeltoft.

Drejøe

En særdeles flink Skipper, ansat under Betjentene Bekker og Pagh i Langeland. (Schultz)

En særdeles duelig Skipper, viser megen Iver. Har ret god Dannelse. (Meyer)

Peder Jensen Drejøe havde kone og barn hjemme i Ærøskøbing, i storfamilie med hans mor og søster, begge enker efter søfolk. Ind imellem kunne hjemstedet angives som Flensborg, hos konens slægt, hvortil han havde fået rejsegodtgørelse ved 1835-æsonens afslutning.

Møisen

Som matros, forhyret for sæsonen, var marstalleren Peder Hansen Møisen ikke blandt dem, der blev konduitebedømt; som ansat gennem 5 år hørte han dog til de gode folk, og Schultz anførte efter hans død, at det havde været hensigten at lade ham avancere til skipper.

I en tarvelig lejlighed hjemme i Marstal havde han kone og lille søn.

Forhold til hjemmet

Krydsvæsenets personale var rekrutteret blandt småskibsfartens folk, hvoraf nogle var beskæftiget i fart på hjembyen, mens andre jagtede fragter i Nord-Østersøområdet sæsonen igennem og kun lejlighedsvis så hjemmet.

For disse var familieliv noget der hørte de få vintermåneder til, hvor skibet var oplagt. Spæde

børn blev set for første gang ved juletid, mens de større børn havde udviklet sig mærkbart, og børneopdragelsen var under alle omstændigheder kvindernes sag.

Adskillelsen fra hjemmet i perioden marts - december var således social norm i krydsfolkernes miljø, og adskillelsen var da heller ikke så absolut, at hjembesøg var udelukket. Således har vi set at Pagh havde jævnlige ærinde til Svendborg i forbindelse med ledsagelser, og at Bekker fik hele 3 dage i København.

Fysisk adskillelse udelukker ikke enhver forbindelse. Der kan udveksles meddelelser gennem brev eller budbringer.

Breve blev der vitterligt sendt, i hvert fald fra krydsfolkene, nemlig i form af regelmæssige pengeforsendelser med postvæsenet, og det er svært at forestille sig pengene sendt uden et medfølgende brev;³⁶ krydsfolkene skulle i hvert fald kunne skrive rimeligt godt, - og kunne som Gjesings beretning viser, måske også mere end det.

Den modsatte vej var evnen mere begrænset; de underskrifter vi kan træffe på i arkivalierne tyder ikke på nogen overlegen skriveevne, og betjent Nielsens Ane Cathrine, der ellers var »af god familie«, må ligesom matros Møisens Ellen Marie rentud undertegne sig med ført pen.

Imidlertid var der ofte skibe fra hjembyen blandt de inkvirede, og regulariteten var så stor, at et givet skib kunne forvente at blive inkvireret af et givet krydsfartøj. Og selvom kærligheden til Krydsvæsenet måske ikke var udpræget, så udelukkede det ikke mere afslappede menneskelige relationer, herunder viderebringelse af breve og mundtlige hilsener.

De efterladte

Vi er afskåret fra at vide noget om det menneskelige forhold mellem krydsfolkene og famili-

en, herunder det følelsesmæssige savn de efterlod. Flere af de omkomne karakteriseres ganske vist som kærlig og trofast mand, øm fader, etc., i enkernes ansøgninger om understøttelse, men det er ren konvention som tilmed egentlig ikke vedkom nogen offentlig myndighed.³⁷

Anderledes med de økonomiske savn, som under alle omstændigheder var reelle. Hver enkelt af de efterladte blev ved forliset berøvet grundlaget for deres beskedne materielle velfærd, for ingen af de omkomne efterlod sig formue, pension eller velsituerede slægtninge, som i nærværende grad kunne erstatte den tabte lønindkomst.

Standsfæller i lignende omstændigheder var yderst ilde stedt; en ung enke kunne måske håbe på forsørgelse gennem nyt ægteskab, men ellers ville de være henvist til at hutle sig gennem tilværelsen efter evne, ved håndarbejde eller lignende, med en karrig fattigunderstøttelse som den sidste udvej.

»Vore« enker havde imidlertid et særligt aktiv; nok var de bortdøde ægtefæller ikke pensionsberettigede, men havde dog været i kongelig tjeneste og var omkommet under pligtro udførelse af samme. Dette aktiv blev udnyttet, - ingen forventede andet - og velformulerede øvrighedspersoner hjalp til ved at skrive ansøgningerne i de rette former. Kun i ét tilfælde overskred udnyttelsen grænserne for det anstændige.

Ansøgningerne lå på Kammerets bord inden årets udgang, og Schultz' varme anbefaling fulgte prompte. Herefter blev en understøttelse bevilliget af Generaltoldkammerets understøttelseskasse, som fik sine indtægter gennem andel i konfiskationer, og som var beregnet på sådanne tilfælde.

»Vore« enker blev - efter omstændighederne - betænkt en smule bedre end andre, med noget som svarede til 1 à 2 måneders løn til afdøde, lidt varierende efter forsørgelsesbyrde. Understøttel-

sen ville fortsætte så længe de forblev i ugift stand og ellers opførte sig anstændigt.

Hertil kom kulante engangsydelser for tabt søudrustning, mv.; helt op til 100 rd., men så var det også slut med særbehandlingen. I de følgende år forsøgte nogle af enkerne at få bevilliget tillæg eller forskudvis udbetaling af understøttelsen. De hentede rutinemæssige afslag.

1830-ernes fattige Danmark var intet velfærdssamfund, og vi skal vist nøjes med at konstatere, at disse enker fik væsentligt mere end de kunne have hentet hos det kommunale fattigvæsen. Der kan siges lidt om hver enkelt:

Olave Frederikke Bekker var 54 år og havde en svagsynet datter at forsørge. Med udsigt til en årlig understøttelse på 40 rd., blev den gode beboelse på Frederiksberg Smallegade straks opgivet til fordel for en mere ydmyg i Overgaden Oven Vandet; men også den var for dyr, og endestationen blev en lejekaserne ved Langebro.

Petrea Cicilia salig Pagh var nu enke for anden gang, med en lam datter af første ægteskab at sørge for. Derfor fik også hun 40. rd. om året, og træffes senere på adressen Røde Mølle udenfor Svendborg by.

Ane Cathrine Nielsen, født Hansen, var ca. 60 år gammel og uden andre hjemmeboende børn end den fraskilte datter. Hun fik derfor 36 rd. om året, og gik i de følgende år på omgang mellem sine børn og svigerbørn rundt om i landet.

Ellen Marie Møisen blev anset for en ung og stærk kvinde, som stort set skulle kunne klare sig selv og sit barn; dette i forening med afdødes rang af matros gav hende 16 rd. om året. Hun træffes senere som husholderske for en fattig daglejer i et af byens ringeste huse.

Dorothea Magdalene, Peter Jensen Dreijøes enke, måtte indtage sin plads som storfamiliens tredje enke. Hun var den, der havde sværest ved at affinde sig med den bevilligede nåde til sig og sit barn, 24 rd. årligt; - hvis ikke det var den un-



Toldtegnet, som kunne sys fast på tøjet, var symbol på myndigheden og tjente også til at identificere bæreren. Der var indgraveret et nummer på bagsiden. (Toldmuseet).

ge prokurator Carstens, landfogedens søn, som endnu manglede professionel pli og dannelse. De udokumenterede insinuationer om penge, der var blevet væk, gav anledning til de redegørelser, som er flittigt benyttet i det foregående; og hermed gendrevet, definitivt da Peter Jensen Dreijøe selv dukkede op.

Peter Jensen Dreijøes drift mod hjemmet

Langelands forseglingskasse var gået tabt, og lå vel forvaret på bunden af Fehmernsund; anderledes med de dødes toldtegn som heller ikke gerne skulle falde i forkerte hænder, men som var underkastet de dødes drift.

I månederne efter forliset blev de attråede ligfund gjort på Fehmerns og Holstens kyster; begravelse skete på stedet og toldtegnene indsendt til Kammeret. Peter Møisen blev ganske vist aldrig fundet, men han havde heller ikke noget toldtegn ... Kun Peter Jensen Dreijøes manglede.

Det er naturligvis et tilfælde som skyldes vekslen i vind og strøm, men det ligner en tanke, når Peter Jensen Drejøs lig førtes den krogede vej fra Fehmern, gennem bæltet og sunde, over rev og grunde, næsten til hjemstedet; kun en lille afvigelse medførte, at han i stedet fik sit sidste hvilested på Lyø.

Ni måneder varede denne færd, indtil han blev fundet på Lyø strand den 29. juli 1837; identifikationen blev muliggjort gennem det rødbrødede P.I.D. på forsiden af den inderste skjorte i forening med toldtegn i knaphullet på den yderste undertrøje. Birkefogeden berettede videre, hvorledes ligets tilstand havde nødvendiggjort, at det i et lagen blev bragt til kirken, hvorfra begravelsen straks den følgende formiddag blev foretaget. Før gudstjenesten, for det var søndag.

De gode Lyøfolk kunne jo ikke vide, at de havde set Peter Jensen Drejoe før; men det kunne de, der kendte toldtegnet nummer. Og oplyse til hvem regningen for begravelsomkostningerne kunne sendes. Således fik Dorothea Magdalene også oplysning om, at der på liget hverken var fundet ur eller penge, men at han havde fået en kiste til 5 rd. og 2 mark, at liglagenet var vurderet til 1 rd. og 4 mark, at kirkesangeren sang for en rigsdaler og at graverlønnen beløb sig til det samme.

De 9 rigsdaler blev efter behørig ansøgning og anbefaling refunderet af Kammeret. Så vidt så godt; men det virker sårende på denne artikels forfatter, at kirkesangeren undlod at tilføre kirkebogen, blot en lille notits om begivenheden. - Gad vidst om han også snød med sangen, om kisten var af træ, og om Drejoe alligevel havde haft lidt penge i en kat om halsen.³⁸

Litteratur

Ved artiklens udarbejdelse er der trukket stærkt på følgende værker, som i noterne refereres med angivelse af forfatternavn: -

Per Boje, Danske provinskøbmands vareomsætning og kapitalforhold 1815 - 1847, Århus 1977.

Anders Monrad Møller, Jagt og skonnert - studier i den danske provinssøfart i tiden fra 1814 - 1864, København 1988.

W.C.E. Spønneck, Om Toldvæsen i Almindelighed og Det danske Toldvæsen i Særdeleshed, København 1840.

Robert Svalgaard, Krydstoldvæsenet - Det sejlene toldvæsen 1824 - 1904, udgivet ved Holger Munchaus Petersen for Toldhistorisk Selskab og Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg 1983.

Arkivalier

Fremstillingen er udarbejdet under ret udstrakt anvendelse af oplysninger vedrørende Krydstoldvæsenet i Generaltoldkammerets (GtK.) arkiv på Rigsarkivet. Materialet er temmelig vanskeligt at arbejde med, og da de grundlæggende problemer er af mere almen art, kan en kort redegørelse måske være af interesse:

Generaltoldkammerets arkiv er opdelt i særskilte kontorarkiver; når man søger oplysninger, må man derfor kende det kontor der varetog sagsområdet på det givne tidspunkt. Sekretariatssager blev behandlet i Kammerkancelliet, som også rummer en del emneordnede sager der er udtaget af kontorarkiverne.

Krydstoldsager blev til og med 1836 behandlet i Fynske told- og konsumtionskontor (FTC), side om side med kontorets andre sager. I 1837 overgik de til Sjællandsk-lollandske told- og konsumtionskontor, hvor de fik en særlig krydstoldjournal (KVJ); denne fortsætter uændret efter kammerets reorganisering i 1840, i 1. danske toldekspeditionskontor, fra 1844 under betegnelsen C-journal.

Kontoropdelingen blev både sagsmæssigt og arkivmæssigt strengt opretholdt. Det indebærer at der blev korresponderet mellem kontorerne, når de havde sager af fælles interesse, således at der findes en arkivsag om sagen i hvert kontorarkiv. En indberetning fra krydsinspektøren om en toldforseelse ligger således i Fynske toldkontors arkiv, mens den videre behandling af for-

seelsen kan ligge i f.eks. Slesvigske toldkontors arkiv (på Landesarchiv Schleswig-Holsteins i Gottorp).

Generaltoldkammerets arkiv er registreret i Rigsarkivets Vejledende Arkivregistratur II fra 1892, som godt kan bruges, selvom den på flere punkter er forældet. Den giver dog ingen oplysninger om forretningsgangen.

Generaltoldkammerets sager blev styret og henlagt i overensstemmelse med det såkaldte »Rente-kammersystem«. I dette får et indkommet brev det første ledige nummer i årets journal; når der kommer yderligere breve, føres hele sagen frem til første ledige nummer, eventuelt i en ny årgang; journalen er forsynet med frem- og tilbagevisninger mellem numrene. Når der ikke er flere fremvisninger, kan man forvente at den samlede sag ligger på sidste journalnummer. Journalerne er forsynet med gode registre, men selvom systemet fungerer rimeligt sikkert, kan det være besværligt at følge en fremvisningskæde til ende. I mange tilfælde kan man få sine oplysninger lettere ved at nøjes med journalens ekstrakter af brevets indhold og noter om sagens behandling, sammenholdt med teksten i de afsendte breve i kopibogen (til hvilken der også findes gode registre).

Sager, som blev forelagt i Statsrådet (for kongen) kan uafhængigt af kontorarkiverne findes i Kammerkancelliet i rækken af forestillings- & resolutionsprotokoller; her kan man vente at finde belysning af betydningsfulde og principielle sager, herunder lovgivnings-spørgsmål, udførligt fremstillet i Kammerets forestilling. De relativt få sager der er henlagt efter emne repræsenterer imidlertid et særligt problem. Udover de, der findes i Kammerkancelliet, er nogle overført til rækken af »gruppeordnede toldsager« i arkivet fra Toldstyrelsen efter 1848. Det gælder bl.a. en temmelig stor gruppe sager vedrørende Krydsvæsenet, som er yderligere forvirrende ved både at omfatte sager fra toldstyrelsens og fra krydstoldinspektørens administration.

Krydstoldinspektoratet har naturligvis efterladt sig et eget arkiv, men dette er både slet bevaret og uordentligt. Noget er som nævnt indlemmet i »gruppeordnede toldsager«, andet ligger fuldstændigt uordentligt i fjerndepot. Jeg har set på dette materiale, som ikke rummer noget af betydning til belysning af forholdene i 1830-erne, men som er meget omfattende efter ca. 1850.

Noter:

1. For en vurdering af toldforordningen 1797, se Hans Christian Johansen, *Hvorfor kom der en ændring i den danske toldlovgivning i 1797*, ZISE 1982 nr. 1.

2. Sponeck, bind 2, kapitel 4, s. 103-254, rummer en indgående gennemgang af kontrolsystemet. Der var intet specielt lovgrundlag for Krydstoldvæsenets kontrolaktiviteter, som hentede deres hjemmel i 1797-forordningens almindelige regler.

3. Øresund blev kontrolleret fra vagtskibet ved Helsingør og af Københavns toldinspektions eget krydsfartøj; endvidere var der et skærpet kystopsyn mellem København og Helsingør. Fra den danske side var der i øvrigt ikke interesse for en altfor nøje kontrol med trafikken i Øresund, - på tværs; smughandelsbalancen mellem Sjælland og Skåne var nemlig i dansk favør, og af en vis betydning for den københavnske handelsstand, jfr. Anders Monrad Møller, s. 149. - Sponeck sammenfatter sådanne udslag af internationalt toldsamarbejde under betegnelsen »Den europæiske Toldkrig«.

Bornholms toldinspektorat havde ligeledes sit eget krydsfartøj. Flere toldsteder havde småfartøjer til distriktskontrol, men en del af disse blev i 1834 indordnet i Krydstoldvæsenet, de fleste blev det efterhånden senere.

4. Svalgaard, s. 29 ff. Kontrolproblemerne ved den nørrejske vestkyst på denne tid, er belyst hos Anders Monrad Møller, *Tomme tønder, the og toldsvig*, ZISE 1978, nr. 2.

5. Jfr. afsnit 3 og Appendix I nedenfor.

6. Jfr. note 15

7. Krydstoldvæsenets fartøjer 1827 - 1839 er opregnet i Appendix 2. Status pr. 1840 er opgjort hos Svalgaard, s. 22 ff.

8. Udgifter til anskaffelse og udrustning er så vidt muligt anført i Appendix 2; driftsudgifterne vil blive belyst nedenfor i afsnit 3. Om den civile skibsfarts anskaffelses- og udrustningsudgifter, jfr. Anders Monrad Møller, *Jagt og Skonnert*, s. 114 ff. Ved køb af et brugt handelsskib ville der under alle omstændigheder blive tale om udgifter til lasterummets indretning til opholdsrum, og til permanent jernballast.

9. Det er helt åbenbart, at de åremålsansatte søofficerer tillod sig at være yderst kritiske med materiellets kvalitet, og at Kammeret stod svagt, når der blev afsagt »kassationsdom«; jfr. afsnit 4 om Langeland. Efter 1848 blev skibenes levetid væsentligt forøget, - af det mere påholdne demokrati; jfr. oversigt hos Svalgaard, s. 79 ff.

10. Jfr. Waterskouten i København (Landsarkivet), Waterskoutprotokol 1833 - 1837. - I 1836 blev krydsbåden Svendborg kasseret og erstattet med en åben båd under Svendborg toldkammer, hvorved rorsbetjenten mistede sine hidtidige diæter, som havde bragt hans årsindtægt op på 220 rd.; toldinspektør Dichmann indstillede i den anledning, at der blev sikret rorsbetjenten en årsindtægt på 180 rd., således at man kunne konkurrere med vilkårene i koffardifarten.

Faglærte arbejderes ugeløn i København lå i 1830-erne på ca. 5 rd. - på egen kost og logi, jfr. Rubin, Frederik VI.s Tid, Kbh. 1895, s. 448 ff.

11. FTC, kopibog, breve af 6.12.1834 og 7.2.1835.

12. Beretningen ligger på KTJ 1837, nr. 64; det eneste bilag er en ufærdig (!) ekstrakt. På de foregående numre - i samme arkivpakke - ligger en række mere principielle, afsluttede sager fra tidligere år, som er afgivet til efterretning fra FTC.

13. Schultz indrømmer dog, at Lübeck og Hamburg stadig har en fordel i »hiin forførende 12 Maaneders lange Credit ...«, som de københavnske handelshuse ikke kunne tilbyde. - Holdbarheden af disse betragtninger diskuteres nærmere i Appendix 1.

14. Hertugdømmerne udgjorde et eget toldområde, med bl.a. lavere toldsats for industrivarer. Æro hørte til Slesvig indtil 1864.

15. Manifestkravet var en af Kammerets tunge princip-sager, jfr. også Sponneck, bd. 2, s. 125 f. - Krav om manifest blev indført i den slesvig-holstenske toldforordning af 1838. For kongerigets vedkommende udformede Kammeret i 1842 et udkast til en særlig forordning om ladningsdokumenter, og heri krav om manifest. Udkastet fik en ret ublid medfart ved stænderforsamlingernes behandling i dette års samlinger; i Roskildeforsamlingen blev det således anført, at »andre lande« som havde indført manifestkrav omfattede (det totalitære) Rusland, samt Sverige hvor man antog, at forholdsreglen var rettet mod korrupte toldere; deri-

mod fandtes det ikke i søfartsnationernes (de liberale og progressives!) toldlovgivning. Kravet ville være særdeles byrdefuldt for handelsverdenen, og desuden unødvendigt i betragtning af krydstoldvæsenets effektive og retlinede virksomhed(!). Herefter blev udkastet opgivet og ikke senere genfremsat, jfr. Petersens, Jürgensens, samt Hammerichs successive lovlexika, hvor der også efter århundredskiftet henvises til det aborterede 1842-udkast.

Beregningsen går ud på at en gennemsnitslast fra Lübeck/Altona beløber sig til 800 rd. i told; middeltallet af forseglede skibe derfra i de seneste 5 år er 209, hvoraf Schultz afskriver de 109 som redelige eller ubetydelige; til rest bliver 100 potentielle smuglerlaste r til 800 rd. = 80.000 rd.

16. Svalgaard, s. 22 ff.

17. Inventarie- og reparationssagen for 1836 burde ligge på FTC 1836, nr. 1780, men mangler. Om nybygninger og kassationer, se appendix 2.

18. Konduite- & gratifikationssagen for 1835 ligger på FTC 1836, nr. 467. Den tilsvarende sag for 1836 er registreret i KVJ 1836 under nr. 29, som indleder en uendelig fremvisningskæde; den er ikke fundet; i toldstyrelsens »gruppeordnede toldsager« findes sådanne sager fra 1851, og de foregående årgange er formentlig kasseret. - »Det sorte får« blandt betjentene, som var udsat til ringere tillæg i 1835 og slet intet i 1836, var betjent Janssen fra Dragør; han havde i 1836 været tjenestegørende på cheffartøjet Jylland.

19. Poster i Schultz' kasseregnskab, jfr. note 31.

20. FTC 1836, nr. 802.

21. FTC 1836, nr. 1162 og 1671.

22. Krydsinspektøren indberettede månedligt om forseglinger og ledsagelser, med angivelse af hver enkelt »klients« navn, skipper, drægtighed, afgangs- og bestemmelsehavn, ladning i hovedtræk, samt særlige omstændigheder; indberetningerne for 1836 ligger på FTC 1836, nrr. 906, 1122, 1276, 1523, 1710, 1927, 2189, 2447, 2634, samt KVJ 1837, nr. 6. Sammen med disse opgivelser ligger også en oversigt med summarisk beskrivelse af månedens anholdelser.

23. Jfr. Svalgaard, s. 91 f.

24. Om Altonas status, jfr. Petersens Lovlexicon, bd. 1, 1837.

25. Anholdelsessagerne blev i Kammeret behandlet af det kontor i hvis geografiske område forseelsen var opdaget; dér findes eventuel korrespondance mellem Kammeret og det lokale toldsted, mv. Krydstoldinspektørens indberetning indgik dog under alle omstændigheder til Krydsvæsenets ressortkontor, - i 1836 Fynske toldkontor - som så eventuelt »korresponderede« med det pågældende kontor. I en række tilfælde blev anholdelsessager således realitetsbehandlet af Slesvigske toldkontor, hvis arkivalier nu ligger i Landesarchiv Schleswig-Holsteins, som ikke er besøgt under udarbejdelsen af denne artikel; i nogle tilfælde har det derfor ikke været muligt at fastslå sagens udfald.

26. Sagens akter ligger samlet på FTC 1837, nr. 1541.

27. Anholderen fik 60 % af konfiskationsprovenuet og 95 % af mulkten; hvis der var 2 betjente i fartøjet delte de, mens skipperen kun fik noget, hvis han udførte betjentforretninger.

28. Danske Kancellis sag er registreret i Jysk-fynske justitsdepartements journal L(1836), nr. 2987.

29. Toldinspektør Barth gav sine folk opbakning gennem hele sagsforløbet. I den indsendte konduiteliste for 1836 var bedømmelsen af underbetjent Morell positiv, mens han ikke bedømte sine overbetjente, ud fra den betragtning at det tilkom overkontrolløren; da Kammeret i anledning af den verserende sag alligevel forlangte en bedømmelse af overbetjent Martens, henviste Barth i et længere brev i realiteten Kammeret til det, der fremgik af sagen, jfr. konduitelister i Gtk., I, D, 2. - I øvrigt forekommer det lidt mærkeligt, at Schultz ikke henviste til denne sag som eksempel på »overenskomstsmæssige arrangementer« mellem søfolk og tolde, da han i begyndelsen af 1837 forfattede sin »Fremstilling«; dér fremhæves Fåborg tværtimod som et af de toldsteder, hvis toldopsyn var redeligt, jfr. afsnit 2.

30. FTC 1833, nr. 2186 rummer opgørelsen over fartøjernes tilstand, inventarium og mangler ved slutningen af 1832, herunder kassationen af gl. Langeland og forsøget med Prøven. - FTC 1834, nr. 2339 rummer den tilsvarende sag ved slutningen af 1833, incl. akter om købet af (ny) Langeland.

31. Schultz' årsregnskab over løbende udgifter i året 1836 ligger på KVJ 1837, nr. 81; det er ført rent kronologisk, og udgiftsposterne vedrørende Langeland skal derfor findes mellem de øvrige. Det er især de bevarede regnskabsbilag som er udnyttet til fremstillingen; de enkelte skibes udgifter er som hovedregel ført i løbende regning over et forskud, og opgjort med ujævne mellemrum; i disse opgørelser foreligger der en specificeret redegørelse for de enkelte udgiftsdispositioner, som regel vedlagt underbilag.

32. Den kvitterede liste over skipper Dreios bjærgede effekter ligger i sagen vedr. understøttelse til hans enke, C-journal 1847, nr. 112. Lignende oversigter har selvfølgelig eksisteret over de øvrige omkomnes bjærgede effekter, og Dreios er kun bevaret i Kammerets sag, fordi hans kone insinuerede, at der var stjålet penge fra skibskisten. Indsendelsen af listen til Kammeret, er en del af Schultz' indignerende argumentation for at alt var gået rigtigt til. Jfr. videre note 36.

33. KVJ 1837, nr. 274; heri indberetning af 2. august 1837 fra Muckadell, m.fl. birker til amtmanden over Svendborg amt.

34. KVJ 1837, nr. 274 rummer akterne om Langelands forlis, bjærgning og reparation, samt akter vedrørende krydsskipper Dreioses lig.

35. Konduitelisten over krydsbetjente og skipperne ligger på FTC 1836, nr. 467. Der er udtalelse om hver enkelt, både af Schultz og af hans næstkommanderende, premierløjtnant Meyer; som venteligt er der ingen åbenbare meningsforskelle mellem de to, men dog nuancer, som lader Schultz anses som den mest tolerante; mens Meyer i flere tilfælde angiver at personen »mangler Dannelse«, indskrænker Schultz sig til om en enkelt at bedømme ham som »Ucultiveret i flere Henseender«, altså som en børste. Bortset herfra er der ingen rigtig negative bedømmelser, men flere anbefalende eller mindre varmt - til en stilling i land på grund af alder eller svækket helbred. Konduitelisten dannede i øvrigt også grundlag for indstilling om gratiale, hvor alle »vore« betjente fik 1. classes betjentgratiale, 50 rd., mens skipperne Dreios og Gjessing fik 1. classes skippergratiale, 30 rd. Oplysninger om personlige forhold i øvrigt, stammer fra de sager som er anført i note 37. Herudover er folketællingerne 1834 og 1840, samt hjemsoggenes kirkebøger benyttet, men en egentlig personalhistorisk undersøgelse er ikke foretaget.

36. I Drejoe-sagen, C-journal 1847, nr. 112, ligger en fortegnelse fra postmesteren i Heiligenhafen over pengebreve fra Langelands besætningsmedlemmer. Betjentene hjemsendte typisk den fulde løn ved månedens slutning (Bekker 25-30 rd., Pagh 20-25), Drejoe uregelmæssigt større beløb, Møisen 8-9 rd, en enkelt gang 14.

37. Forsørgelsessagerne findes som følger: Bekkers på KVJ 1842, nr. 67, Pagh på KVJ 1842, nr. 212, Nielsens på KVJ 1844, nr. 144, Drejoes på C-journal 1847, nr. 112, Møisens på C-journal 1846, nr. 185. - Det konventionelle i ansøgningerne understreges af at de i alle tilfælde er skrevet af andre; udtryksmåden kan således kun bruges til at karakterisere koncipisten.

38. Akter i sagen om Langelands forlis, KVJ 1837, nr. 274. - Ingen af de døde blev registreret i hjemstedets kirkebog, men burde være det i begravelsesstedets, og på Lyø var kirkesangeren ministerialbogfører.

Appendix 1

Krydskontrollens værdi

Det kan forekomme hovedløst at hengive sig til spekulationer over omfanget af et smugleri, som ifølge sagens natur er ukendt, bortset fra de opklarede tilfælde. Dog kan der findes både hoved og hale i sådanne beregninger, hvis man kan oplede de rette kontroltal; - hvilket langtfra er min ambition i denne sammenhæng. Gode fingerpeg kan nemlig også fås med væsentlig mindre møje. Toldstyrelsen engagerede sig selvsagt i sådanne vurderinger, på grundlag af de kontroltal som kunne skaffes, og på grundlag af mere eller mindre kvalificerede kundskaber og formodninger fra bl.a. ambitiøse provinstoldere. Krydsindretningens forsøgsvisе virksomhed i 1824 og 1825 var således foranlediget af en Rudkøbingtolders erfaringer fra arbejdet i »distriktskontrollen«. Kammeret opgjorde resultatet af dette forsøg ved beregning af udviklingen i de samlede toldindtægter, og konkluderede at resultaterne havde været overvældende. Selvom det metodisk var en helt uforsvarlig konklusion, behøver den

ikke at være helt misvisende. Det skal således på ingen måde betvivles at der havde floreret et omfattende smugleri fra Lübeck; men det skal tillige noteres, at det var noget man meget gerne troede i København i 1820-erne og 1830-erne, og at man ligefrem så en hovedårsag til lavkonjunkturen for den københavnske handel heri.

De danske provinskøbmænds import fra Lübeck og Hamburg var primært manufaktur og isenkram, hovedsagelig af engelsk herkomst; også kreditten var engelsk kapital. Samtidens københavnske handlende overdrev stærkt betydningen af denne handel; i virkeligheden udgjorde den kun en mindre andel af den samlede import til kongeriget af disse varer; hovedårsagen til den vitterlige tilbagegang for Københavns handel var snarere den internationale depression, sammenholdt med den svigtende evne til at give kreditter; da toldlovgivningen ikke længere begunstigede den københavnske importhandel, var det oplagt for provinskøbmændene at handle direkte, - eller (i mindre omfang) via Hamburg/Lübeck.

Krydsinspektør Schultz' påstand om en svækkelse af den lübsk-hamburgske forbindelse i årene efter Krydstoldvæsenets oprettelse holder ikke overfor Per Bojes undersøgelse af en række provinskøbmænds handelsmønstre i disse år; den viser en samhandel af uændret omfang, jfr. Danske provinskøbmænds vareomsætning og kapitalforhold 1815 -1847, kapitel 3. På den anden side viser Anders Monrad Møllers tal for den danske skibsfart på Lübeck et klart og stabilt fald fra o. 4000 læster årligt i midten af 1820-erne, til o. 3200 læster i midten af 1830-erne, og videre til o. 2500 i 1840-ernes første halvdel; jfr. Jagt og skønnert, s. 189. Der er ikke nødvendigvis nogen modsætning mellem de 2 udsagn; Per Bojes angår provinskøbmændenes mellemværende med Hamburg-Lübeck; Anders Monrad Møllers angår provinsskippernes færden, men siger ikke noget om, for hvis regning

de førte fragt. Forbindelsen mellem de 2 udsagn nås derfor ved at acceptere Schultz' påstand om, at Krydstoldvæsenet fik »herredømmet« over Lübeckerfarten, forstået som småskippernes egenhandels-smugleri; - mens den normale og lovlige handel for de autoriserede købmænds regning forblev uberørt; i hvert fald den del som blev indført i deres handelsbøger.

Dette forudsætter igen eksistensen af et veritabelt undergrunds-marked for højtbeskattede smuglervarer, som også rakte udover en snæver kreds af familie og nære bekendte. Hvilket lyder ganske troligt, både i lyset af tidligere og senere tiders erfaringer, samt af dannelsen af de kuriøse foreninger mod smughandel i flere provinsbyer.

Både de opbringelsessager fra 1820-erne som er refereret hos Svalgaard, s. 14 f., og dem der anføres i denne fremstillings afsnit 3, tyder på skipper-foretagsomhed, og selvom niveauet kan synes faldende, er der ikke i alle tilfælde i 1836 tale om de rene bagateller til eget forbrug. Der må have været en del penge i husmandssmugleriet fra Lübeck og fra det slesvigske; men væsentligt færre efter oprettelsen af Krydstoldvæsenet. Det er derfor rigtigt med Schultz at kontere hovedparten af »fortjenesten« ved virksomheden hér, hvadenten det nu drejede sig om flere eller færre end de 80.000 rigsdaler han nåede frem til gennem sit løse regnestykke.

Afslutningsvis kan det formodes, at vi med indtægterne fra denne smughandel er på sporet af en af hovedkilderne til finansieringen af den den sydfynske skibsfarts stærke opblomstring i 1820-erne. Det har næppe alt sammen været indtægter ved lovlig næring, eller penge fra bedre tider som har ligget og ventet på kistebunden, jfr. Anders Monrad Møller, s. 118.

Appendix 2

Krydstoldvæsenets fartøjer 1827 - 1840

Fortegnelsen er opstillet på grundlag af en gennemgang af Generaltoldkammerets sager vedrørende Krydstoldvæsenet indtil ca. 1845. En del oplysninger er taget efter indførsel i journal og kopibog; når sagen faktisk er fundet er journalnummer angivet. Oplysningerne om fartøjernes skæbne efter ca. 1845 er taget fra Svalgaard, s. 48 ff.

1827

Langeland (hidtil Rudkøbing krydsbåd), repareret af skibsbygmester Bull for ca. 250 rd. (sedler). Kasseret til Krydstoldvæsenets brug 1833 og overført til Københavns toldinspektion, men igen tilbageleveret 1834 (se *Langeland* II); solgt til købmand Niels Jørgensen, Svendborg for 110 rd. (sedler).

Sjælland I (ex *Caroline*), jagt, 6 læster, købt 1827 af skipper Ellegaard, Fåborg, for 1100 rd. (sedler). Kasseret men dog i brug i 1828. Solgt 1829 til Niels Hansen, Skårupøre, for 400 rd. (sedler).

Jylland I (ex *Hansine Kirstine*), jagt, 7 læster, købt 1827 af skipper N. Nielsen, Fåborg, for 1100 rd. (sedler). Kasseret og solgt 1830 til skipper O. Christensen, Fåborg, for 800 rd. (sedler). Sag på KVJ 1839, nr. 313.

Fyn I (ex *ørnen*), jagt eller kutter, 4 ½ læst, købt 1827 af toldinspektør Lohman og toldbetjent Wulfsen, Bornholm, for 900 rd. (sedler). Kasseret 1832; udrustningen anvendt til *Fyn II*, skroget solgt på auktion i Sønderborg for 45 rd.

Laaland I, kragejolle, ca. 4 læster, købt 1827 af skibskaptajn Schiller for 250 rd. (sedler). Kasseret 1835 og solgt på auktion i Svendborg 1836 sammen med diverse andre effekter.

De 4 i 1827 nyindkøbte skibe blev ombygget og udrustet i København for tilsammen ca. 4200 rd. (sedler). Sag på FTC 1829, nr. 1768.

1828

Falster I, kragejolle, 8 læster, købt i Skåne sammen med *Fehmern* I af A. Øfverberg og I. Hansson for tilsammen 1025 rd. (sedler); Ombygget og udrustet for tilsammen mere end 2200 rd. (sedler). Kasseret og afgivet 1838 til fast stationering i Kramnitze Gab.

Fehmern I, se under *Falster* I. Kasseret 1838.

1829

Sjælland II (ex *Mariane*), 2 år gammel jagt, 8 læster, købt 1828 gennem agent Voigt, Fåborg, af skipper J. Madsen, Fåborg for 1600 rd. (sedler). Oplagt i Troense og ombygget og udrustet hos skibsbygmester P. Pedersen for mindst 2500 rd. (sedler). Sag på FTC 1829, nr. 1768. Kasseret 1839 og solgt 1840 til H. Hansen, Skårupøre, og Hans Pedersen, Hou, for 800 rd.

1830

Jylland II, kutter efter amerikansk forbillede (»Sloop-rigget«), 39 fod og 6 tommer lang i kølen, bygget 1830 efter tegning af Holmens fabrikmester på Jacob Holms værft i København for 6825 rd. (sølv) + 121 rd., 69 sk. (sedler) for ekstraudrustning. Sag på KVJ 1839, nr. 313; konstruktionstegning i Rigsarkivets kort- og teg-

ningssamling, RK 338 b. Kasseret 1840 og solgt 1841 til købmand Kruse, Nyborg, for 1500 rd.

1832

Fyn II, jagt, ca. 4 ½ læst, bygget 1832 af skibsbygmester Halgrimsen, Sønderborg, for 960 rd. (sølv); sejl og inventar fra *Fyn* I genanvendt, således at ekstraudgiften til udrustning holdtes på godt 300 rd. (sedler). Sag på KVJ 1839, nr. 313. Kasseret 1845 og solgt på auktion 1846 for 215 rd., 15 sk.

1833

Langeland II (hidtil Københavns toldinspektions krydsfartøj *Prøven*), erhvervet i bytte 1833 for det kasserede *Langeland* I. Returneret til København 1834 som ubrugelig til Krydstoldvæsenets tjeneste. Sag på FTC 1833, nr. 2186.

1834

Langeland III, jagt, 6 læster, bygget 1828-29 i Svendborg af skibsbygmester Peter Fich til sig selv og broderen Johannes Fich af Æøskøbing; måltet dengang til 7 ½ læst, ommålt 1831 til 6. Købt 1831 af Peter Fich for 1050 rd. (sedler), ombygget og udrustet for 470 rd. (sedler). Sag på FTC 1834 nr. 2339, hvorved bilbrev, målebrev og skøde. Forlist ved *Fehmern* 1836. Bjerget og repareret af skibsbygmester Jens Hansen Møller, Falsled, for i alt 1435 rd. (sedler). Sag på KVJ 1837, nr. 274. Kasseret 1845 og solgt til skibsbygmester Rasmus Dyreborg, Fåborg, for 500 rd.

»Den mindre afdeling«, overtaget fra de lokale toldkamre. Sag på FTC 1836, nr. 1820 - Jfr. FTC 1830, nr. 1006:

Faaborg I (kaldet *Pau*), 2 læster tidligere norsk lodsbåd med ruf til 2 mand og forskibs kabys med køje til en 3. mand. Indsat som erstatning for Assens krydsbåd i 1840, kasseret og solgt 1842.

Assens I, 22-fods dæksbåd med midtskibs ruf til 2 mand, bygget 1829 af tømmersmand Jens Eriksen, Ulbølle Strandhuse, for ca. 150 rd. (sedler). Kasseret og solgt 1840 til R. Wilhelm i Assens for 80 rd. Sag på KVJ 1840, nr. 246.

Svendborg I, søsterskib til foregående, repareret og ombygget 1834 sammen med *Rudkøbing I* for tilsammen godt 300 rd. (sedler). Kasseret og solgt 1836 til færgemand Fabricius i Søby på Ærø for 103 rd. Erstattet af en åben jolle under Svendborg toldsted til 80 rd. Sag på FTC 1836, nr. 2722.

Rudkøbing I, søsterskib til de foregående. Kasseret og solgt 1839.

Bandholm I, 25 fod med pligt (= halvdæk), jagtrigget; måske ombygget 1834. Kasseret og solgt 1842 til Carl Christiansen, Sæby, og herefter ombygget til jagt under navnet *Sophie Cathrine*.

1836

Laaland II, jagt, 6 læster, nybygget af skibsbygmester Jens Hansen Møller, Falsled, fuldt udrustet for 980 rd. Sag på FTC 1836, nr. 1820. Reserveskib fra 1857, kassabel 1860.

Saxkøbing I, bæltbåd, 3 læster, indkøbt som næsten ny af bådebygger N. Hansen, Nyborg, for 462 rd. Sag på FTC 1836, nr. 1825. Kasseret 1842, men vistnok først solgt ved leveringen af *Saxkøbing II* i 1844.

1837

Horsens I (overtaget fra Horsens toldkammer), dæksbåd med ruf, bygget ca. 1833. Sag på KVJ 1837, nr. 175; herved tillige akter vedr. nyordning af krydsningen ved Jyllands østkyst. Kasseret og solgt 1840 til fisker Jørgen Pedersen Bohsen Kerteminde, for 150 rd. Sag på CJ 1846, nr. 182.

Argus, jagt, lejet 1837-39 til station mellem Als og Kieler-fjorden for 30 rd. månedlig i sæsonen, af skipper D. Jacobsen, Kappeln, der tillige fungerede som krydsskipper, og hans medejer, pastor P.C.Carstensen, Rabenkirchen. Lejemålet ophørt i september 1839 ved modtagelsen af *Slesvig*. Sag på KVJ 1838, nr. 37, og 1839, nr. 153.

1838

NN, bæltbåd, lejet i sæsonen 1838 og 1839 som erstatning for den kasserede *Falster I*, for 24 rd. månedlig af bådebygger Niels Hansen, Nyborg. Sag på KVJ 1839, nr. 59.

Antariast, jagt, 5 ½ læst, lejet til krydsning ved Holstens østkyst i sæsonerne 1838 og 1839 af skipper Peter Lorentz Sørensen, Kappel, for 24 rd. månedlig. Sag på KVJ 1839, nr. 282.

Cathrine Marie, jagt, 5 læster, lejet i sæsonen 1838 og begyndelsen af 1839 til krydsning ved Holstens østkyst af skipper Andreas Friederich Vollsen, Kappel, for 24 rd. månedlig.

1839

Fehmern II (ex *Svanen*), jagt, 8 gl. danske læster, købt af skipper Jørgensen, Ommel, for 1550 rd. Kasseret før 1852.

Bornholm I (ex *De 2de Brødres Prøve*), 3 år gammel jagt, 5 læster, købt i Assens for 550 rd.; istandsat af skibsbygmester Jens Hansen Møller, Falsled, for 167 rd. Kasseret 1842 og overdraget til skibsbygmester Rasmus Dyreborg, Fåborg, mod afkortning af 300 rd. i købesummen for *Bornholm II*.

Sjælland III, jagt, 8 læster, nybygget 1839 af skibsbygmester Jens Hansen Møller, Falsled, for 1963 rd. + udgift til tovværk. Sag på KVJ 1840, nr. 50. Kasseret efter 1857.

Slesvig, jagt, 8 ½ læst, bygget 1839 af skibsbygmester Jens Hansen Møller, Falsled, for 2083 ½ rd. Sag på KVJ 1840, nr. 67. Kasseret og solgt 1865 til Christian Thomsen, Korsør.

Rudkøbing II, jagtbåd, 4 læster, købt som ny af skibsbygmester Jacob Kjellerup, Horsens for 500 rd. Sag på KVJ 1840/177. Kasseret før 1852.

Emanuel, jagt 4 læster, lejet som erstatning for *Cathrine Marie* fra juni 1839 til udgangen af 1840 til krydsning udfor Neustadt af skipper Peter Chr. Lasz, Kappel, for 24 rd. månedlig. Sag på KVJ 1839, nr. 282.

1840

Jylland III, jagt, 16 ½ læst, nybygget 1840 af Jens Hansen Møller, Falsled, for 4109 rd. 18 sk. (Krydsvæsenets kopibog 1840, brev af 05.09.1840). rd. delbetaling ? ... ifgl. brev 2765 i SLC af KVJ. Kasseret 1854.

Caroline, »ny jagt«, 10 ½ læst, købt 1840 af J.H.Gotthard, Marstal, for 2350 rd. Kasseret og solgt 1844 til handelsfirmaet Søren Jacobsens Sønner, København, for 1400 rd. Sag på C-journal 1844, nr. 41.

Horsens II (ex *Elisabeth Rosalie*), dæksbåd, 3 ¼ læst, købt 1840 af skipper eller skibsbygmester Rude, Kerteminde, for 600 rd. i henhold til akkord som også omfattede *Alsen*. Ifølge bilbrev nybygget som *Elisabeth Rosalie* af skibstømmester Caspar Nielsen, Kerteminde. Kasseret og solgt 1846 under sit oprindelige navn til bådfører L. Jensen, Bogen, for 200 rd. Sag på CJ 1846, nr. 182, også vedrørende købet af *Alsen*, og af Nr. 4 i 1846.

Alsen, dæksbåd, 4 læster, nybygget 1840 i samme akkord som *Horsens II* for 700 rd. Kasseret før 1852.

Falster II, jagt, 5 ½ læst, nybygget 1840 af skibsbygmester Jens Hansen Møller, Falsled, for 1497 ½ rd. Sag på KVJ 1840, nr. 177. Kasseret før 1857.



Tegningerne til denne artikel daterer sig til Neuengamme 1945 og er udført af daværende gendarm Hans Peter Sørensen. Der foreligger en serie på 20 med tilhørende tekster, som citeres her og i det følgende. (Affotograferinger i Toldmuseet).

Et tipvognsspor er blevet løsgjort og er »på vej til en anden arbejdsplads. Billedet viser, hvor pløret der var på arbejdspladserne, så snart det regnede«.

Min tid som grænsegendarm og tolder

af Otto Jensen

Efter at have aftjent min militærtjeneste ved jyske dragonregiment i 1938 og to ekstra indkaldelser i 1939 indsendte jeg en ansøgning om at blive ansat i Gendarmeriet til kontoret i Gråsten. Jeg fik svar tilbage, at der kun blev antaget nogle få stykker om året, så chancerne var meget små.

Men den 26. januar 1942 midt i den værste vinter i dette århundrede, fik jeg brev, at hvis jeg stadig var interesseret i at indtræde i korpset, kunne jeg give møde den 2. februar kl 10.00 på korpsets kontor i Gråsten.

Nu vil jeg fortælle lidt om gendarmeriet og dets organisation:

Stillingen var tjenestemandsansættelse, men korpset var et militærorganiseret told- og politikorps med en oberst som øverste chef samt 3 kaptajner som distriktsofficerer plus et antal afsnit, der havde 2 vagtmestre som ledere.

Efter at jeg havde fået udleveret 3 stk uniformer, 3 kapper og en regnfrakke, gevær, 20 patroner og sabel - pistol fik vi først ved fastansættelse - blev jeg sendt til Bov afsnit med tjenestested i Padborg.

Tjenesten bestod af vagttjeneste ved et overgangssted i 1½ time og 2½ time patruljering, i alt 4 timer f.eks. fra kl. 8.00 - 12.00 og igen fra 20.00 - 24.00, 6 dage i træk, så fridag. Næste uges tjeneste blev så fra kl 00.30 - 4.30 og 12.30 - 16.30, så det var jo noget af en trædemølle, men alligevel med en vis spænding.

Overløbere var der ikke så mange af. Det var mest tysklandsarbejdere, der var blevet kede af at være i Tyskland, endvidere skulle vi notere, når der fandt overflyvninger sted, luftalarm i Padborg og Flensborg og, hvor længe det varede, samt troppetog i begge retninger, den faste post lå nemlig 75 m fra banen.

Luftalarmen kunne være meget generende, og

jeg vil da indrømme, at de første gange var jeg bange, for husk, man gik alene i en mørk nat, alt var sort, og så kom alarmen, og lidt efter kunne vi høre flyverne, og på et øjeblik var luften over os et ildhav, og så var det om at finde et godt sted, hvor man kunne være i dækning for luftskytset. Jeg har nogle gange siddet i 3 timer og ikke kunnet komme hjem fra tjeneste, fordi det regnede med granatsplinter.

Nu har jeg fortalt om det daglige, og næste afsnit skal handle om vores chef, oberst Paludan-Møller (i daglig tale Palle).

Han var streng, men retfærdig og forlangte meget af os unge, der blev ansat. F.eks. forlangte han, at hvis vi ikke havde idrætsmærket, så skulle vi tage det, da han ellers ville være betænkelig ved at indstille os til fastansættelse, samt at vi deltog i de lokale terrænsportsforeninger. Han kom tit med udtalelser, som ikke rigtig passede tyskerne og ledelsen i København. I begyndelsen af 1944 udstedte han følgende ordre til personalet, at han ikke gerne så, at nogen af os lod os afvæbne i levende live. Det var jo en skrap ordre og indbragte ham jo da også en reprimande fra København, hvorefter ordren blev ændret til ikke at gælde Værnemagten.

Den 26. maj 1944 var jeg kommet fra tjeneste kl 4.30 om morgenen og sov, da M. Toft kom og vækkede mig med ordene, de har skudt Palle og brændt hans villa af. Samtidig havde de arresteret kaptajn Malling Jakobsen, chefen for vores distrikt. Han boede i »Gendarmerigården« i Kollund, hvor der nu er indrettet ferieboliger.

Der blev udnævnt en fungerende chef, nemlig kaptajn Ørsted Pedersen, Tønder, der var en meget veg mand, og det smittede af på ledelsen nedad. Der gik mange rygter i sommerens løb, blandt andet, at vi skulle afvæbnes og forrette

tjeneste uden at være bevæbnet, men det protesterede vores forbund imod, og der skete intet. Vi havde en del sammenstød med hjemmetyskere, der gik grænsevagt på tysk side. De skulle ifølge aftale imellem værnemagten og korpset benytte Oksevejen til og fra tjeneste, men de begyndte at bruge de små sekundære veje, hvor persontrafik var forbudt, samtidig med at de tog større og større portion af fødevarer med til Tyskland og tobaksvarer til Danmark. Men det endte jo med, at de fik lov til at benytte den lille vej, og vi måtte ikke visitere dem.

Nu kommer jeg til en periode i grænsegendarmeriets historie, der for mig står som det mest grufulde og mest fornedrende, et menneske kan blive udsat for, nemlig internering i Frøslevlejren i 14 dage og derefter 5 ½ måned i tysk KZ lejr. Det kostede 39 gode kolleger livet.

Den 19. september sad jeg sammen med to kolleger på den enes værelse (i Toldgården, Padborg), da hans værtinde, fru toldkontrollør Tannebek, kom ned på værelset og fortalte, at tyskerne havde taget politiet i København og i nogle af de største provinsbyer, samt at de også havde taget ledelsen inde på gendarmeriets hovedkantor i Gråsten.

Jeg skulle møde på tjeneste kl 15.30, og da kl var 15.00 ringede jeg til min afsnitsleder i Bov for at spørge, om tjenesten var suspenderet og om vi måtte forsvinde.

Men ordren lød på, at vi skulle blive og passe vores tjeneste, da der forhandlede med tyskerne, og hvis vi forsvandt, kunne det skade de kolleger, der var anholdt, og at det jo nok var vores våben, der skulle afleveres i lighed med militæret den 29. august 1943.

Så jeg gik på tjeneste kl 15.30. Fem minutter efter var tyskerne der og anholdt de to, jeg havde spillet kort med, samt to, der boede i en tjenestebolig ved siden af Toldgården, hvor jeg også havde værelse. Ca. halvdelen af gendarmerne blev taget, resten gik fri.

Om aftenen var vi nogle stykker, der mødtes for at diskutere forholdene, om vi skulle gå under jorden eller blive. Vi unge var stemt for at forsvinde, medens de ældre mente, vi skulle blive. Vi enedes om at se tiden an. Næste dag talte vi med vores afsnitsrepræsentant (tillidsmand) og han kunne jo godt forstå, at vi unge ville væk, men samtidig sagde han, at vi måtte være klar over, at hvis tyskerne kom og ville samle vore våben sammen, og vi så var forsvunden, kunne det have tilfølge, at de kolleger, der var anholdt, ikke blev løsladt igen. Vi blev i Padborg, men opholdt os så lidt som muligt på vores bopæl. Vi var nu nået til den 21. september. Om formiddagen var reservepolitibetjentene på stationen i Padborg for at aflevere deres våben, hvorefter de fik lov at gå igen. Jeg regnede med at det samme nok ville ske med os, der ikke var blevet anholdt den første dag, så da jeg havde været på pensionat og spise til middag, gik jeg hjem på mit værelse for at skifte tøj. Medens jeg var der, kom to tyske soldater ledsaget af en ældre kollega, der skulle vise, hvor vi boede, og så gik turen til Frøslev.

Opholdet i Frøslev blev kort for ca halvdelen af gendarmerne, men først lidt om, hvad vi fik tiden til at gå med. De første dage var vi ikke på arbejde, men samtidig med at de første af gendarmerne blev løsladt (dem over 60 år) blev vi sendt på arbejde (planeringsarbejde), lejren var jo kun 2 måneder gammel og blev stadig udvidet, men vi bestilte ikke ret meget, og der blev ikke jaget med os. Den 15. september var der blevet sendt 200 mand sydpå, og den 25. september blev politiet fra Aalborg, Aarhus og Odense sendt sydpå. De var kommet til Frøslev samtidig med os. Der blev stadigvæk løsladt enkelte gendarmere, nu dem over 55 år, og vi fik at vide, at sådan ville det gå, indtil vi alle var løsladt. Men det skulle komme til at gå på en anden måde for mange af os.

Søndag den 1. oktober ankom fra Kolding

(Staldgården) kriminalrath Burfeind, der var ledsaget af den danske gestapomand og stikker Birkedal-Hansen. Alle gendarmene blev kaldt over i en kontorbarak, hvor vi kom til afhøring hos de to ovenfor nævnte. De ville have vores data, gift eller ugift, om vi havde familie, der tilhørte det tyske mindretal, om vi var medlem af Dansk Samfund.

Den 5. oktober kl 4.00 om morgenen blev vi vækket af fulde tyskere, der råbte og skreg, at vi skulle træde an ude på gangen med det samme. Der stod vi så iført nattøj, blege og søvndrukne, for vi var klar over, at det betød transport sydpå. Og så begyndte navneopråbet. 141 mand var kaldt frem foran geledet, vi fik 5 minutter til at gå ind på stuerne for at pakke vore få ejendele sammen og tage afsked med kollegerne. Sammen med os var udtaget 61 civile fanger, vi blev alle jaget over i spisesalen, hvor vi fik havregrød og et stk rugbrød og et stk franskbrød. Da vi var færdige med at spise, fik vi udleveret en madpakke indeholdende to stk rugbrød og et stk franskbrød, så ud og læsset på prærievogne, hvorpå turen gik til Harritslev, en lille station før Flensburg.

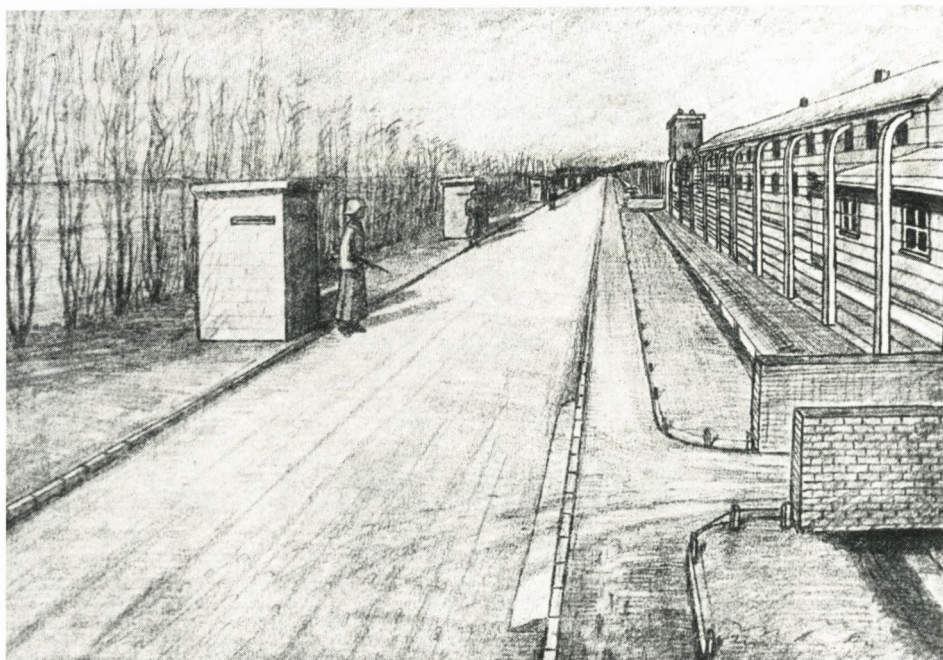
Efter lang ventetid blev vi indladet i godsvogne med 50 mand i hver vogn. Vognene blev låst, og kun oppe under taget i den ene side stod en luge åben, men der var pigtråd for. Turen gik langsomt sydpå. Da kl blev tolv, spiste vi vores madpakke, for selvfølgelig ville vi da få midtagsmad på et eller andet tidspunkt. At der skulle gå over et døgn, inden vi blev budt mad (hvis ellers det, vi blev budt, kunne kaldes mad) anede vi heldigvis ikke.

Ved 17.00 tiden passerede vi højbroen ved Rendsborg, og kl ca 19.30 gjorde vi holdt i det nordlige Hamborg ved en by, der hed Elmshorn. Der var på det tidspunkt luftalarm, og vagterne forsvandt i en bunkers, og der holdt vi låst inde mellem tankvogne og vogne med krigsmateriel. Så kunne vi høre flyene komme ind over os, men

heldigvis var det ikke Hamborg, der skulle bombes denne nat. Der faldt kun enkelte spredte bomber, men bragene fra luftskytsset var så kraftige, at vognene vi holdt i, stod og hoppede. Vi prøvede at kigge ud igennem revner og sprækker eller løfte hinanden op til lugen, og det vi så, var en spøgelsesby, der var lyst som midt på dagen, men lige så langt øjet rakte så vi ikke et helt hus.

Luftalarmen blev afblæst, vagtsoldaterne kom tilbage. Vi begyndte at køre. Efter et par timers rangering frem og tilbage holdt vi stille, og vi prøvede på at sove lidt, men jeg tror ikke, at der var nogen, der fik sovet ret meget. Ved ottetiden blev vi vækket og fik lov at komme ud af vognene og forrette nødtørft, men ellers ikke noget, hverken mad eller drikke, og vi prøvede at udfritte soldaterne om, hvor vi skulle hen, uden resultat. Vi blev hurtigt jaget ind i vognene og kørslen fortsatte.

Efter et par timers langsom kørsel holdt toget pludselig stille. Døren blev smækket op og en råben og brølen begyndte. Loss - loss antreiden og lignende. Vi tumlede ud af vognene og ned på jorden, for der var ingen perron, og hvad var det så vi kom ud til? Det var SS-soldater, en for hver 10 m med hund samt en stor mand i sorte ridebenklæder og lange støvler med gult X på benklæder og jakke. Han svingede med en stor læderpisk, dog uden at ramme. Vi var jo stadigvæk i vore lyseblå uniformer og mente jo, at de måtte jo behandle os med en vis respekt. Men de skulle snart pille den sidste rest af selvtilid ud af os, for pludselig blæste det alarm. Vi blev i trav jaget ind ad en stor port og ind i et baderum. Her fik vi ordre til at trække af uniformen plus undertøj, og der stod vi nøgen, og samtidig måtte vi aflevere alt, kuffert med private ejendele, ur, ringe og blyanter, kun vores fodtøj måtte vi beholde, og der var jeg heldig, for jeg havde et par næsten nye gummistøvler på. Efter bad blev vi barberet i skridtet med en meget sløv barberkniv. Vi fik også udleveret et par bukser, jakke,



Billedet giver et lille indtryk af lejrens bevogtning. Foruden det med højspænding ladede hegn, var der en tæt og svært bevæbnet postkæde. Efter mørkets frembrud var hegnet belyst. Under luftalarm blev dog al belysning i lejren slukket; samtidig blev postkæden yderligere forstærket.

skjorte og noget, der forestillede undertøj. Vi fik også en las til frakke og hat, nogle fik en damehat.

Så udenfor og træde an. Der fik vi så fange-nummer. Jeg fik nr 54.476. Medens vi stod der, kunne vi jo kigge os lidt omkring, og hvad var det så, vi så, en stor plads (appelplads) med en række barakker rundt om samt 2 store nybygninger, en i hvert hjørne. Men det værste var nogle mennesker, der gik og fejede på pladsen. De så frygtelige ud, det lignede levende lig, hvad det jo også var, nemlig muselmænd.

En muselmand var en fange, der havde opgi-

vet håbet, var holdt op med at vaske sig, lod afføring gå i bukserne, havde hævede ben af vand med store huller på, hvorfra der flød materie og blod.

Vi blev nu jaget tværs over appelpladsen over i en karantænebarak, der havde nr 11. Vi fik nu udleveret en skål roesuppe og nogle få kartofler med skræl på. Den første uge pillede vi kartoflerne og lod vore medfanger slås om skraldet, senere spiste vi selv skraldet.

Ledelsen i KZ lejren Neuengamme, for det var dertil, vi var kommet, bestod af SS-officerer af forskellig rang, samt menige SS-soldater.

Lagerældste har vi truffet, det var ham med læderpisk, fange som os selv, barakmænd, der havde et par medhjælpere, og de havde fuldstændig magten over os, når vi var i barakken. Ude på arbejdspladsen var det Kapoer og forarbejderne, der førte det store ord.

Nu har jeg nævnt de forskellige overfanger, men der var stor forskel på dem, nemlig de kriminelle og politiske. De kriminelle bestod af voldsmand, mordere og deslige, og de var værre end SS-erne i det daglige, hvorimod de politiske behandlede os bedre.

Nu vil jeg dele tiden i Tyskland op i perioder, ellers bliver det jo til en bog.

I tiden fra den 5. til 20. oktober arbejdede vi i nærheden af lejren på teglværk, hvor vi lå på knæ og slog murbrokker i stykker og hele sten blev rensat for mørtel, jordarbejde, skubbe tipvogne læsset med jord - og kørte vognen af sporet, var forarbejderne og SS-erne der med det samme med slag af stok og gummiknippel - planering og gravning i gartneriet, samt tømning af latriner. Det sidste foregik på følgende måde: Vi brugte spande at øse med, og disse gik så fra mand til mand hen til en vogn med lukkede sider. Når den var fuld, blev den trukket bort af 8 til 10 fanger.

Det værste for os var sulten og søvnen - eller mangel på søvn.

Dagen gik på følgende måde: Op kl 5.30, senegedning, toilette, 10 vaskekummer til 6-800 mand, i køjerne 2 mand i hver eller eventuelt 3 i to køjer, idet de stod 2 ved siden af hinanden og 3 i køjen.

På vej ud af barakken fik vi en skål med noget ubestemtligt i. Det blev enten kaldt kaffe eller the, ikke den store forskel, samt en humpel tør rugbrød.

Derefter ud på appelplassen, hvor vi blev talt og delt op i arbejdshold og gik så i strækmarch ud af porten, hvor vi på kommando skulle se til den side, hvor vagten stod, og samtidig skulle vi

tage huen af. Alt dette foregik, mens fangeorkesteret spillede »Alte kameraden«. Vi fik en skål suppe kl 12.00, som vi spiste på arbejdspladsen. Kl 17.00 marcherede vi ind i lejren under samme festival som udturen om morgenen. Derefter appel. En almindelig appel tog 1½ til 2 timer, men kunne tage op til 4 timer.

Var vi heldige, nåede vi ind i barakken og fik vores aftensuppe inden der blev luftalarm, men mange gange kom alarmen inden suppen var spist, så blev alt lys slukket. Vi skulle træde an udenfor, fem i hver række - prøv engang at forestille jer den kaos, der opstod, når 800 mand skulle ud ad en dør og både inden og udenfor stod vagter og forarbejdere og slog ind i skaren med gummiknipler, og det gjorde de hele vejen over til kælderens i den ene nybygning. Nede i kælderen var der vel plads til 1000 mennesker, men vi blev presset det tredobbelte derned. Der var næsten ingen ventilation. Nogle blev bange og begyndte at skrig, andre besvimede, men de fleste blev heldigvis stående op, da de ikke kunne falde om på gulvet, så tæt stod vi. De, der kom ned på gulvet, blev trampet fordærvet eller ihjel. Den dårlige luft, der opstod, skyldtes de mange mennesker i halv vådt tøj, mange havde ladet afføringen gå i bukserne, og atter andre tyggede hvidløg.

Efter afblæsning det samme cirkus, inden vi var i barakken igen, men vi kom ikke til køjs med det samme, først skulle der uddeles straf til dem, der havde begået forseelse i dagens løb. Straffen var lussinger og knippelslag. Den værste straf var 25 slag i bagdelen. Denne straf blev udført på følgende måde: Fangen blev lagt ind over et bord eller en taburet og holdt nede af et par medhjælpere, hvorefter barakformanden eller en Kapo forrettede afstraffelsen. I mange tilfælde fik fangen nyrerne slået løse, så han måtte på reviret, og i mange tilfælde døde vedkommende.

Om aftenen den 20. oktober blev vi jaget op af

køjerne og ind i barak 15, der var barakformanden kriminel fange (han sad på grund af mord). Han slog på fangerne hele tiden, og vi skulle ligge 2-3 mand i hver køje. Næste morgen blev vi vækket kl 4.00, efter at vi havde fået et stykke tørt brød og en skål suppe. Maden stod vi og spiste udenfor barakken.

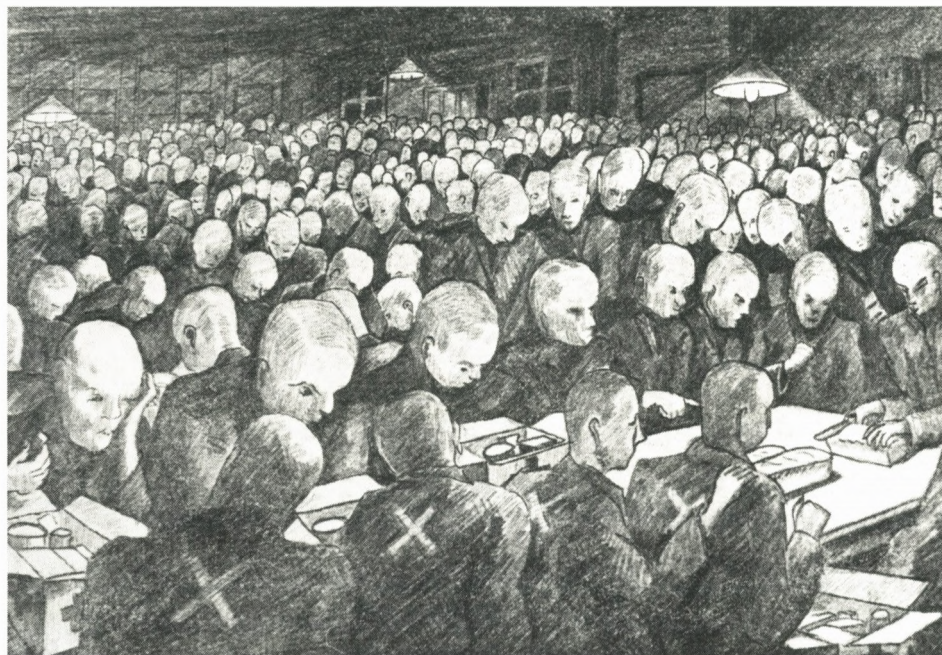
På appelpladsen blev ca 1000 mand udtaget til et hold, som blev ført ud af porten, hen til jernbanerampen, hvor vi blev læsset i kreaturvogne. Så kørte toget, hvorhen vidste vi ikke. Efter 1½ times kørsel med lange ophold endte vi på en lille station, der hed Ortkarten i nærheden af Elben. Vi skulle grave tankspærringer. Arbejdet varede til den 16. november. Næsten hele perioden regnede det, og tilsidst satte det i med sne og frost.

Denne arbejdsplads blev skyld i, at mange gode kolleger og kammerater mistede livet. Sult,

for lidt søvn, hårdt arbejde og våde i fire uger, gå i vand til knæene, kun få havde fået et par gummistøvler, resten i fodtøj bestående af træ-tøfler med overlæder af tøj, og en del af danskerne havde almindelige sko, som de havde haft på, da de blev interneret.

Tankspærringen blev gravet i en grøft langs en vej. Grøften på den anden side af vejen brugte vi til at forrette nødtørft i, så det så jo ikke pænt ud efter 1000 mand med diarre. Der var tit luftalarm, og en dag blev vi angrebet af amerikanske fly. De bestrøg landevejen med kugler, men vi var jo gået i dækning i modsatte grøft med SS-erne helt nede i bunden. I skulle have set dem, da alarmen blev afblæst, deres uniformer var over-smurt med lort og blod fra vores afføring.

Held i uheld, efter en uge fik jeg betændelse i højre ben. Benet svulmede op, så jeg ikke kunne





Til venstre: I den ene ende af hver blok var en del borde og bænke, dog langt fra nok til, at alle kunne sidde ned. Her opholdt vi os, når arbejdsdagen og apellen var overstået. Ved hvert bord herskede en bordformand, som fordelte den sparsomme brødration. Vi danskere og senere også nordmændene havde dog den lykke nu og da at kunne supplere med indholdet af de fra Røde Kors sendte pakker.

Ovenfor: Foruden ovennævnte brødration udleveredes om middagen en suppe, der hovedsagelig bestod af vand og kålrabi. Når alle havde passeret forbi tønden og fået en portion, kunne det ske, at der var lidt tilovers, så nogen kunne få to gange. Da en portion langt fra var tilstrækkelig til blot at stille den værste sult, udartede fordelingen af resten sig ofte til alvorlige slagsmål.

få fodtøj på, kom på revir, fik benet forbundet med papirstrimler, men arbejde skulle vi, selv om vi var syge, så jeg blev sendt i fletteriet. Arbejdet bestod af at flette net og skibsfinter af gammel tovværk, som først skulle pilles op.

Medfangerne, der arbejdede, bestod af gamle og syge invalider, der var kommet fra udbombede byer, forbrændt i ansigtet af fosfor, manglede en arm eller et ben, nogle manglede ører, andre havde det halve af ansigtet skudt væk. Vi var fem danskere, der holdt sammen i fletteriet. Der var en kollega, der hed Rasmussen, Helmer en tjener fra Nyhavn, Ole taget ude i Sønderholm under våbennedkastning, samt Valde, ældre sømand, der led af malaria. Af os var vi kun to, der overlevede og kom hjem, nemlig Helmer og undertegnede.

Arbejdet i kælderens var forholdsvis let, men desværre tog de vores Mantel (overfrakke) fra os. Det betød, at vi blev gennemvåde og stod og frøs på appelpladsen, når vi som de første kl. 17.00 stod opmarcheret derude og ventede på, at alle arbejdshold kom fra arbejde. Derefter appel som i bedste fald varede et par timer, men kunne tage 2 til 4 timer. Vi var heldige, hvis vi fik spist vores aftensuppe inden luftalarmen, så det blev tit midnat, inden vi kom til ro for atter at blive jaget op på grund af luftalarm, så vi fik jo ingen hvile, hvilket sammen med sygdom og sult var skyld i de mange dødsfald.

Opholdet i fletteriet varede kun en uge, så på udkommando til Hamborg på oprydning. Vi skulle ikke bo derinde, men blev kørt frem og tilbage hver dag ca 600 fanger. Op kl 4.00, var i Hamborg kl 8.00 og arbejde til kl 17.00. Arbejdet bestod i at flytte og læsse murbrokker. Jeg tror, vi havde fire dagangreb i de 14 dage, jeg arbejdede derinde. Heldigvis faldt bomberne ikke lige der, hvor vi arbejdede, men luftskytset, det var som et helvede (jeg kan ikke lide festfyrværkeri).

Hjemturen tog længere og længere tid, fordi

vi holdt ude på jernbanelinien, når der var alarm. Den sidste nat blev klokken 2.00, inden vi kom til køjs, vi var i lejren kl 23.00, men da vi havde båret tre døende medfanger direkte på reviret, kunne de ikke få styrken til at stemme.

Midt i november skete der stor omvæltning for gendarmerne. Den 18. om morgenen blev alle gendarmerne kommanderet tilbage til lejren, da vi var på vej til arbejde.

Vi blev nu udtaget til transport, 93 mand i alt som så blev delt i to hold, et hold på 21 mand blev sendt til Alt Garge på Lüneborger hede ved Elben, og jeg kom med holdet på 72 mand til Schandelah, en ny arbejdslejr 18 km sydøst for Braunschweig. Inden vi blev læsset på en lastbil, fik vi udleveret en røde kors pakke, og så startede vi en køretur, der tog over ti timer. Det var en hård tur, for vi sad jo tæt pakket i bunden af bilen, så det varede ikke længe, før benene sov, og mange havde jo store åbne sår på benene, og de, der havde dysenteri, var nødt til at lave i bukserne.

Lejren vi kom til, var en lejr fra sommeren 1944, ikke færdigbygget, ingen vand indlagt. Der kom en stor beholder et par gange om ugen. Senere fik vi en vandhane for enden af en barak, hvor vi så måtte stå og vaske os ved siden af de døde, som var smidt ud fra reviret. Der blev holdt begravelse en gang om ugen, det vil sige, at der kunne ligge 10-12 lig, der hvor vi skulle vaske os.

Arbejdet i lejren. Den vigtigste opgave var at grave skiffer op til at lave syntetisk olie af. Endvidere gravede vi en 3 km lang vandlekning 1 m 20 cm ned i jorden, samt støbearbejde til nye

Om et tipvognsspor: Skulle sporet flyttes, fik man brug for kræfterne, idet både sveller og skinner efterhånden næsten var helt forsvundet i pløret. Vi havde selvfølgelig kun de bare hænder at hale det op med.

barakker til vagtmandskabet. Vi arbejdede ugens 7 dage, kun en søndag eftermiddag om måneden havde vi fri, men så blev vi sat til at gøre rent i barakken.

Lejren bestod af 3 fangebarakker, lagerældste var en indespærret morder, vores barakformand var uddannet farmaceut og var i KZ lejr på grund af et par giftmord.

Vi gendarmer fik en køje hver, og når der var alarm, fik vi lov at blive i køjerne, men alt lys blev slukket og ligeledes kakkellovnen, som stod midt i barakken.

Nu gik den ene dag efter den anden med arbejdet så lidt som mulig. Samtalen imellem os var, mon krigen snart var forbi, så vi kunne komme hjem og få mad. Tænke sig, at voksne mandfolk kunne gå og diskutere mad. Hvad vi ville have at spise, hvis vi havde været hjemme, pålæg på

brødet og deslige, samt hvad der var vores livretter.

Nu nærmede julen sig. Humøret var langt nede. Vi frøs, sultede og der var døde 5 kolleger. Jeg arbejdede sammen med to ældre kolleger, som holdt på, at vi kom hjem til jul, og modsagde vi dem, blev de rasende. Desværre gik deres håb ikke i opfyldelse, og lige efter nytår blev de indlagt på reviret. De havde helt opgivet livet, gik og smågræd hele tiden, døde den niende og elvte januar.

Juleaftensdag kom to røde kors pakker med mad og 2. juledag fik vi en tøjpakke, og det reddede jo nok livet for mange af os.

Sidst i januar kom en kollega hjem fra arbejde og fortalte, at han var blevet spæet af en franskmænd, at han ville komme hjem i løbet af få dage. Men ingen troede jo rigtig på det. Men natten





Apellerne var en af lejrens værste plager. De foregik altid efter arbejdstidens ophør og varede som regel flere timer uden hensyn til vind og vejr.

Til Højre: Der var mange dygtige læger blandt fangerne, men medikamenter udleveredes ikke i fornøden udstrækning. Følgerne blev da også, at fangerne døde i tusindvis. Her stables dødens høst i nattens løb udenfor døren til sygestuen. Tavlen på døren oplyser, at der findes 32 senge på stuen, og at der er 83 syge derinde, altså omtrent 3 i hver seng.

mellem den 1. og 2. februar kom en dansk rutebil og hentede 12 kolleger og ham, der var blevet spået, var en af dem. Kaptajn Madsen, en af vores distriktschefer, talte med de danske ledere, der var med bilen, og de fortalte, at resten ville blive hentet i løbet af en uges tid. Bussen havde røde kors pakker med til os, der blev tilbage. Madsen sagde til os: Nu skal I bare spise, for pakken skal jo ikke holde så længe.

Men der kom til at gå lang tid. Pakken slap op, vi sultede, vi fik kropslus, og vi var nu oppe på 9 døde kolleger. Men vi ville jo allesammen

spåes af franskmændene, og tro det eller ej, det, han sagde, var rigtigt.

Om mig selv, kan jeg sige, at han sagde, at jeg ville blive meget syg, men dog ville blive rask igen, at en af mine nærmeste ville dø. Min mor døde 14 dage efter, at jeg var kommet hjem, og jeg så hende kun en gang, nemlig på Kolding sygehus, hvor vi begge var indlagt.

Andre mere almindelige ting, såsom om vedkommende var gift, hvor mange børn han havde, om det var drenge eller piger, alt var rigtigt, så hvad skal man tro?

Omkring 1. marts fik vi alle et frygteligt chok. En ung SS-soldat (gik under navnet hundeføren) myrdede to fanger på den mest bestialske måde, man kunne tænke sig. Der skete følgende:

Vi var på arbejde. Det sneede (tøsne), så sigtbarheden var lig nul. Vagterne blev indkaldt, d.v.s., at arealet, hvor vi måtte arbejde, blev meget formindsket, så mange ingenting bestilte, så vi stod og frøs, og nogen satte sig ned, men giv os fri før aften, kunne de aldrig finde på.

Da det omsider blev aften, og vi marcherede ind ad porten, manglede der to mand i vores gruppe, en ung polak på 19 år og en ældre russer, to, som jeg havde været på arbejdshold sammen med, siden vi kom til lejren. Der blev slået storalarm, to fanger flygtet, og vi skulle blive stående udenfor og vente. Der går måske en halv time, så bliver alarmen afblæst, vi må gå ind i

barakken. Vi hører noget om, at der skal bruges en bære, men vi får intet at vide.

Om natten vågner jeg og skal på WC, og det skal gå stærkt, for når vi har sovet i nogle timer og så får benene nedad, så er det om at komme af sted, for ellers kommer afføringen i bukserne.

Jeg kom styrtende ud til lokummet, da lige ved døren, så jeg var nødt til at hoppe over dem, lå i søle og skidt de to medfanger. De så frygtelige ud, den ene var skudt igennem hovedet, den anden havde han stukket ihjel med sin bajonet, og samtidig havde hunden revet i dem, så tøjet var fuldstændig flået af dem. Jeg sov ikke mere den nat.

Næste morgen lå de der stadig. Da vi skulle på arbejde, holdt lejrkommandanten en tale, at sådan gik det, når vi prøvede at flygte.

Men de havde ikke prøvet at flygte. De var gå-



et ned i en kælder ved en nybygning, hvor vi arbejdede med støbning. Der havde de sat sig ned og var faldet i søvn og vågnede først, da hunden og SS-eren var over dem. Han fik 14 dages orlov, men efter krigen blev han idømt 10 års fængsel. Alt for lidt, han skulle have været henrettet.

Jeg har set mange døde kammerater dernede, men de to glemmer jeg aldrig, dem ser jeg tit i drømme.

Omkring den 5. marts kom der transport, hvor der var 5 danskere med og samtidig 2 pakker til hver. Nu var der ingen, som troede på, at vi kom hjem, inden krigen var slut.

Men så den femtende kom kaptajn M. og fortalte, at han havde været kaldt til samtale hos lejrchefen, og denne havde sagt, at vi skulle tilbage til Neuengamme og antagelig sendes hjem en af de nærmeste dage. Kunne der ikke skaffes biler så med tog, det sidste var vi ikke så glade ved, for med tog kunne der nemt gå en uge eller mere på grund af luftangreb.

Om aftenen, da vi var kommet ind i barakken, blæste der luftalarm, al lys blev slukket, og vi blev jaget til køjs. Kort efter afblæsningen blev alle danskere jaget op og fik ordre til at vaske og barbere os samt pakke vore ting sammen, dog skulle vi aflevere røde kors pakkerne til barakformanden. Men pludselig gik lyset ud igen. Det var nogle af vore medfanger, som havde lavet kortslutning, og så blev der levende omkring os af kravlende fanger. Overfangerne var klar over, hvad der ville ske, og de råbte og skreg og slog omkring sig med gummikniplen, men pakkerne var borte, da lyset kom igen.

Der blev luftalarm igen, vi sad og hængte på bænken, for sove kunne vi ikke. Bare busserne snart ville komme, eller måske kom de ikke. Tvivlen nagede os. Men så ved tretiden ankom der to stk. busser. Med i busserne var en læge fra Seruminstittuttet, to sygeplejersker samt kontorchef Hvass fra Udenrigsministeriet.

Efter at vi var kommet i busserne, måtte vi ud igen, for den ene kørte i grøften, så vi måtte løfte og skubbe for at få den på ret køl igen. Men afsted kom vi. De havde mad med til os, men chaufførerne bad os spise så lidt som mulig, for de vidste, hvordan det gik, når fangerne fik mad, nemlig, at så blev de nødt til at holde hele tiden. Nu gik det med sneglefart op gennem Tyskland uden om de større byer for ikke at køre fast i ruinerne. Sidst på formiddagen nåede vi Elben. Medens vi var om bord på færgen, der sejlede os over på nordsiden, blev vi angrebet af amerikanske fly, så vi måtte ned at ligge i bunden af busserne, men de har jo nok set røde kors mærkerne og dannebrogssflaget, der var malet på busserne, så der skete ikke noget. Uden uheld nåede vi Neuengamme, kom i bad og derpå ud på pladsen foran tøjdepotet. Der måtte vi så stå nøgne og vente på vores uniformer, eller hvad vi nu havde på den 5. oktober sidste år. Selv om de havde nogenlunde orden i tingene, kunne de ikke finde min uniform. Det viste sig, at de havde sendt den hjem til en enke efter en kollega, der var død, så jeg måtte kvittere for, at de havde udleveret hans uniform til mig. Inden vi fik lov til at marchere ud til busserne, som vi skulle transporteres hjem med, måtte vi ind i en barak, hvor lejrens næstkommanderende opholdt sig. Vi måtte skrive under på, at vi ingen krav havde til det tyske rige.

Endelig kunne vi marchere ud af lejren for sidste gang - ud til busserne. Dr. Lorenzen, Bov, var også kommet til med 2 stk ambulancer. Hjemturen foregik i sneglefart igennem Hamborg og op igennem Slesvig ad hullede og mørke veje. Ved midnatstid kom vi over grænsen ved Kruså. Der havde været mange mennesker samlet, fordi der gik rygter om, at vi ville komme hjem, men de var blevet jaget væk af de tyske vagter.

Da vi kom til Padborg, var der også samlet så mange mennesker, at busserne var nødt til at



Under et par blokke, som var opført af sten, var der store kældre, som benyttedes til ophold for samtlige fanger i lejren under luftalarm, og tillige brugtes af mange hundrede syge og udtærede, hvis sidste kræfter udnyttedes til knytning af camouflagenet o. lign.

standse, og vi fik lov at stå ud, men måtte love, at vi ikke forsvandt. De tyske vagter, som ledsagede os, blev siddende i busserne. Vi måtte jo i busserne igen, og de sidste 5 km til Frøslevlejren blev tilbagelagt. Vi holdt i ca. et par timer i busserne udenfor lejren, og pludselig blev der meddelt os, at vi var løsladt.

Da der ikke var noget for mig at lave i Padborg, rejste jeg til Vamdrup om eftermiddagen, men desværre var min mor indlagt på Kolding sygehus, og det blev jeg også den næste dag med lungehindebetændelse og en temperatur på 41°. Jeg blev lagt på enestue, da lægerne også mente, at jeg havde tyfus. De første tre uger lå jeg hen i en døs, fik tre gange tappet væske af min ene lunge. Min mor fik lov at komme over til døren

en gang, men måtte ikke komme ind på stuen. Den 4. april kom oversygeplejersken og sagde, at jeg ville blive kørt over til min mor, men at hun var bevidstløs. Hun døde i løbet af formiddagen, uden at jeg kom i kontakt med hende.

Jeg kom nu til at ligge på en 6 mands stue, blev meget forkælet af sygeplejerskerne. Det gik nu fremad. Min vægt, der havde været ca. 35 kg, steg nu med et par kilo om ugen. Der var hængt tøj frem til os i stuerne i tilfælde af, at vi skulle evakueres.

Den 4. maj om aftenen kom så frihedsbudskabet. Vi fik vin på stuen. Jeg troede nu, at jeg snart skulle udskrives, men en dag kom overlægen og sagde, at jeg havde tuberkulose og skulle på Silkeborg Sanatorium. Det var jeg fra 1. juni

til 26. september, men jeg var sygemeldt helt til jul 1945.

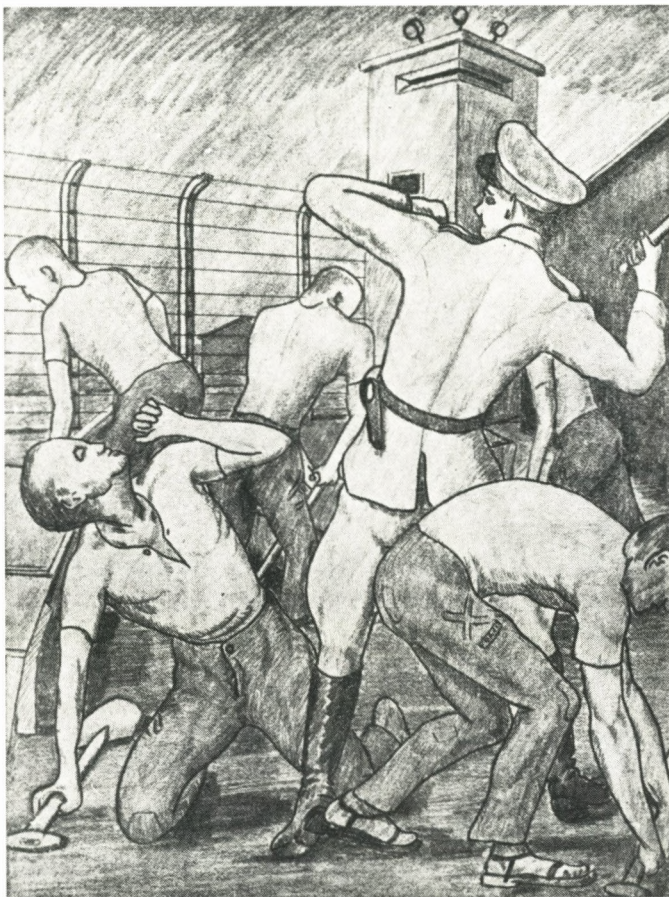
Så begyndte tjenesten igen efter 15 måneders fravær, måneder som jeg gerne ville have været foruden.

Jeg blev sat til at gå fripatrulje i baglandet, senere blev jeg vagtkommandør ved militæret, som hjalp os med at holde vagt. Det var en god tjeneste (8 timer).

I 1946 fik vi en ny tjenestemandsslov, og da blev militærorganiseringen slettet af vores ansættelsesbrev samt den dumme betegnelse over-

gendarmer af 2. grad. Fra den 11. august til 11. oktober var jeg på kursus i København, og blev kurset bestået, kunne man søge over i toldvæsenet. 1. juli 1951 søgte jeg en toldbetjentstilling i Aalborg. Jeg fik stillingen, og min tid i græsegendarmeriet var slut, og en ny i Aalborg begyndte - og sluttede den 1. juni 1980.

Jeg vil gerne slutte med at sige tak til alle de gode kolleger, jeg har haft i de 29 år, jeg var tjenstgørende ved Aalborg toldkammer. Jeg håber, når I har læst ovenstående, at I bedre forstår mig, når nerverne løb af med mig.



Til slut en situation fra en arbejdsplads, hvor en S.S. fuldstændig og uden hævninger lader livslysten løbe af med sig.

Boghøsten 1989

Med ikke færre end fem titler har Toldhistorisk Selskab i det sidste kalenderår udgivet bøger i et tempo som aldrig før - og som det nok heller ikke vil ske siden. Det er forståeligt, hvis den interesserede læser er ved at tabe pusten. Men skulle reolen endnu ikke være forsynet med alle nyudgivelserne, kan det endnu lade sig gøre. Det klares ved henvendelse til biblioteket, Amaliegade 44.

Det er absolut et sammenfald af omstændigheder, der ligger bag denne ophobning af toldhistorisk litteratur. Selskabets store projekt, Dansk Toldhistorie, blev bragt endnu et par skridt nærmere virkeliggørelsen med bind II, der udkom på etatens fødselsdag den 12. januar og bind III, som så lyset på Århus Toldkammer den 6. oktober. Et tusindårsjubilæum i Odense lå bag udarbejdelsen af den Odense toldkammers historie, som ganske vist ikke nåede frem i selve jubilæret, men dog kom tids nok til at kunne fungere som et naturligt supplement til den ti-binds byhistorie, som var et af kommunens bidrag til festlighederne. Endelig kan man glæde sig over, at de to bind erindringer udkom i tide. Det ville have været dybt tragisk, hvis Henry G. Petersen ikke havde oplevet at se sit store manuskript publiceret. Nu nåedes det, og denne flittige bidragyder til ZISEs spalter fik dermed sat det værdigst mulige punktum for sin mangeårige skribentvirksomhed.

Kyndige folk er på de følgende sider blevet bedt om at anmelde og kommentere de fem bind. Universitetslektor, dr.phil. Knud J.V. Jespersen tager sig af Dansk Toldhistorie II, mens arkivar, cand.mag. Erik Gøbel skriver om Odensebogen. Sognepræst, cand.mag. Arne Hægstad - næstformand i Toldhistorisk Selskab - har læst erindringsbøgerne, og rigsarkivar, dr.phil. Vagn Dybdahl behandler Dansk Toldhistorie III. Som det ses, er der tale om en fyldig vurdering af den

store boghøst. De beredvillige anmeldere har haft en ikke ringe ulejlighed, og redaktionen er dem en varm tak skyldig.

Dansk Toldhistorie II

Henrik Becker-Christensen: Protektionisme og reformer 1660-1814. Dansk Toldhistorie II, København, Toldhistorisk Selskab 1988, 608 s., ill., kr. 250 (kun i subscription, bogladepris kr. 285).

Den forbrødring mellem erhvervsliv og universitetsverden, som har afløst fordums gensidige mistro fejrer i disse år bestandigt nye triumfer. Ingen større virksomhed eller institution med sund selvrespekt drømmer nu om dage om at lade et rundt, halvrundt eller bare kvartrundt jubilæumsår passere uden at udsende et jubilæumsværk, der oftest er skrevet af en faghistoriker.

Det gælder også vore ærværdige etater. Det forlyder således, at både Postvæsenet og DSB for tiden går svangre med planer om prægtige etatshistorier. Men blandt disse kom Toldvæsenet alligevel først med den monumentale 5-binds Dansk Toldhistorie, hvoraf det foreliggende bind er nr 2. Hele værket er skrevet af veletimerede faghistorikere og ansatte i Tolddepartementet. Dermed har Toldvæsenet sat en høj faglig standard for alle senere etatshistorier. Det samlede værk bærer nemlig dansk faghistorisk traditions fornemste adelsmærker, saglighed, grundighed og redelighed - men er uheldigvis også behæftet med samme traditions knap så indbydende kendetegn, kedsomhed. Toldhistorien er ikke skabt til lystlæsning; men til gengæld rummer den en sand guldgrube af oplysninger, som først og fremmest er af interesse for de mennesker - faghistorikerne - hvis metier det er at tilegne sig

den slags mastodonter uanset underholdningsværdien.

Nærværende bind, som er forfattet af den myreflottige Aabenraa-historiker Henrik Becker-Christensen, føjer sig smukt ind i denne tradition. Bindet udmærker sig sandt for dyden ikke ved stor underholdningsværdi, selv om forfatteren betjener sig af et godt og ligefremt sprog uden overflødige krummelurer eller fagudtryk, og uanset at han gør sig stor umage for at peppe det tørre stof op ved at indflette små anekdoter og pudsigheder. Det er heller ikke uden dramatisk effekt at blive stillet overfor et så martialsk begreb som »kamptoldruller«. Becker-Christensen har ved mange tidligere lejligheder vist, at han formår at skrive både fængslende og medrivende. Men her har han tydeligvis set det som sin hovedopgave at fremlægge en udførlig og veldokumenteret analyse af det danske toldvæsen fra den begyndende etatsdannelse ved midten af 1600-tallet, og indtil etaten var fuldt udbygget på tærsklen til den store frihandelsperiode efter Napoleonskrigene. Derfor er bindets stil saglig grænsende til det tørre, og teksten er præget af stor detailrigdom undertiden på kanten af det pedantiske.

I et sprog, som nøje svarer til den værdighed, man almindeligvis forbinder med den hæderkronede etat, føres læseren altså skridt for skridt gennem toldvæsenets irgange. Men midt i al værdigheden lader der sig dog finde enkelte sproglige særegenheder, som kan gøre en anmel-der glad. Som f.eks. når ordet handel i bestemt form bliver til handlen. Ifølge den nye retskrivningsordbog er det nok - på linie med en række andre sproglige mærkværdigheder - tilladeligt, men efter undertegnede mening alligevel temmelig uskønt. Derimod er det vist klart i modstrid med gældende retskrivning, at ordet adel i analogi dermed bliver til adlen i bestemt form. Det hedder faktisk stadig adelen. Et enkelt sted sker der en lidt uheldig sammenblanding af bille-

der: s. 264 nævnes »et langvarigt tovtækkeri, hvor hollænderne til sidst trak det korteste strå.«

Den udførlige tekst understøttes af et godt og overskueligt noteapparat, og dette såvel som literaturlisten bærer præg af forfatterens indgående fortrolighed med den internationale handelshistoriske litteratur, hvilket naturligvis også har sat sit tydelige præg på selve fremstillingen. Der er i det hele taget ikke meget at udsætte på bindets videnskabelige apparat, selv om et par enkelte småsvipsere naturligvis ikke kan undgås i så stort et arbejde. Således er det gode danske arkivtidsskrift *Arkiv* s. 554 fejlagtigt blevet for-tystet til *Archiv*, og desuden er Peter Uffe Meiers afhandling om de fire species blevet glemt i literaturlisten. Endelig virker systematiseringen i det alfabetiske navne-, sted- og sager-gister ikke helt velovervejet. Det er således ikke umiddelbart indlysende, at man skal finde f.eks. *De fire species*, *De kanariske øer* og *De fremmede anerkendte provinser* under bogstavet D. Så-danne sammensatte udtryk systematiseres normalt efter et betydende ord i sammensætningen.

Indvendinger af ovennævnte type er selvfølgelig rene petitesser, og de forstyrrer på ingen måde det samlede indtryk af bindet som en smuk og helstøbt komposition, der vidner om godt overblik og fortrolig indsigt i det store emne. Værket er disponeret i tre store hoveddele, som hver svarer til en karakteristisk fase i dansk handels- og finanspolitik. Indenfor hver af disse hoveddele beskrives først de toldpolitiske rammer, som disse blev udstukket af landets udenrigspolitiske situation og den finans- og erhvervspolitiske stilling. Dernæst gennemgås udviklingen i toldvæsenets administrative apparat fra de centrale regeringskontorer på Slotsholmen til det enkelte toldsted. Dette følges op af en analyse af toldpolitikken i praksis, og denne analyse rundes af med en opgørelse af dens resultater i form af tabellariske opstillinger af told- og afgiftsprove-nuet. I særskilte afsnit behandles strømtoldene -

Øresundstolden og bælttoldene - og desuden gennemgås de altid indviklede toldforhold i her-tugdømmerne, herunder den vigtige oksetold på landets store eksportartikel, studene. Sidstnævnte afsnit bærer klart præg af forfatterens dybe fortrolighed med sønderjyske forhold og sætter mange ting på plads for alle os, for hvem hertugdømmernes indviklede struktur altid har været fyldt med gåder. Endelig behandles til slut i hver hoveddel toldvæsenets stedse voksende rolle ved opkrævning af konsumtionsafgifterne, forløberen for vore dages moms.

Bogens første hoveddel (s. 11-258) dækker tiden 1660 til 1720, svarende til den fase i dansk handels- og erhvervspolitik, som almindeligvis betegnes den tidlige merkantilisme. På samme tid var det den periode, da landets udenrigsøkonomi var fuldstændigt domineret af Nederlandene. Det er derfor træffende, at delen bærer den samlede overskrift »I Christianopolstraktatens skygge« efter den told- og handelstraktat 1645, som sikrede Nederlandenes status som økonomisk hegemonimagt i Østersøområdet og omvendt nærmest reducerede Danmark til en økonomisk vasalstat i forhold til de almægtige nederlændere. Denne beklemmende tilstand blev først bragt til ophør efter Den store nordiske Krig, da det nederlandske greb om verdensøkonomien gradvis løsnedes.

Toldpolitisk set var denne periode derfor karakteriseret ved meget få hjemlige frihedsgrader. Nederlandene vågede nidkært over deres rettigheder og slog hårdt ned på ethvert tilløb til krænkelse. Følgen var, at toldpolitikken kun i meget begrænset omfang kunne anvendes som løftestang til fremme af det hjemlige erhvervsliv. I stedet fungerede toldvæsenet i disse år først og fremmest som finanspolitisk redskab, der bidrog til opfyldning af den altid slunkne statskasse. Denne opgave lykkedes til gengæld ganske godt, og vi følger i afsnittet, hvorledes den unge enevælde havde held til at effektivisere og strømline

den nye etat, så den blev i stand til at yde sin væsentlige skærv til opbygningen af den nye enevældige magtstat, der hvilede tungt på finansskilder som skatter, told og afgifter.

Næste hoveddel (s. 259-466) bærer titlen »Mellemspil og højprotektionisme« og dækker perioden 1720-1784. Dette afsnit handler væsentligst om, hvorledes den danske stat - nu befriet for det tunge nederlandske tryk - omsider kunne drage fuld nytte af toldpolitikken og det stærkt udbyggede toldvæsen til at opbygge et beskyttende drivhusklima omkring den gryende danske industri i form af en effektiv beskyttelsestold og andre protektionistiske foranstaltninger. Endelig beskrives i tredje og sidste hoveddel (s. 467-542), som bærer overskriften »Reformer og fastlandsspærring 1784-1814«, hvorledes protektionismen langsomt måtte vige for de nye liberalistiske tankegange, som fra slutningen af 1700-tallet efter engelsk forbillede også slog igennem herhjemme og medførte en begyndende drejning i retning af frihandel. Fastlandsspærringen under det store opgør med Napoleon satte dog en midlertidig stopper for denne udvikling, som derfor først efter Napoleon-krigene fik frit løb.

Becker-Christensens analyse af dette lange, komplicerede forløb er fremragende ved sin kombination af godt overblik og dyb detailindsigt. Den særlige styrke ligger i, at der i analysen inddrages såvel de skiftende internationale handelspolitiske styrkeforhold som den hjemlige økonomi i bred forstand. Værkets hovedanliggende, som naturligvis er toldvæsenet og toldpolitikken, kommer derved for læseren til at fremstå som et meningsfuldt led i et stort samlet billede. Derfor rækker fremstillingen også betydeligt videre, end titlen lover. Den dækker ikke blot det danske toldvæsens historie 1660-1814, men rummer tillige et væsentligt bidrag til Danmarks generelle økonomiske og handelspolitiske historie. I realiteten er værket lagt så bredt an, at det på

sin vis udgør en hel Danmarkshistorie, således som denne må tage sig ud set fra toldvæsenets centrale administrationskontorer.

Deri ligger en styrke, som må sikre bindet en langt videre læserkreds end de rent toldhistorisk interesserede. Tilfældet ville, at undertegnede sad og skrev på bind 3 af Gyldendals Danmarks historie, som dækker tiden 1648-1730, på præcis samme tid, som Becker-Christensen arbejdede på sit bind af Toldhistorien. Derfor fik jeg det først i hænderne, da jeg havde afleveret mit manuskript til forlaget. Efter at have gennemlæst bindet kan jeg godt ærgre mig over, at det ikke forelå bare et halvt år tidligere, så jeg kunne have draget nytte af den samlede erhvervs- og handelshistoriske indsigt, som her lægges frem. Den finder man nemlig, når det drejer sig om den unge enevælde, ingen andre steder. Desværre ville tilfældet det anderledes, og jeg kan derfor kun anbefale læsere af mit eget bind også at konsultere Becker-Christensens, såfremt man ønsker en mere fuldstændig og primært baseret besked om den unge enevældes erhvervspolitik, end dette giver. - Dette blot anført som en konkret eksemplifikation af værkets brede anvendelsesmuligheder.

Med dette nævnt, bør det imidlertid også tilføjes, at værkets brede anlæg tillige rummer en fare - nemlig risikoen for, at hovedsagen, som trods alt er toldvæsenet, drukner i mængden. Med det resultat, at værket kommer til at fremstå som et konturløst amfibium, som hverken er det ene eller det andet - hverken en Danmarkshistorie eller en regulær toldhistorie.

Denne fare har Becker-Christensen da heller ikke helt undgået. Alene værkets store omfang er et udtryk derfor. Men den systematiske opbygning af fremstillingen har dog bragt ham frelst uden om de værste snarer. Det ville unægteligt også have bidraget til større klarhed, om han havde udeladt en hel del af de ulideligt lange og detaljerede opregninger af diverse toldrullers satser på vare efter vare og i stedet havde afsluttet hver af værkets hoveddele med en kort sammenfatning af udviklingens hovedtræk. Det må også siges at være en klar mangel, at murstensværket ikke afrundes med en afsluttende sammenfatning og konklusion, hvor hovedlinier og særlige karakteristika trækkes op og kommenteres i sammenfattende og vurderende form. I stedet følges læseren til dørs med nogle bemærkninger om Øresundstolden. det er hverken pædagogisk eller læservenligt.

For den tålmodige læser vil denne mangel dog ikke skjule, at Becker-Christensen med dette bind har leveret en ypperlig og velfunderet fremstilling af dansk erhvervs- og handelshistorie i perioden 1660-1814. Den supplerer på glimrende vis de gængse Danmarkshistorier og Dansk Socialhistorie, hvorved den udfylder et tomrum, som alt for længe har fået lov at stå åbent. Kvaliteten af værket gør det oplagt for fremtiden at lade det indgå på lige fod med førnævnte værker som standardlæsning ved universitetskurser i denne periodes Danmarkshistorie.

Knud J. V. Jespersen

Odense toldkammers historie 1632-1988

Otto Madsen og Anders Monrad Møller: Odense toldkammers historie 1632-1988. København, Toldhistorisk Selskab, 1989. 374 s., ill., 198 kr. (Bogladepriis kr. 238).

Som landets hidtil eneste toldsted har Odense nu fået skrevet sin historie fra Christian den Fjerdes toldordinans af 1632 til i dag. Den smukke bog er udgivet af Toldhistorisk Selskab med økonomisk støtte fra en lang række fonds, og forfatterne er odensehistorikeren Otto Madsen og nærværende tidsskrifts redaktør Anders Monrad Møller. Madsen behandler tiden frem til 1850, Møller den følgende periode. Disse to forfattere har sammen lavet en fortræffelig bog, der både henvender sig til den lokalt interesserede og til den, som er interesseret i at få alt at vide om, hvordan toldere og toldvæsen har udviklet sig ved et bestemt toldsted gennem århundrederne.

★ ★ ★

En af de første toldere, vi hører om i Odense, var byfoged Niels Jacobsen, der tiltrådte i 1595, men blev fyret allerede i 1603, fordi kongen opdagede, at han hverken kunne læse eller skrive! Helt så galt var det ikke altid fat; men så snart som i 1632 måtte man afskedige byens tolder Jens Anskaris på grund af grov utroskab mod majestæten i form af bedrageri vedrørende malt- og øltolden - og netop på den tid udgjorde denne told normalt 91 % af Odenses samlede acciseindtægter på 492 rigsdaler. Med sådanne problemer kan det ikke undre, at staten i 1642 begyndte at bortforpagte accisen og fra 1672 gjorde ligeså med konsumtionen.

Herefter var Odenses toldvæsen helt overvejende koncentreret om at opkræve told af de importvarer, som næsten alle kom til byen ad søvejen. I første halvdel af 1700-tallet drejede det sig

især om vine og tobak fra Flensburg og Lübeck. Imidlertid var smugleri temmelig almindeligt, navnlig 1726-1730 med de særlige bestemmelser om de såkaldte fire species, og Otto Madsen mener, at op mod to trediedele af importen var illegal. Dette muliggjordes i høj grad af, at også tolderen Christian Nørager var en svindler.

Fra 1750 til 1760 var både told og accise påny bortforpagtet til private, der dog også selv handlede flittigt og som bærende element gennem hele perioden havde en ulovlig moderation. Zises trofaste læsere kender også dette problem fra historien om den navnkundige slyngel Søren Lindam, der var tolder i Odense fra 1761 til 1766. Han smuglede selv i stor stil, således som det er beskrevet i artiklen om »Søren Lindam og rødvinen - eller toldsvig på højt niveau« (i Zise 1982 nr. 2).

Gennem anden halvdel af 1700-tallet og langt ind i 1800-tallet var så godt som alle toldvæsenets opgaver søværts orienteret. I Odense gav dette sig blandt andet udslag i ansættelsen af en visitør i Stige ved Odense Kanal. Indgående fartøjer skulle han forsegle overalt med sit toldstempel, hvorpå selve toldkontrollen blev gennemført af kontrolløren, som brød seglene og åbnede lugerne inde i Odense Havn. Skibe for udgående blev lastet i overværelse af kontrolløren, og visitøren skulle så holde øje med, at der ikke siden blev indtaget yderligere varer.

Søværts orienteret var også toldvæsenets opgaver med at opkræve de mangeartede skibsafgifter (ranconpenge, fyrpenge, lodspenget, kanalpenge og karantæneafgifter) samt med at forestå måling og registrering af toldstedets skibe.

Intraderne i 1700-tallet lå gerne omkring 2.000 rigsdaler om året. Sejladsen med høkerbøtter på København var af voksende betydning lige som udlandssejladserne, medens farten på Norge til



stadighed tegnede sig for nogenlunde halvdelen af de indkomne læster.

Et vigtigt emne i perioden 1672-1794 er konsumtionen, som var en sammensat afgift på forbruget (for eksempel portkonsumtion og formalingskonsumtion) samt på visse andre tjenesteydelser (for eksempel kopulationspenge og milepenge). På mange måder minder den om vore dages moms, blandt andet ved sin størrelse på 10-20 %; en væsentlig forskel er derimod, at konsumtionen kun opkrævedes hos købstædernes beboere.

I Odense i anden halvdel af 1700-tallet opkrævedes årligt 15.000-20.000 rigsdaler i konsumtion, ni tiendedele heraf stammede fra formalingsafgiften på korn og fra portkonsumtionen på andre varer.

I forbindelse med konsumtionskontrollen var det, at øgenavnet posekigger opstod. Første gang ses det anvendt i Odense i 1706, og i 1782 blev to toldbetjente overfuset af selveste pastor Seidelin i Vor Frue Præstegård, da de henvendte sig for at opkræve bare 40 skilling for de dyr, der

var tillagt hos ham i årets løb. »Men næppe havde vi«, berettede betjentene, »aflagt hilsen og formeldt vores i kongens tjeneste iværende forretning, inden han fremstillede sig i vredagtige og latterlige gebærder, beegnede os med største uhøflighed og sagde: 'Hvad vil I posekiggere? Hvad er det for posekiggerknebe, I kommer med? Det er - djævelen regere mig! - uret, urimeligt og utilladeligt at fordrø konsumtion af sådant. Jeg har spist kyllingerne; vil I have det, som er i min mave?' med mere, som undseelse forbyder os at anføre.«

I det hele taget nød det menige toldpersonale meget ringe social anseelse hos deres medborgere. Toldbetjentenes løn var lige så ussel, som deres arbejde var stort. Ofte boede de i selve den lille konsumtionsbod ved en af de seks byporte og skulle stå til rådighed i alle døgnets 24 timer; ydermere flyttedes de tit rundt mellem de forskellige boder. Et grelt eksempel frembyder Hans Frederik Bardrum, som i 1779 tjente 56 døgn i Vester, 41 i Vindegade, 86 i Nørre, 63 i Sankt Jørgens, 35 i Møllebro og 83 døgn i Munkemølle Port - det er 364 døgn i alt! Hans eneste fridag det år var den 26. marts. De beskedne forhold illustreres også tydeligt af, at samme års instruks fandt følgende indskærpelse nødvendig. »Da det har været brugt af adskillige underbetjente her i byen i konsumtionsboderne i daglige forretninger at fremkomme med træsko og nathue på samt skindpelse, så kan denne klæde- dragt for den tilkommende tid efter forretningernes beskaffenhed i Hans Kongelige Majestæts tjeneste ikke skikke sig, men i det sted må om dagen bruges hat og lædersko og ellers, hvad lejlighed og omstændighed tillade.«

Med den berømte liberale toldforordning af 1797 forsvandt de fleste importforbud, og toldsatserne blev i det hele taget reduceret. Både Odenses toldintrader og konsumtionsindtægter øgedes i årene derefter, og forordningens hensigt - at øge indtægterne ved at fjerne tilskyndelsen

til at smugle - må siges at være blevet opfyldt på smukkeste vis.

I begyndelsen af 1800-tallet etablerede toldvæsenet sig med en krydsbetjent i Munkebo, hvor han skulle inkvirere alle ind- og udgående fartøjer. Med den voksende skibsfart på Odense Fjord har der været rigeligt at se til: i 1846 var der således i gennemsnit fire skibe hver dag at efterse og forsegle og skrive rapport om.

Efter krigen mod englænderne var 1820'erne og 1830'erne præget af en almindelig afsætningskrise i Danmark. Odense præsterede dog at holde sin korneksport på førkrigniveauet. Dette skyldtes blandt andet, at kreditoplagssystemet blev fuldt udnyttet af byens handlende. I 1840'erne bedredes konjunkturerne markant på grund af de stærkt forbedrede afsætningsmuligheder for landbrugsprodukter, først og fremmest i England og Holland; men også importen af byggematerialer og råstoffer til den fremvoksende industri øgedes. Resultatet blev en meget betydelig vækst i toldindtægterne, som i 1820 androg 20.000, men i 1850 var vokset til 140.000 rigsbankdaler.

Efterhånden havde købstadskonsumtionen overlevet sig selv, og fra den 7. oktober 1850 blev afgiften ophævet. I praksis mærkede købstædernes forbrugere det dog ikke meget, da priserne netop omkring midten af århundredet steg kraftigt. Og som vi skal se i Anders Monrad Møllers del af bogen, fandt staten snart andre afgiftsemner til afløsning for de gamle.

★ ★ ★

Generelt om værket må man sige, at det fremtræder ualmindelig indbydende med sit smukke tospaltede layout og sine mange illustrationer. Desuden er de mange noter anbragt bagerst i bindet; så kan læseren enten helt undlade at se på dem, eller han kan imponeres over forfatterens materialeindsamlingsflid og måske endda selv få gode ideer til videre toldhistoriske studier. Endelig er værket, som det sig hør og bør,

forsynet med kilde- og litteraturfortegnelse samt register.

Men selv om hele det videnskabelige apparat således er i orden, er der med Odensebogen tale om en fremstilling, som er ualmindelig velskrevet. Sproget er frisk og ukompliceret - Ja, ofte endda muntert - og man fornemmer tydeligt forfatterens kompetence og engagement i sagen. Et vigtigt led i fremstillingen udgør de klare tabeller og diagrammer, som overalt forklares og kommenteres i brødteksten.

En original nyskabelse er, at bogens egentlige kapitler adskilles af tolv minikapitler på bare et par sider hver. Disse udgør hele afhandlinger, der kort og koncist beskriver så forskellige emner som for eksempel toldpersonale og portrætter, skibsmåling og -registrering, toldhistoriske bykort og søkort, købstadsaccise og brændevinsbeskatning.

★ ★ ★

Med disse generelle bemærkninger går vi over til Anders Monrad Møllers del af værket, som behandler perioden fra købstadskonsumtionens afskaffelse i 1850.

De første femten år derefter var en stille periode ved toldstedet, hvis personale med et slag var blevet halveret ved den store reduktion. De tiloversblevne opgaver drejede sig om toldbehandling af skibsfragter, opkrævning af kanalafgiften, måling af skibe og føring af skibsregister samt udførelse af krydstoldopgaver; til disse søværts orienterede aktiviteter kom det vigtige tilsyn med mæskekar og udstedelse af brændevinssedler. Den omlagte brændevinsafgift indbragte snart lige så meget, som de øvrige konsumtionsindtægter havde gjort.

Jernbanens anlæggelse tværs over Fyn i 1865 betød fundamentalt ændrede forhold for Odense Toldkammer, som nu blev et naturligt gennemgangsled for hastigt voksende landværts mængder af godsforsendelser til hele øen. Snart blev langt de fleste toldforretninger foretaget i

toldvarepakhuset ved jernbanestationen i bymidten.

Herfra ordnedes også den toldmæssige kontrol med Sukkerkogeriet Odense, som påbegyndte produktionen allerede i 1873. Hermed blev toldstedet landets første, som måtte etablere et sådant tilsyn. Hertil kom fra 1891 ølbekatningen, der blev opkrævet med betydeligt mindre besvær end brænderiafgiften, og som endda indbragte det dobbelte provenu.

Også den søværts godsmængde voksede, især efter havneudvidelsen i 1886. Denne muliggjorde indsættelse af dampskibe i rutefart på England til udnyttelse af de gunstige konjunkturer for landbrugseksport dertil.

Alle disse aktivitetsforøgelser afspejlede sig i et stadigt større toldpersonale. Indtil begyndelsen af 1800-tallet var toldadministrationen hovedsagelig foregået i toldkasserens privatbolig

under særdeles trange kår. I 1825 lå hovedkontoret således i Overgade 66 hos overkontrollør Henrik Opitius. Det var ganske vist meget centralt i byen; men som en af hans kollegaer skrev, »det er også det eneste gode, jeg kan anføre derom, thi foruden det, at det er i anden etage, er trappeopgangen, som fører did, så ualmindelig høj, stejl og smal, at det er besværligt at komme til, og ved mindste fejltrin farligt at komme fra samme kontor. Bemeldte kontor er desuden så indskrænket, at jeg næppe fejler ved at antage, at det rum, det afgiver for kontorsøgende, ikke er hensigtssvarende og mindst i en by som Odense, forhåbes indlysende«. De 6 kvadratalen svarer til kun 2½ kvadratmeter! I 1833 stod imidlertid den gule havnetoldbod færdig på det sted, hvor man i 1821 havde opført en lille vagtbod på 41 kvadratmeter. Allerede i 1848 måtte



man dog udvide havnetoldkammeret ved tilføjelse af det høje midterparti, som ses på den smukke lille stadig eksisterende bygning. Det stedse øgede behov for et stort toldkammer førte til, at et sådant blev indviet i 1900 på Østre Stationsvej. Også denne monumentale bygning ligger der endnu med sine karakteristiske tårne; den bruges nu af DSB.

Ved toldreformerne i både 1863 og 1908 var der først og fremmest tale om tarifomlægninger - toldvæsenets daglige arbejde fulgte stadig stort set de regler, som var udstukket helt tilbage i toldforordningen af 1797.

Ikke før med Første Verdenskrig skete grundlæggende forandringer i det vante arbejdsmønster. Nu skulle administreres en lang række omfattende indgreb til regulering af erhvervslivets forhold, blandt andet forhøjedes en hoben afgifter. En specialitet for toldkammeret i Odense var den bekendte fynske tobak, som der skulle holdes øje med dyrkningen af.

Krigstidens afgifter var tænkt som midlertidige; men mange viste sig at blive mere eller mindre permanente. Dertil kom i mellemkrigstiden nye afgifter blandt andet på chokolade og sukervarer, restaurationsomsætning, motorkøretøjer og benzin. Efterhånden var det samlede afgiftsbeløb 2-3 gange større end toldprovenuet, selv om Odenses havn i 1930'erne havde provinssens trediestørste godsomsætning.

På denne tid begyndte kontormaskiner at vinde indpas i toldvæsenet. I Odense fik man således en duplikator, en regnemaskine og i 1940 skrivemaskine nummer tre.

Samtidig dukkede også kvinder op i kontorerne. Af samtlige 46 ansatte i 1913 var kun en eneste kvinde, nemlig toldmedhjælper Nanna Schnohr. (I virkeligheden var den aller første ansatte af hunkøn nok en af de to katte, som i 1833 figurerede på toldkammerets lønningsliste med 7 rigsbankdaler og 58 skilling årlig til en skål mælk om dagen. Dyrenes arbejdsindsats bestod i at

holde mus og rotter borte fra den nye toldbod). I slutningen af 1920'erne var beskæftiget 5-6 kvinder, og i 1941 udgjorde de 8 ud af i alt 55 ansatte. Det år fik man da også endelig indrettet et dametoilet.

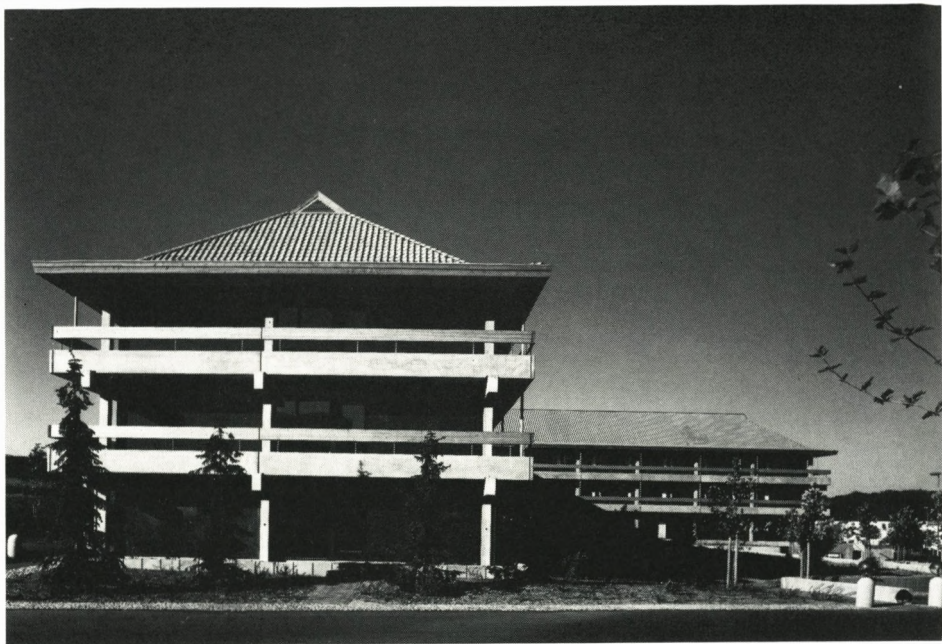
Under den tyske besættelse kæmpede man med mange af de samme forsynings- og reguleringsproblemer som under Første Verdenskrig. Problemerne forværredes dog nu ofte ved ubehagelig tysk indgriben, således udgjorde materialerne til og skibene fra Odense Stålskibsværft et særlig ømtåleligt spørgsmål for toldkammeret.

Efter krigen tog aktiviteterne hastigt til igen. I 1956 var det nødvendigt at indvie et nybygget toldkammer ved havnen. Dette trefløjede anlæg var ualmindelig hensigtsmæssigt indrettet, eksempelvis med en bilagelevator til transport af papirer mellem etagerne og med gode tilkørselsmuligheder for lastbiler og trucks.

Imidlertid dalede den søværts trafik, og stadig flere importvarer blev fortoldet i København. De mange nye afgifter betød dog, at personalet alligevel fordobledes mellem 1938 og 1959, hovedparten af denne tilvækst faldt på kontorphenalet, der i samme tidsrum øgedes fra 3 til 28! I 1966 udgjorde kvinderne godt en trediedel af samtlige ansatte ved Odense Toldkammer.

Vigtige begivenheder i efterkrigstiden, set med toldvæsenets øjne, var toldloven af 1959 (som afskaffede det alfabetisk ordnede tarifsystem og indførte den systematisk opstillede Bruxellesnomenkatur), toldloven af 1961 (i forbindelse med Danmarks indtræden i frihandelsområdet EFTA) samt indførelsen i 1962 af oms (den almindelige omsætningsafgift) og af moms i 1967. Efter gentagne forhøjelser af momsen og de velkendte punktafgifter plus indførelse af energiafgifter er vi nået den lange vej frem til i dag.

Bruttoimportererne ved Odense Distriktstoldkammer udgjorde i året 1986/1987 5.250 millioner kroner, heraf tegnede momsen sig for



3.668, men tolden for kun 70 millioner kroner. Sammen med de nye arbejdsopgaver og de ændrede fortoldningsprocedurer (den egentlige fysiske kontrol er afløst af godsregistrering) kom i 1977 indflytningen i den store smukke distrikts-toldkammerbygning ved havnen. Herfra administreres i dag et distrikt, som består af de områder, der før hørte under Odense, Nyborg, Kerteminde og Bogense toldkamre.

★ ★ ★

Sammenfattende skal bogen om Odense Toldkammer 1632-1988 varmt anbefales. Den er et pionerarbejde, idet det er første gang, et enkelt toldsted har fået skrevet sin historie detaljeret. De to forfattere har været igennem bjerge af materiale, og de formår at formidle deres forskningsresultater videre i en engageret smittende form, så både læg og lærd kan få glæde deraf.

Et særligt krydderi består i de mange sager, som forfatterne muntert refererer, om smugleri

eller forsøg på unddragelse af andre afgifter, navnlig i forbindelse med brændevinsbrænderi. I visse tilfælde må man uundgåeligt imponeres over den iderigdom, bedragerne kunne udvise. Medens rekorden i uforstandig optræden nok blev sat i 1853 af den skipper, som gav sig til at hugge hul i dækket på sit skib i Odense Havn for at skaffe sig adgang til det forseglede lastrum. Dumheden var så meget desto større, som nabofartøjet, der var ved at blive losset, havde en toldassistent ombord, som ikke kunne undgå at se, hvad der var på færde, da han først fik kigget over den høje lønning!

Den flotte bog er endda billig, idet den har modtaget velfortjent økonomisk støtte fra adskillige lokale fonde. Den fortjener vid udbredelse både blandt odensehistorikere og toldhistorikere.

Erik Gøbel

En tolders liv - en tolders erindringer

Henry G. Petersen: En tolders erindringer - 54 år i toldvæsenets tjeneste. Toldhistorisk Selskab 1989, 220 s., ill., kr 168 (Bogladepriis kr. 238).

Knud Bro: En tolders liv. Toldhistorisk Selskab 1989, 178 s., ill., kr 168 (Bogladepriis kr. 238).

Toldhistorisk Selskab har i sit tidsskrift ZISE fra tid til anden kunnet bringe artikler om ældre toldtjenestemænds oplevelser på landets større og mindre toldsteder - et ofte fornøjeligt erindringsstof, som har været værdsat af læserne, såvel ældre, der har nikket genkendende til mangt og meget, som yngre, der med forundring har kunnet læse om de arbejdsvilkår, som blev budt danske toldere.

Hvadenten man har tilhørt den gamle toldetat eller man som klarerer har haft sin plads på den anden side af skranken, så har disse artikler vakt minder hos mange. Som skrevet står: - *Mindet lader som ingenting, er dog et lønligt kilde-spring.* På de gamle, nu nedlagte toldsteder mødtes mennesker af alle slags og blev derved en skole for livet - både for tolderne og for os andre.

Men for det personlige erindringsstof vil der altid være pladsbegrænsninger, når det drejer sig om offentliggørelse i et tidsskrift med fast side-tal. Det har derfor været selskabets bestyrelse en stor glæde - endnu inden afslutningen af udgivel-sen af Dansk Toldhistorie - med økonomisk støt-te fra Velux Fonden af 1981 at kunne udgive 2 veltjente toldembedsmænds selvbiografier.

Distriktstoldchef *Henry G. Petersen*, der i år er afgang ved døden i sit 80. år, har kaldt sin bog »En tolders erindringer - 54 år i toldvæsenets tje-neste«. Som motto på titelbladet står følgende citat:

Man husker, hvad man har lært
- og erindrer, hvad man har oplevet.

Det var ikke småting HGP oplevede i sit lange liv, ikke mindst i løbet af de mange år i re-staurationskontrollen under Inspektoratet for Øl- og Spiritusbeskatningen. Efter 10 år i Over-toldinspektoratet for Østifterne sagde HGP med udgangen af 1943 farvel til det gamle, traditionelle toldvæsen (toldopsynet med varebevægel-serne over landets grænser) og gik pr. 1. januar 1944 over til en gren af toldvæsenet, som på da-værende tidspunkt endnu ikke var anerkendt som sådan.

Efterrationaliseringer kan aldrig udelukkes i personlige erindringer, men da nedskrivningen er påbegyndt for snart 25 år siden, er det bemær-kelsesværdigt, at forfatteren som begrundelse for sin ansøgning om forflyttelse til Inspektora-tet for Øl- og Spiritusbeskatningen bl.a. skriver:



Henry G. Petersen, 1910-1990.

»Dernæst havde jeg en ret klar fornemmelse af, at fremtiden ikke lå i det gamle toldvæsen, men på beskatningssiden...«.

Fornemmelsen viste sig at være rigtig og er til fulde bekræftet af udviklingen efter Danmarks indtræden i Fællesmarkedet.

Få toldere har i tjenstligt øjemed kørt så mange tusind kilometer, sovet i så mange hotelsenge og besøgt så mange værtshuse som HGP. Mange oplevelser er spændende som nogen detektivhistorie. De er fortalt med lune og ofte ikke uden medfølelse med »forbryderen«.

Toldinspektør *Knud Bro*, der i 1974 efter 47 års tjeneste i toldetaten som 65-årig tog sin afsked for at hellige sig hvervet som borgmester i Stenløse kommune, har kaldt sine erindringer »En tolders liv«. Titlen er velvalgt og rigtig, fordi læserne får lejlighed til at møde mennesket bag tolderen. Forfatteren fortæller glad og veloplagt om sig selv, sin familie og de mange han mødte i tjenesten og i privatlivet.

Begge erindringsbøger fortjener at blive læst. Tilsammen fortæller de ikke blot toldhistorie, men tidshistorie. De tegner et levende billed af den snart historiske toldetat, dens mennesker og deres hverdag.

Arne Hægstad

Dansk Toldhistorie III

Henrik Fode: Dansk toldhistorie III. Liberalisme og frihandel 1814-1914. Toldhistorisk Selskab, 1989, 383 s., ill., kr. 250. (Sælges kun i subskription, bogladepris kr. 285).

Det store værk Dansk Toldhistorie skrider støt fremad. Det er prisværdigt, fordi det er mere end et oversigtsværk, det rummer nemlig adskillige førstehåndsstudier. Dette gælder også det nu foreliggende bind III, der under titlen Liberalisme og frihandel omfatter perioden 1814-1914. Nu mangler vi kun bind IV - om tiden mellem de to verdenskrige - og det kommer efter planen i foråret 1990.

Det nye bind begynder med et citat fra Århus Stiftstidende fra foråret 1828. Citatet kommer fra et læserbrev og begynder: »Efter hvilken paragraf i toldanordningen er man forpligtet til at rende byen rundt efter toldinspektøren for at få en simpel ladeseddel eller angivelse...?«. Det kunne være et banalt trick hos forfatteren, således at begynde med et fascinerende billede fra toldernes hverdag. Det er det ikke (i hvert fald er det ikke alene et trick!). Bogen har et væld af korte træfsikre kildecitater, der rammer noget centralt i den almene toldhistorie, og det kan man kun gøre, når der bagved ligger kildestudier langt ud over det snævre emne.

Forfatteren er arkivar, mag.art. *Henrik Fode* fra Erhvervsarkivet, Statens erhvervshistoriske Arkiv. Han er ingen novice som historiker; foruden mange afhandlinger og populære artikler har han bl.a. skrevet det store og indholdsrige afsnit om håndværkets historie 1862-1914 i bd. III af Haandværkets Kulturhistorie (1984). Rutinen og erfaringen præger også bindet om toldhistorien: velskrevet og klar i formuleringen og som sagt kendetegnet af en sikker sans for at fremdrage karakteristiske enkeltheder, der uden



at være udpinte udnytted til med heldig hånd at belyse generelle forhold. Viden og erfaring viser sig også gennem inddragning af kilder, der ellers ikke er de mest nærliggende. Selvfølgelig undgås det ikke, at der er de svipsere, der altid kommer, når den professionelle henvender sig til en bredere kreds, og det gør Toldhistorien netop. Her tænkes på, at læseren bliver præsenteret for ord og begreber, som næppe siger ham så meget, om i det hele taget noget. Det er et evigt problem. Sådanne svipsere er der dog kun få af i den store fremstilling. Og det må retfærdigvis siges, at ikke alt kan forklares, når bogens omfang af mange og gode grunde har bestemte grænser. I nogen grad kunne problemet nok have været klaret gennem et lille »leksikon« sidst i bogen.

Bogens apparat og dens ydre er i orden. Der er en opstilling over det anvendte arkivmateriale, der er en omfattende litteraturliste og fyldige noter. Gennem dette hjælpes den interesserede læser også til at gå videre med emnerne. Der er også person- og stedregister. Billeder er der mange af, både velvalgte og illustrative, mange måske vel mørke i gengivelserne. Væsentligere er dog, at billededækningen er alsidig, også når det gælder valget af de forskellige byer, hvor billederne er taget fra.

Selve teksten søger at dække alle sider af toldhistorien. Det skal forstås på den måde, at den om end kort omtaler samtidens syn på, hvilken funktion tolden burde have både i finansiell henseende og i erhvervspolitikken, og i hvor høj

grad man søgte at virkeliggøre de to aspekter. Videre behandles den administrative opbygning og dagligdagens funktioner; administrationens ydre rammer (toldbygninger) er også med, og det samme gælder de faglige kvalifikationer hos toldstedernes personale. Nøje knyttet til disse er en bestandig analyse af personalepolitikken - til op mod århundredets slutning er det den ret ubevidste personalepolitik, og derefter redegøres for personaleorganisationernes fremvækst, og den effekt, de havde, på en mere bevidst formuleret personalepolitik. Når det gælder det meste af århundredet, havde man åbenbart hverken tænkt eller formuleret noget i den henseende. Det synes i øvrigt ikke at være noget specielt i forhold til de øvrige dele af datidens offentlige sektor.

Der er foretaget en afgrænsning af begrebet toldhistorie til i realiteten at være toldvæsenets historie. Denne afgrænsning er fuldt rimelig, så meget des mere som bogen alligevel giver de hovedlinier i toldpolitikken, der er en forudsætning for, at toldvæsenets historie ikke fremtræder løsgjort fra det øvrige samfund. Ydermere er medtaget klare forbindelseslinier til den almene samfundshistorie.

Det centrale i fremstillingen er således det egentlige toldvæsenes funktioner. I den første periode er der foruden tolden i havne og ved landegrænsen naturligvis også medtaget konsumtionen og Sundtolden, og efter 1850'erne er tilsvarende afgifterne på brændevin, sukker og øl integreret.

Konsumtionen var i realiteten datidens moms. På alle varer, der blev indført fra landet til byerne, skulle der indtil 1851 betales en afgift. Derfor var byerne omgivet af hegn og havde kun få porte i hegnene. Ved hver port var der posteret konsumtionsbetjente, der nøje undersøgte vogne og personer, som passerede. Det var en belastning for tjeneste, der strakte sig over hele døgnet og krævede megen opmærksomhed og ekspertise.

»Der var forskel på afgiften alt efter om ålene var saltede eller tørrede eller om agurkerne var saltede eller syltede«.

Tolderne ved byportene var selvsagt ikke populære, og det var systemet heller ikke. Tolderne blev drillet, unge mennesker - kåde eller berusede - slog ruderne i stykker i vagtstuerne eller skar halerne af ventende heste, mens kusken var inde og betale afgiften.

Lovgivningen beskyttede tolderne og deres værdighed. Det var således forbudt at gå ryggen gennem byporten. Tolderne var under disse forhold naturligvis heller ikke alt for blide. Der er flere eksempler på »toldervold«, hvor betjentene pryglede bønder, der var næsvise.

Et særlig kapitel er viet forholdene på Øresunds Toldkammer. Alle skibe, der passerede Helsingør for indadgående, skulle til 1857 betale told. Kort og veloplagt, men meget illustrativt skildres det frisind, der kendetegnede personalet i henseende til arbejdstid og arbejdsgang.

Hele vejen igennem er det imidlertid den administrative opbygning, rekruttering og karriereløb, arbejdsforhold og bygninger, der er det centrale. På dette område gives der et væld af nye oplysninger og dokumentation for det, man blot havde forestillet sig. Når det gælder det administrative indtager den centrale styrelse kun en beskeden plads, idet hovedvægten er lagt på mellemløbet - overtoldinspektørerne - og de enkelte toldsteder. Her gives takket være indgående analyser af udvalgte toldsteder et klart og levende indtryk af funktionerne og af personalet. Vi ser arbejdsformerne, dagligdagen og dens varierede opgaver. De blandede faglige forudsætninger træder også frem; mange i etatens lavere lag manglede simple skrivefærdigheder, andre kom ind takket være familieforbindelser, ofte ret unge, der som voluntører fik en vis uddannelse. En hel del kom ind efter at have forladt en officers- eller en underofficerstjeneste. I perioden 1825-30 blev 38 pct. af toldstillingerne be-

sat med militærpersoner; i 1853 bestemtes det ligefrem, at toldassistentstillingerne for halvdelens vedkommende skulle besættes fra Krigsministeriets område, et system der fortsatte perioden igennem. Bag princippet lå naturligvis ønsket om at aflaste statens pensionsbyrde (også dengang var aldersgrænsen lav i militæret), men langt op i tiden har der sikkert også gjort sig det forhold gældende, at den militære uddannelse og virksomhed var nogenlunde ene om at give erfaring i administration og organisation. Derfor var militærpersoner også anvendelige i postvæsen og hos jernbanerne. Egentlig elevuddannelse i etaterne kom sent og i øvrigt særlig sent i toldvæsenet.

Det er svært at vurdere toldpersonalets lønmæssige og sociale position. Lederstillingerne var uden tvivl omgivet med en betydelig agtelse, men embedsmændenes økonomiske vilkår er komplicerede, det gælder både for de højest og de lavere placerede. Dette skyldes, at en stor del af aflønningen skete i sportelform. Det gælder også, fordi meget af personalet langt op i tiden var ansat og lønnet af cheferne enten privat eller af kontorholdsbevillingerne. Det er uhyre svært at vurdere ældre tiders lønniveau; men toldembedsmændene var bestandig på jagt efter ekstraindtægter. Det er nok muligt, at det kan tages som et vidnesbyrd om, at der var noget i vejen med lønnen. Toldfolkene delte imidlertid i den henseende skæbne med andre offentligt ansatte og har gjort det til det sidste.

Lønnen var ikke dårligere end for mange andre i samfundet, men ambitionerne var anderledes. Det følte urimeligt, at toldforvalteren ikke havde råd til at deltage i den årlige dyrskuemiddag. Og så havde man udgifter til skolepenge; selvfølgelig kunne børnene sættes i en kommuneskole, men, hed det i Tidsskrift for Toldvæsen, »det var det samme som at overlade drenge-
ne til en almindelig arbejders beskedne livsstil-

ling«. Det var jo også et andet skolesystem på den tid.

En stadig klage fra personalet (uden for København!) var, at ellers ensartede stillinger var bedre placeret i hovedstaden end i provinsen. Det svarede ganske til alle andre tjenestegrene. At princippet også rakte ud over den reelle løn, viser sig deri, at titler som justitsråd, kammerråd osv. meget lettere dalede ned over hovedstadens embedsmænd.

Der er også andre områder, der viser træk fælles med den øvrige forvaltning i samtiden. Der er imidlertid i de faktiske forhold i toldvæsenet så mange manglende linier og en så ringe klargøring af målet med toldvæsenet (ud over dette at skaffe penge!), at flere klassiske administrationsproblemer ikke kan opstilles. Det viser sig eksempelvis i følgende spørgsmål: hvad ville man opnå? Hvilke midler og organisationsformer blev anvendt? Lykkedes det eller lykkedes det ikke? Disse klassiske spørgsmål har Henrik Fode måttet afstå fra at besvare. Dette er for så vidt også bogens konklusion. Der sluttes nemlig med et afsnit, der bærer titlen: en tilfældig etat? Spørgsmålet besvares med, at det var det. »Dens eksistensberettigelse og arbejdsopgaver blev ikke nærmere drøftet af politikerne. Det var noget overleveret fra ældre tid, og det var noget, også andre stater havde«.

Der er mange af dagens detaljer, som kan findes i de foregående århundreders toldhistorie. Det nye bind viser imidlertid, at det perspektiv, vi i nutiden har på toldvæsenet, ikke fandtes dengang, ja nærmest, at man slet ikke havde noget perspektiv. Det er fortjenstfuldt, at Henrik Fode har dokumenteret dette, ligesom det er fortjenstfuldt, at han har gjort det i en heldig kombination af kendsgerninger og refleksioner.

Vagn Dybdahl

Generalforsamling

Toldhistorisk Selskab afholder ordinær generalforsamling torsdag den 23. august 1990 kl. 16.15 i Told- og Skattestyrelsen, Amaliegade 44, København, kantinen, med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Beretning om virksomheden 1989-90
3. Regnskab for 1989-90
4. Valg af bestyrelsesmedlemmer mv
5. Fastsættelse af kontingent
6. Indkomne forslag, herunder forslag til ændrede vedtægter
7. Eventuelt

Efter generalforsamlingen holder sognepræst, cand.mag. Arne Hægstad et foredrag om vægte og lodder med udgangspunkt i Toldmuseets særudstilling. Medlemmer, der derefter vil deltage i et traktement bestående af tre stykker smørrebrød (25 kr), bedes tilmelde sig senest tirsdag 21. august på 33 15 73 00, lokal 143.

Tre ord på fire bogstaver

I det foreliggende nr. af ZISE møder læseren ikke alene det vante ord TOLD, men i det følgende forslag til vedtægter anvendes nu pludselig også ordet SKAT. Det kan muligvis chokere lidt. Og vel også give anledning til en og anden reaktion. Skal man nu også slås sammen på den måde? Svaret er både ja og nej.

Først og fremmest forbliver ZISE i en vis forstand sig selv lig, for navnet er nu foreslået optaget i formålsparagraffen. Men et tidsskrift udgivet af et Told- og Skattehistorisk Selskab vil helt naturligt få en underoverskrift lydende på Told- og Skattehistorisk Tidsskrift. Og i så fald vil man efterhånden finde SKAT behandlet historisk på lige fod med TOLD og alskens afgifter.

Og det lader sig gøre. For hvis man absolut vil, er det ganske vist ikke svært at påpege markante historiske forskelle mellem told og skat og de dertil hørende væsener. Men titter man lidt over skrankerne, kan man hurtigt argumentere for paralleller. Herregud, helt frem til 1760 sorterede såvel told- som skatteopkrævning under Rentekammeret, og først da skete en adskillelse på centralt hold. Og 1800-tallets toldforvaltere og amtsforvaltere var dog alle at karakterisere som kongelige oppebørselsbetjente placeret rundt om i landet på henholdsvis toldkamre og amtstuer.

Det er nok først og fremmest udviklingen i det 20. århundrede, der ligger bag det forhold, at det er to meget forskellige væsener, som nu er sat under fusionering med al den tummel og tumult,

noget sådant uundgåeligt medfører. Fra tolder-side møder man op med både et museum og et historisk selskab. Noget tilsvarende findes ikke på skattesiden. Men der er unægtelig en historie, der går tilbage til middelalderens tiende, hart-kornsskatterne, matrikuleringerne, de mange ek-straskatter, tidlige forsøg på beskatning efter indkomst og formue og endelig fra 1903 den mo-derne indkomstbeskatning. Som man kan se, er det en ganske spændende emnerække at kaste sig over. Og anskuet på den led er det da en situ-ation fyldt med muligheder.

Organisatorisk er der næppe heller nogen tvivl om, at selskabet vil være bedst tjent med at følge trop. Med formanden, C.A. Nielsens formulering er begrundelsen den, »at skal Toldhistorisk Selskab også under de nye forhold videreføres med den virkelyst og store tilslutning af medlem-mer, som har præget selskabet siden stiftelsen, er det en betingelse, at selskabets aktiviteter fort-

sat retter sig mod den fælles virksomhed og der-med ledelsens samlede ansvarsområde. Og det er i fremtiden såvel toldvæsenet som skattevæse-net«.

På den generalforsamling, som ovenfor er indvarslet, kan man endvidere forvente et for-mandsskifte, idet C.A. Nielsen ikke modtager genvalg. Også her er begrundelsen klar og konse-kvent. Det vil til enhver tid være en styrke for et historisk selskab af denne karakter »at for-mandsposten varetages af en repræsentant fra den øverste ledelse«.

Med denne introduktion overlades forslaget om ændrede vedtægter til læsernes - og dermed generalforsamlingsdeltagernes - velvillige over-vejelse. Den lige vægt på de tre ord TOLD, SKAT og ZISE er i alt fald et klart udtryk for en enig bestyrelses stillingtagen.

Anders Monrad Møller

Vedtægter for Told- og Skattehistorisk Selskab

Navn

§ 1.

Selskabets navn er »Told- og Skattehistorisk Sel-skab«. Dets hjemsted er København.

Formål

§ 2.

Selskabets formål er at skabe interesse for told-, skatte- og afgiftshistorie samt for det danske toldvæsens og det danske skattevæsens historie, fx ved afholdelse af foredrag, samt udsendelse af forskellige publikationer. Endvidere skal selska-bet udgive et told- og skattehistorisk tidsskrift, benævnt Zise. Selskabet samarbejder i videst

muligt omfang med andre selskaber og forenin-ger, der indenfor de nævnte områder har be-slægtede formål.

Medlemmer

§ 3.

Som medlem af selskabet kan optages såvel en-kelpersoner som institutioner, foreninger og an-dre juridiske personer.

Udmeldelse

§ 4.

Udmeldelse kan kun ske skriftligt med mindst 4 ugers varsel til udgangen af et regnskabsår.

Regnskabsår

§ 5.

Selskabets regnskabsår er 1 april til 31 marts. Regnskabet skal revideres af 2 revisorer, der udpeges på den ordinære generalforsamling.

Kontingent

§ 6.

Kontingentet såvel for enkeltpersoner som for institutioner m fl fastsættes på den årlige ordinære generalforsamling.

Bestyrelse

§ 7.

Selskabets bestyrelse består foruden af formand og redaktør af 7 medlemmer, der vælges på den ordinære generalforsamling for 2 år ad gangen, således at formanden og 4 bestyrelsesmedlemmer vælges på et års ordinære generalforsamling, redaktør og 3 bestyrelsesmedlemmer på det følgende års generalforsamling. Genvalg kan finde sted. I bestyrelsen skal være mindst 4 personer med tilknytning til told- og skattevæsenet og såvidt muligt en universitetsuddannet historiker.

§ 8.

Bestyrelsen konstituerer sig efter hver generalforsamling med næstformand, sekretær og kasserer. Formanden indkalder til bestyrelsesmøde, når der er sager til behandling, eller når et af bestyrelsesmedlemmerne begærer det med anførsel af dagsorden.

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når flere end halvdelen af dens medlemmer er tilstede eller skriftligt har afgivet deres votum over dagsordenen for mødet.

Beslutninger tages ved simpel stemmeflerhed. I tilfælde af stemmelighed er formandens stemme afgørende.

Sekretæren fører en protokol over bestyrelsens forhandlinger.

Generalforsamling

§ 9.

Selskabets højeste myndighed er generalforsamlingen. Den indkaldes med mindst 14 dages varsel ved meddelelse til selskabets medlemmer. Den ordinære generalforsamling afholdes hvert år i august eller september måned med følgende dagsorden:

1. valg af dirigent

2. beretning

3. regnskab

4. valg af

a. formand, jf § 7.

b. redaktør, jf § 7.

c. bestyrelsesmedlemmer, jf § 7.

d. to bestyrelsessuppleanter

e. to revisorer

f. en revisorsuppleant

5. fastsættelse af kontingent

6. indkomne forslag

7. eventuelt

Forslag fra medlemmerne, der tilsigter en generalforsamlingsbeslutning, skal være sekretæren i hænde senest 1 juni. Alle beslutninger, med undtagelse af de i § 11 og 12 nævnte, tages af generalforsamlingen med simpel stemmeflerhed. På generalforsamlingen kan kun afgives stemmer af medlemmer, som møder personligt. Institutioner m fl har kun én stemme.

Over generalforsamlingens forhandlinger føres en protokol.

§ 10.

Ekstraordinære generalforsamlinger kan indkal-

des, når bestyrelsen finder det fornødent, og skal indkaldes, når to bestyrelsesmedlemmer eller mindst 25 medlemmer fremsætter skriftligt krav herom. Indkaldelsen finder sted med 14 dages varsel til selskabets medlemmer.

Vedtægtsændringer

§ 11.

Forslag til ændringer i selskabets vedtægter skal fremgå af dagsordenen for den generalforsamling, hvorpå de agtes behandlet. Til vedtagelse af sådanne forslag kræves, at 2/3 af samtlige medlemmer stemmer for det. Såfremt der på generalforsamlingen er flertal for forslaget, men der er færre end 2/3 af samtlige medlemmer til stede, kan det forelægges for en ekstraordinær generalforsamling, hvis beslutning herefter træffes med almindelig stemmeflerhed.

Opløsning

§ 12.

Forslag til opløsning af selskabet skal behandles på to til dette formål indkaldte generalforsamlinger, der skal afholdes med mindst 14 dages mellemrum. Til vedtagelse af forslaget kræves, at 2/3 af de fremmødte medlemmer stemmer for det.

I tilfælde af selskabets opløsning skal selskabets aktiver anvendes til støtte for told- og skattehistorisk forskning.

Retningslinier for »Zise« - Told- og Skattehistorisk Tidsskrift

Tidsskriftet redigeres efter retningslinier fastsat af bestyrelsen.

Tidsskriftet skal være rummeligt. Emneafgrænsningen til told-, skatte- og afgiftshistorie fortolkes lempeligt. Indenfor denne afgrænsning optages bidrag fra anekdoter til videnskabelige afhandlinger.

Opstår der tvivl om, hvorvidt en artikel bør optrykkes i tidsskriftet, træffer bestyrelsen afgørelse i sagen.

Det er redaktørens opgave at fremkalde egnede bidrag til tidsskriftet, og redaktøren er ansvarlig for tidsskriftets indhold.

Redaktøren kan foretage en behersket formel og sproglig revision, under forbehold af forfatterens godkendelse.

Tidsskriftet tilstræbes udsendt 3 gange årligt, i februar, juni og oktober med numre á 30 - 40 sider.

Indhold:

1. Artikler. Helst ikke over 15 sider; større artikler kan deles.
2. Rubrikker. Redaktionelt og tilsendt stof, f.eks. orientering om litteratur, om arrangementer, kuriøse småstykker; o.lign.
3. Foreningsmeddelelser, herunder referat af møder og orientering om foreningsarrangementer.

Bestyrelsen

Inde i bladet:

Jan Kanstrup: Krydsjagten Langelands forlis, fortsat	3
Otto Jensen: Min tid som grænsegendarm og tolder	31
Boghøsten 1989	45
Generalforsamling	60
Tre ord på fire bogstaver	60
Forslag til vedtægter	61

