

zise

Toldhistorisk Tidsskrift

Nr 1 - 2

1981

4 årg

It albert wessel aff hede ladd i bergen i norge oc haffde inghe beiff och gaff	1 nob
It willm ostergole aff hamborch haffde komet godtz inge gaff	1 nob
It hort blom aff hamborch haffde komet godtz inghe oc gaff	1 nob
It karsten junge aff hamborch haffde komet godtz inghe oc gaff	1 nob
It macten stede aff hamborch haffde komet godtz inghe oc gaff	1 nob
It holsten aff hede haffde komet godtz inge oc gaff	1 nob
It hennse nyehage aff stedsind haffde komet godtz inge oc gaff	1 nob

Comer aff thet tte opreke stader haffter giffet
i thet aar beloffed sig wunnen nobel jenske gt

Smaa smaaen paa alle opbreffe aff tollind from reg oppbreget
haffde i thet forstet aar paa nui nadi thet regne alene bezeuget i dmsk
At 2 mgt, 1 mgt gt oc i mgt danstet till viamer oc vni feting 20 nst reg

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

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

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

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

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

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

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

P Gersmann (næstformand)
Gunnar Jakobsen (sekretær)
Karin Christensen (kasserer)
Jan Kanstrup (redaktør)
Arne Hægstad
Kaj Elkrog

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

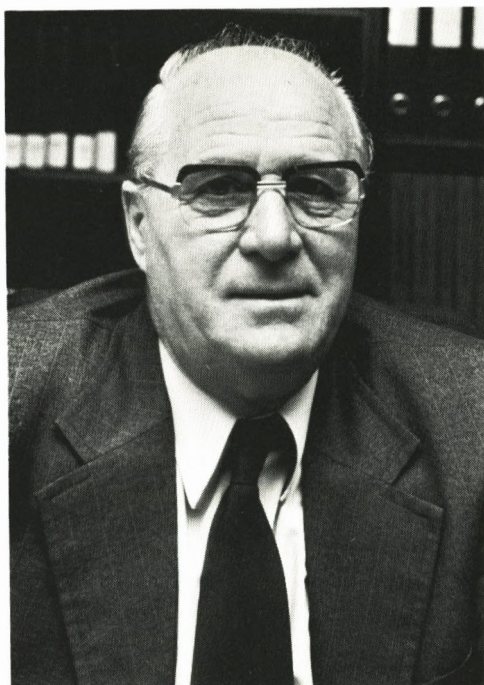
Manuskripter bør - om muligt - være maskinskrivne, med ekstra linieafstand og en margin på ca 6 cm.

Forslag til illustrationer og billedtekster må meget gerne medsendes.

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

Forsideillustrationen viser sidste side af øresundstolderens indtægtsregnskab for 1528, jfr billedteksten til illustrationen side 11 (Rigsarkivet).

Ved tolldirektør V E Parvings død



I sin lange historie har det danske toldvæsen kun i kort tid haft sin egen etatschef. For det meste har toldvæsenet direkte været underlagt et ministerielt organ, senest departementet for told- og forbrugsafgifter.

Det var derfor en stor omvæltning, der skete for godt 15 år siden, da toldvæsenet blev udskilt fra departementet som en selvstændig administrationsgren med sin egen chef. Parving tog ivrigt del i forberedelserne hertil og var med til at udforme den nye direktoratsordning. For mange i toldvæse-

net var ønsket om selvstændighed naturligt nok følelsesmæssigt betonet. For Parving var det et spørgsmål om at få skabt en moderne told- og afgiftsetat, der effektivt og til gavn for helheden kunne virke som opkrævnings- og kontrolmyndighed. Han lagde megen vægt på, at toldvæsenet skulle vejlede erhvervslivet.

Siden begyndelsen af halvtredserne havde Parving været med i det reformarbejde, som førte frem til en ny toldlovgivning omkring 1960. Han udviklede et system for varers toldbehandling, som vandt megen

anerkendelse i ind- og udland. Men det var ham en skuffelse, at det ikke ved denne lejlighed lykkedes at få gennemført lovregler og arbejdsrutiner, der var afpasset efter tidens nyeste krav. Muligheden herfor kom, da toldvæsenet ved momsens indførelse i 1967 fik pålagt en af sine største opgaver i nyere tid. Og de blev udnyttet.

Parving havde siden sin ansættelse som 17-årig vandret op igennem alle tjenestegrader i toldvæsenet. Han blev tolddirektør og chef for etaten i 1975. Han kendte etatens arbejde ud og ind, han kendte dens personale, han vidste, hvilke krav man kunne stille til det, og hvilke krav man ikke kunne stille. Mangler måtte afhjælpes ved et omfattende og systematisk undervisningsarbejde. Han etablerede med sit gamle arbejdssted — tolddepartementet — et forbilleligt samarbejde. Han beviste, at tanken om at dele den centrale told- og afgiftsadministration i et direktorat og et departement var rigtig.

Toldvæsenet har i tidens løb haft markante personligheder som chef: Sponneck, Marcus Rubin og Michael Koefoed, for at nævne nogle. Men det er ikke som tolddirektører, at de huskes. Sponneck var politiker, Rubin historiker og Michael Kofoed ministerrådgiver.

Parving var tolder. Han var praktiker, der udnyttede sin viden til at opstille mål og afstikke retningslinier. Han var meget vel klar over, at der ikke altid går en lige vej fra målsætningen til målets realisering. Andre kunne godt få lov til at sige deres mening — vel at mærke hvis de havde ar-

gumenterne i orden. Men derefter skulle afgørelsen træffes, og det blev den.

Resultatet af Parvings arbejdsindsats er blevet, at han sammen med sine medarbejdere langt ned i rækkerne — lokalt og på landsplan — har gjort toldvæsenet til et effektivt kontrol- og serviceorgan, som samfundet kan være tjent med.

I de senere år var Parving stærkt optaget af toldhistoriske spørgsmål. Han fik stiftet Toldhistorisk Selskab og var iøvrigt meget beskæftiget med forberedelserne til toldvæsenets 350 års jubilæum i januar 1982. Han havde jo selv stærkt medvirket til den omkalfatring af toldetatens struktur, der har fundet sted, og det var ikke en rørstrømsk kærlighed til »de gode gamle dage«, der fik Parving til at interessere sig for toldhistorie. Det var et udslag af hans ønske om at se fænomenerne i sammenhæng, både i nutid og fortid.

Også her krævede Parvings intellekt, at man gik grundigt og systematisk til værks. Derfor blev han aldrig træt af at opfordre ældre — nuværende og forhenværende — toldere til at fortælle om deres oplevelser i tjenesten, gerne ledsaget af fotografier ikke mindst af toldvæsenets bygninger. Han mente ikke blot, at det kunne være fornøjeligt for andre at stifte bekendtskab med sådanne tidsbilleder, men han havde også den opfattelse, at de kunne være impulser for historieforskningen.

Parvings indsats i det danske toldvæsen har sat sig dybe og varige spor.

Paul Gersmann

Ved toldinspektør Robert Svalgaards død



Fredag den 29 maj modtog man på Thisted Distriktstoldkammer og i Toldhistorisk Selskab det triste budskab om, at Robert Svalgaard samme dag var afgået ved døden.

Med Svalgaards død har toldvæsenet mistet en flittig og dygtig embedsmand, der loyalt og samvittighedsfuldt har passet sit arbejde i toldvæsenet i over 40 år. Det er karakteristisk for Svalgaards tjeneste, at hans tilknytning til fødeegnen Thy var stærk. I de fyrre år har hans tjeneste i toldvæsenet således været udøvet i Thy eller i egne ikke langt derfra. Han holdt af Thy,

og det kom også til at spille en væsentlig rolle for den indsats, Svalgaard ydede i Toldhistorisk selskab.

Med Svalgaard har toldetaten også mistet en kollega, der nærrede en så usædvanlig interesse for sin gamle etat, at man næsten kan tale om et kærlighedsforhold. Og det gjaldt især det toldvæsen, der var knyttet til hans hjemegn.

Da Toldhistorisk Selskab blev dannet i 1977 var det derfor naturligt, at Svalgaard kom med i bestyrelsen. Og for os, som kendte ham, var det ikke nogen overraskel-

se, at han samtidig blev valgt til kasserer for selskabet. Svalgaard udstrålede soliditet og besindighed, og disse egenskaber forenet med thyboens sans for tal og økonomi gjorde ham til en uforlignelig kasserer, som var med til at bringe selskabet frelst gennem dets første år, hvor netop økonomien spiller en afgørende rolle.

Men Svalgaard begrænsede ikke sit virke for selskabet til talmageriet. Han gik ind i hele arbejdet med den energi og pligtfølelse, som også var et særkende hos ham. Han var stærkt optaget af historie, og det er fortalt, at han med stor grundighed og flid efterhånden havde fået samlet ca 20 000 kort med oplysninger af stor lokalhistorisk værdi i sit hjem i Thisted. Endvidere, at det var lykkedes Svalgaard at tilegne sig en arbejdsmetode, som bevirkede, at han kunne arbejde med historiske spørgsmål på højt videnskabeligt plan.

Dette betød, at også andre end Toldhistorisk Selskab havde bud efter Svalgaard. Han har således skrevet bogen om Redningsvæsenets Historie i 125 år samt adskillige artikler i årbogen mv. Ved sin død arbejdede Svalgaard på en bog om kryds-

toldvæsenet. Denne bog forventes udgivet af Toldhistorisk Selskab.

Til trods for, at Svalgaard ved sin utrolige flid og grundighed havde skaffet sig en pæn position på det historiske område, var hele hans optræden præget af den behagelige beskedenhed, der gjorde det til en fornøjelse at samarbejde med ham, og som utvivlsomt også har bidraget til at skaffe Svalgaard sine mange forbindelser af betydning for bestyrelsesarbejdet i Toldhistorisk Selskab.

Svalgaard opfyldte til fulde det »husråd«, som forfatteren Piet Hein giver i sit gruk om »Den sande beskedenhed«, hvori han skriver:

Den sande beskedenheds sande magi
skal udøves dybt i Ens hjerte.

Man skal være så storsnu'et helt indeni,
at man slet ikke er det.

Robert Svalgaard vil både som menneske og som bestyrelsesmedlem være dybt savnet i Toldhistorisk Selskab.

K Elkrog

Moder Sigbrit og Øresundstolden

AF MIKAEL VENGE

1. Indledning

Christian II's sidste regeringsår repræsenterer et højdepunkt af magtmisbrug overfor den europæiske skibsfart i Øresund, som vel endda overgik Christian IV's tilsvarende overgreb i det 17. århundrede. Med fuld ret har eksperten i senmiddelalderlig toldhistorie, Poul Enemark, karakteriseret den danske regerings holdning som en »hensynsløs og delvis retsløs toldpolitik« (1).

Anledningen til overgrebene var naturligvis Christian II's kostbare krigspolitik, der førte til Sveriges erobring 1520, men som også anspændte rigets finanser til bristepunktet.

Det kan ikke nægtes, at de danske forholdsregler i al deres brutalitet bringer mindelser om vore dages oliesheiker, som - i brugernes øjne - udnytter et monopol til det yderste.

Danmarks herredømme over Øresund benyttedes imidlertid ikke blot til at skruetoldafgifterne i vejret, men også til at underkaste skibsfarten allehånde restriktioner, der motiveredes ved forsyningsmæssige og strategiske hensyn.

Varer blev tvangsudskrevet til den danske flådes behov og skibe - undertiden hele flåder - tilsvarende beslaglagt som troppe-transportskibe. Endvidere pålagdes de skibe, der kom vestfra og var på vej ind i Østersøen, en række bånd, der skulle hindre forsyninger i at nå frem til kongens svenske modstandere. Flere vigtige varer, udover våben og anden militær udrustning sær-

ligt saltet, blev ligefrem erklæret for kontrabande og nægtedes passage.

I øvrigt måtte alle passerende skibe forpligte sig til ikke at anløbe visse havne i Østersøområdet, der mistænktes for at stå i forbindelse med de oprørske svenskere - det gjaldt først og fremmest Reval (Tallinn) - og omvendt blev selvsagt de redere og skippere, der havde anløbet disse havne med deres skibe eller blot mistænktes for at stå i økonomisk forbindelse med dem, ramt af repressalier, hvis de indfandt sig i Sundet.

Hele denne stærkt restriktive politik byggede øjensynligt på en forestilling om et dansk herredømme over Østersøen, et »dominium maris baltici«, som det kendes senere i det 16. århundrede, der bundede i beherskelsen af den vitale Sund-passage. Foruden den passerende skibsfart skulle også den indre Østersø-handel følge den danske konges vilje.

At skibsfarten vandede sig under denne tvang, er indlysende, ligeledes at restriktionernes gennemførelse må have krævet et både omfattende og kompetent bureaukрати, der kunne underkaste skibsfarten den fornødne kontrol.

Desværre eksisterer der ingen Øresundstoldregnskaber fra Christian II's tid, der kunne have belyst hans toldvæsens effektivitet (2). Materialet fra de nordtyske hansestæder, der er trykt i kildeudgaven Hansaserecense, er imidlertid tilstrækkeligt til, at vi glimtvis kan følge udviklingen af toldspørgsmålet.

2. Øresundstoldens flytning til København 1519

Centralt i denne udvikling står en enkelt skikkelse, den forkætrede moder Sigbrit, der var Christian II's »overtolder« og i det hele taget bestyrede statens finanser (1). Det var efter alt at dømme også Sigbrit, der stod bag lukningen af toldboden i Helsingør 1519 og Øresundstoldens flytning til København, der blev signalet til den skærpede toldpolitik.

Hvorledes flytningen i praksis gennemførtes, ved vi ikke. Af gode grunde blev ordningen ikke langvarig. Vi må vel forestille os, at skibene alligevel har måttet lægge til i Helsingør og fremvise en kvittering for betalt told, da det ikke har været muligt at kontrollere skibsfarten i København.

Af en klage fra Danzig (Gdansk) til Christian II, dateret 27. juli 1519, fremgår det, at skibene nu var tvunget til at fravige deres sædvanlige kurs og begive sig ind i Revshaledybet (Københavns red), og at nogle havde måttet vende om i Helsingør for at komme til at fortolde i København (2).

Klagen viser, at flytningen ikke har været averteret på forhånd. Da forårssejladsen åbnede, er de første af Danzigs skibe sejlet til Helsingør, som de plejede, og er herfra blevet dirigeret tilbage til København.

For de hollandske skibe og den øvrige vesteuropæiske skibsfart har problemet været mindre, men man forstår danzigerens irritation.

Sandsynligvis skete flytningen i slutningen af maj. I en kvittering til tolderen i Helsingør, Hans Pedersen, fra den 24. juli 1519 hedder det, at han havde aflagt regnskab for alle indtægter, oppebåret indtil 14 dage før pinsedag (= 29. maj), »han derfra skiltes«, d.v.s. da han fik sin afsked (3).

Det stemmer med en klage fra Stralsund, der fremførtes på et hansemøde den 17. juni, og hvorefter byens skipper på ca. 14 dage siden, altså omkring 1. juni, havde berettet om nogle nye besværinger, der var overgået dem i tolden i Helsingør. Desværre gengives besværingerne ikke, og en samling af klagepunkter, der blev læst højt på mødet, er ikke citeret (4), men der kan næppe være tvivl om, at vi her står overfor den tidligste hentydning til toldstedets flytning.

Det var måske at vente, at et så forbavsende overgreb ville fremkalde stærkere reaktioner og fremtræde tydeligere i kilde-materialet. Vi må imidlertid huske, at overgrebene mod handel og skibsfart i disse år florerede ikke blot i Danmark, men også i Nederlandene og England, hvor hansekontorerne truedes af lukning (5).

Det var problemer af langt større rækkevidde end Øresundstolden, navnlig for hanseforbundets leder, Lübeck, der aldrig havde lagt skjul på sin principielle uvilje mod Sund-passagen og muligvis i al hemmelighed betragtede udviklingen med tilfredshed eller i hvert fald med spændt opmærksomhed (6).

Foreløbigt tvang situationen dog hansestæderne til sammenhold. Ved forliget i Segeberg 13. maj 1520 måtte Lübeck og dets forbundsfæller acceptere det danske krav om blokade af de svenske »oprørere«, men til gengæld forpligtede Christian II sig til at ophøre med alle overgreb, herunder opkrævningen af told på usædvanlige steder, »således som Øresundstolden til mærkelig forhindring er blevet lagt til København« (7).

Om Segeberg-forliget, der i øvrigt kun gjaldt for et år, blev udført for Øresundstoldens vedkommende, er uvist (8). Men i sommeren 1521 var København i hvert fald



Teglsten med indridset skib fra Marie kloster i Helsingør, dateres ca. 1430-1530. Fra 1420'erne og helt op til 1857 var Helsingør Sundtoldens by. Denne og flere lignende skitser af de fremmede skibe, der lagde til i Helsingør for at fortolde, er - efter skibstyperne at dømme - en gang i 1500-tallets begyndelse hastigt blevet indridset i den våde tegl. Sceneriet har også været velkendt for den bekendte Paulus Helie alias Paul Helgesen, der var munk i Marie klostret på Christian II's tid, men flyttede til København som forstander for Hvide kloster i 1519 - samtidig med Øresundstolden. Betegnende for den gamle helsingoraner knyttede han senere i Skibbykrøniken følgende ejendommelige kommentar til Christian II's bryllup 1515 med en prinsesse fra Nederlandene: »Det havne- og toldsted, der lå dem bekvemmost, blev forlagt til et andet sted, tolden blev forhøjet og deres skibe holdt tilbage under det falske påskud, at de skulle bruges i krig, men i virkeligheden blot for at de kunne købe sig fri med en stor pengesum« - en nok så træffende karakteristik af Sigbrits toldpolitik, som denne artikel forsøger at udrede (gengivet efter Danmarks Kirker 2, I s. 314-15).

stadig toldsted, som vi skal se i det følgende afsnit, og vedblev formentlig at være det i resten af Christian II's regeringstid bortset fra, at der næppe har været told af betydning at opkræve i 1522, da hansestæderne og Danmark gerådede i åben krig (9).

Først magtskiftet 1523 berøvede endeligt København dens status af toldsted. Sigbrit, der havde forestået opkrævningen, forlod som bekendt Danmark den 13. april om bord på Christian II's flåde, og de nye magthavere ansatte i stedet den gamle tolder, Hans Pedersen. Herefter må vi formo-

de, at toldstedet i Helsingør omgående er blevet retableret (10).

Det sejrende parti understøttedes bl.a. af Danzig og andre hansestæder, der havde lidt under flytningen, således at det har været utænkeligt andet end, at det nye styre under Frederik I straks fjernede denne anstødssten for skibsfarten (11).

Desuden ønskede Frederik I og hans rådgivere for alt i verden at vise sig imødekommende overfor Nederlandene, der nødtigt skulle føle anledning til at understøtte Christian II.

Helt give afkald på Øresundstolden kunne Frederik I naturligvis ikke. Opkrævnningen er vel begyndt umiddelbart efter, at Krogen den 15. juni 1523 havde overgivet sig, og har formentlig allerede denne første sommer skæppet godt i kassen til de nye magthavere, eftersom sejladsen havde været indstillet det foregående år, som vi har set (12).

Under krigsbegivenhederne havde Lübeck indstændigt frarådet hollænderne at indfinde sig - af lutter søsterlig omsorg for deres velfærd, naturligvis. Men i 1523 har lübecerne antageligt måttet tie og bie, skønt fristelsen til at forulempe de hollandske rivaler med den hanseatiske krigsflåde, der lå samlet ud for det belejrede København, må have været betydelig. Hverken den danske regering eller Lübecks - til lej-

ligheden - forbundsfælle Danzig har villet acceptere overgreb mod hollænderne (13).

3. Sigbrits bestyrelse af Øresundstolden

1519 - 23 opkrævedes altså Øresundstolden i København. Om formålet med flytningen kan der ikke herske tvivl: den har været et led i den danske regerings skærpede toldpolitik, som blev skitseret i indledningen. At denne politik i høj grad berørte Øresundstolden, har den nyere forskning tilsyneladende ikke været klar over (1).

Sigbrit foregreb i virkeligheden de reformer senere i det 16. århundrede (1548 - 67), hvorved Øresundstolden helt skiftede karakter, og udbyttet for den danske krone mangedobledes (2).

Ved Øresundstoldens indførelse eller rettere ved den overførelse af Skånemarkedets skibstold til Helsingør, der fandt sted under Erik af Pommern, og som Kai Hørby har påvist, svarede 1 nobel pr. skib i told (3).

Under Christian I forekommer tilfælde af forhøjelser i form af varetold (4), men disse forsvinder atter under Hans.

I de to ældste bevarede Øresundstoldregnskaber fra 1497 og 1503 optræder til gengæld skibstold på både 2 og - i sjældne tilfælde - 3 nobel foruden den gamle sats

Øresundstoldregnskabet 1528 s. 1. Regnskabet er skrevet af Peder Hansen, der tiltrådte som sundtolder efter sin fader netop 1528 og fratrådte i marts 1548, anklaget for mangler i sit regnskab. Det er det ældste bevarede Øresundstoldregnskab efter Hans Pedersens to regnskaber fra 1497 og 1503. Først 1536 indledes den sammenhængende række af Øresundstoldregnskaber. Med 1528-regnskabet er vi tilbage i - fra skibsfartens synspunkt - den lykkelige tid inden Sigbrits overtagelse af Øresundstolden. Vi ser, at hver skipper som hovedregel betaler en nobel. Kun enkelte nederlandske skippere, hvis skibe har været særligt store, må erlægge to nobel. I øvrigt bemærker vi blandt skipperne (nr. 10 fra neden) den Arndth Fresze fra Danzig, som Sigbrit i 1521 beskyldte for at handle med svenskerne (Rigsarkivet).

Anno po^e oc xxviii t^hz^e effig^est^hen ez t^hen told som reg t^hass^e
 oppedaarich paa noz nad^e getu segne konings st^hid^e
 wdi g^oud i t^hz^e aar som fore s^haar ster^hunct

Ju thomes albrut ^h aff st ^h echingeruold gaff	1 nob
Ju Cornelis klans ^h aff amsterdam gaff	1 nob
Ju grote p ^h et ^h er aff seerdam gaff	1 nob
Ju geit st ^h ander ^h aff lamsme ^h gaff	1 nob
Ju Jacob klop ^h aff ossaen gaff	1 nob
Ju willem broes aff st ^h echingeruold gaff	1 nob
Ju thomes f ^h sker ^h aff ossaen gaff	1 nob
Ju hans b ^h liger ^h aff d ^h amster ^h en gaff	1 nob
Ju Cornis j ^h andam ^h aff st ^h echingeruold gaff	1 nob
Ju J ^h han d ^h ony aff st ^h otlandt gaff	1 nob
Ju h ^h enrich h ^h erz ^h oit aff st ^h otlandt gaff	1 nob
Ju Robert ^h sm ^h rom aff st ^h otlandt gaff	1 nob
Ju Sanders g ^h em aff st ^h otlandt gaff	1 nob
Ju Robert ^h rem ^h ess ^h aff st ^h otlandt gaff	1 nob
Ju p ^h et ^h er h ^h emick ^h aff m ^h iddelb ^h org gaff	1 nob
Ju p ^h et ^h er j ^h han ^h aff r ^h arop gaff	1 nob
Ju J ^h han van st ^h aur ^h en gaff	1 nob
Ju h ^h erke b ^h arzen aff en ^h br ^h ss ^h gaff	1 nob
Ju klans klans ^h aff eda gaff	1 nob
Ju d ^h ient f ^h ess ^h aff d ^h ass ^h er gaff	1 nob
Ju m ^h out ^h en v ^h yn ^h sk ^h oot ^h aff d ^h amster ^h en gaff	1 nob
Ju Jacob k ^h op ^h er aff d ^h amster ^h en gaff	1 nob
Ju thomes albrut ^h aff st ^h echingeruold gaff	1 nob
Ju r ^h ynes h ^h olef ^h ot ^h aff d ^h amster ^h en gaff	1 nob
Ju k ^h lops p ^h ot ^h er aff d ^h amster ^h en gaff	1 nob
Ju Cornis klans ^h aff amsterdam gaff	1 nob
Ju hans h ^h orn aff d ^h amster ^h en gaff	1 nob
Ju hans h ^h ross ^h aff d ^h amster ^h en gaff	1 nob
Ju hans h ^h offm ^h ester ^h aff d ^h amster ^h en gaff	1 nob

Somend paa t^hen s^hit ez xxviii nobel

på 1 nobel (5), en naturlig følge af de nye, store skibstyper, som kravelbyggeriet fra 2. halvdel af 1400-tallet resulterede i.

At dømme efter disse ældste regnskaber indbragte Øresundstolden årligt knap 4.000 gylden, idet en nobel regnedes = 2½ gylden (6).

Først Sigbrit brød imidlertid afgørende med den oprindelige skibstold og indførte i stedet varetolden. Straks efter Øresundstoldens flytning opkrævedes 1 guldgylden for hver 10 læster varer af den nederlandske skibsfart, d.v.s. for et skib på 50 læster en fordobling af den oprindelige sats, og efter udløbet af Segeberg-forliget i sommeren 1521 udstraktes forhøjelsen til at gælde hansestæderne (7).

Det kan synes, at denne takst var beskeden. I en tid med naturalieøkonomi har den kontante erlæggelse af tolden imidlertid givet vejet tungt. Hertil kom, at kontrollen under Sigbriets regime skærpedes.

Hvor nøje hun overvågede skibsfarten ses, hvis vi nærmere betragter hendes hævdelse af den nye told i 1521. Netop fra sommeren 1521 er der bevaret en særligt fremragende kilde eller rettere samling af kilder, der giver indblik i hendes virksomhed.

I to uger, fra den 9.-23. juli, opholdt Danzigs sekretær (8), Ambrosius Storm, sig i København. Under sit ophold sendte han tre store rapporter hjem til Danzig om toldspørgsmålet, som det var hans opgave at forhandle, og ved afrejsen udfærdigede han en udførligere, samlet indberetning (9).

I disse rapporter fremtræder ikke blot den danske regerings toldpolitik ret utilsloret, set med Ambrosius Storms øjne, men også Københavns kortvarige storhedstid som et (ganske vist højst ufrivilligt) knudepunkt for Østersøhandelen belyses.

Fra sin gård på Amagertorv havde Sigbrit efter Øresundstoldens flytning bekvem

Christian II tegnet af Albrecht Dürer i Antwerpen 1521. Under sine forhandlinger med den danske regering i sommeren 1521 hævdede Danzigs gesandt, Ambrosius Storm, at Christian II selv ville have indrømmet hans fordringer i toldspørgsmålet, hvis han havde været til stede. Det hjalp dog ikke gesanden. Christian II var rejst til Nederlandene midt i juni, opfyldt af sine storpoltiske planer, og vendte først hjem i slutningen af september. Fra besøget stammer denne tegning af Albrecht Dürer, der nu findes på British Museum, og som givet forestiller kongen. I sin dagbog beretter Dürer, at Christian II den 2. juli »i hast« sendte bud efter ham og bad ham gøre hans portræt, hvilket han gjorde »med kul«. Kongen bad ham også spise med sig og viste sig i det hele taget meget nådig imod ham. Dürer skriver videre, at Christian II havde imponeret Antwerpens borgere ved sit smukke, mandige udseende og ved at være redet igennem sine fjenders lande (hansestæderne ?) »selvtredie«. Det sidste var nu en tilsnigelse. I København forlød det, at kongen havde givet sig af sted »selvsjette«. Af Christian II's bankier Pompejus Occus regnskaber fremgår imidlertid, at han var ledsaget af bl.a. sekretærerne Anton von Metz og Stefan Hoffensteiner, livlægen Alexander Kinghorn, den københavnske storkøbmand Albert van Gock, officeren Claus Hermelin og den unge danske adelsmand Joachim Rønnow, hvortil utvivlsomt må føjes adskillige mere inferiøre ledsagere, altså i virkeligheden et ret anseeligt følge (se Bijdragen en mededeelingen van het Historisch Genootschap, Amsterdam 1915, s. 269, jf. om Dürer-portrættet Else Kai Sass i Politikens kronik 15.6.1971 og Hafnia 1976. Gengivelse efter sidstnævnte afhandling).



adgang til at inspicere skibsfarten, navnlig når - som det var tilfældet i sommeren 1521 - hele Østersøhandelen blev underkastet blokade på den danske konges bud.

Da Ambrosius Storm ankom til København den 9. juli forefandt han på reden hele den hollandske Østersøflåde, der var blevet arresteret på grund af krigen mod de svenske oprørere. Der foreligger endda en mulighed for, at Sigbrit personligt i en chalup lod sig sejle ud for at tage flåden i øjesyn.

Storm beskriver lidt uklart, hvorledes der den 22. juli over middag af Christian II's befalingshavere »og især fra Sigbrit« blev udset 10 saltskibe og 10 ballastere på reden, som skulle stilles til rådighed for den danske konge. Til gengæld måtte den øvrige flåde sejle videre (10).

Det viste sig dog, at eksproprieringen var et skuespil. De 20 udtagne skibe kunne, da det kom til stykket, købe sig fri, »så at danskernes forehavende ikke var andet end pengesag«, hedder det.

At Sigbrit personligt forestod toldoprævningen, kan ikke være tvivlsomt. I hansestædernes klager omtales regelmæssigt, hvad skipperne havde måttet give fru Sigbrit, og i forhandlingerne med Storm refereres der hyppigt til, hvad denne eller hin skipper havde lovet hende. Det må betyde, at hun selv var med til at fortolde de enkelte skibe, eller at toldoprævningen i det mindste er foregået i hendes navn.

Af det øvrige personale i tolddepartementet kendes kun en landsmand af hende, Vilhelm (Villem) Albertszoon fra Schwolle, der skiftevis kaldes hendes svend, tolder eller skriver (11), og måske har der heller ikke været andre.

Storm-forhandlingerne førtes i en overordentlig spændt atmosfære, efterhånden som Københavns red fyldtes af blokerede skibe, der kom fra øst eller vest og ville passere Sundet.

For de hollandske skibes vedkommende var der tale om en direkte blokade, idet Christian II og hans regering håbede at kunne tvinge de svenske oprørere til underkastelse ved at afskære dem fra forsyninger. Af den grund blev skibene tvunget til at losse deres ladninger af salt og deponere det i København (12).

Formodentlig har Christian II endvidere ønsket at lægge pres på den nederlandske regering. Det var netop i denne sommer, at han overraskende stak af til Nederlandene med nogle få ledsagere, heriblandt den senere Roskilde-bisp Joachim Rønnow, for at opnå forskellige politiske fordele og sikre sig udbetalingen af næste rate af dronning Elisabeths medgift, hvilket også lykkedes.

Efterhånden som Storm-forhandlingerne ebbede ud, synes da den hollandske flåde - som vi så - at have fået lov til at passere.

Danzigs flåde, derimod, blev holdt tilbage, fordi skipperne nægtede at betale den nye forhøjede sats, som hollænderne havde betalt i flere år, men som nu udstraktes til at gælde hansestæderne.

I sig selv har toldforhøjelsen dog næppe været afgørende, som det ses af en episode midt under forhandlingerne, da en af de blokaderamte skippere i desperation betalte den told, der blev forlangt, for at slippe af sted.

Denne skipper, Hans Stake, havde haft det uheld at tage fejl af indsejlingen til København, som skipperne jo ikke var kendt med, og var sejlet på grund ved Saltholm sammen med to efterfølgende skibe, der troskyldigt fulgte i hans kølvand. På et af disse skibe befandt gesandten Ambrosius Storm sig, hvem vi skylder oplysningen (13). Hændelsen illustrerer i øvrigt hvilke ulemper, toldstedets flytning beredte skibsfarten.

Hans Stake hørte givetvis til de mest fremtrædende skippere. Sammen med den skipper, der havde overført Ambrosius Storm, ledsagede han den 12. juli gesandten til et møde i Sigbrits gård. Efter ti dages forhandlinger brast imidlertid hans tålmodighed og uden at vente på det endelige resultat af forhandlingerne fortoldede han den 20. juli sit skib (14), sikkert - for det gode eksemplets skyld - under megen velvilje fra Sigbrits side.

Det gav imidlertid anledning til, at en tredje danziger-skipper, Max Lange, »foreholdt« Hans Stake det forkastelige i hans handlemåde, som Storm skriver. De danske myndigheder, der straks greb denne lejlighed til at skærpe tonen under forhandlingerne, mente endda, at Max Lange havde forsøgt at slå Hans Stake ihjel.

Nok så væsentligt for danskerne har dog sikkert været at opnå sikkerhed for en uhindret passage af Øresund, enten til en ny eller gammel sats.

Under Sigbrits bestyrelse af Øresundstolden gav toldydelsen anledning til allehånde forstyrrelser og overgreb. Under forhandlingerne nævnes hyppigt, at en skipper havde lovet hende at sejle til denne eller hin havn - som oftest Riga - »men sit løfte holdt han ikke«.

De danske toldmyndigheder forlangte åbenbart bestemmelsesstedet indsat i skibets papirer, naturligvis også til forevisning og kontrol, hvis skibet senere blev antruffet af et dansk krigsskib. Og Sigbrit forstod endvidere at skaffe sig underretninger om eventuelle besvigelser.

Om en skipper fra Danzig, der havde lovet hende ikke at sejle til Reval, hedder det, at han lod en anden sejle skibet dertil i sit sted (15). Lignende forsøg på at slippe udenom de danske krav omtales flere steder.

Skipperen Arndt Fresze, der havde forpligtet sig til at sejle til Riga, holdt heller ikke dette løfte (16). Andetsteds anføres han i en dansk fortegnelse over »svenkestærkere« - danzigere, der havde forbindelser med de svenske oprørere - så man kan forestille sig, hvor hans varer er endt. Herefter solgte han (pro forma?) sit skib til en anden skipper, Karsten Gildemeister, der imidlertid nu blev afkrævet en erstatning af Sigbrit.

Eksemplet viser, hvilket vel heller ikke kan overraske, at ikke blot skipperens og ladningens, men også skibets identitet blev kontrolleret. Sigbrits fremgangsmåde var for så vidt meget human. Da hendes forhør af Karsten Gildemeister tilsyneladende havde afdækket, at denne endnu manglede 100 mark i at have betalt skibet, forlangte hun, at han hæftede for, at Arndt Fresze ville betale netop dette beløb til hende.

Var danzigernes mål først og fremmest at sikre sejladsen, synes det danske hovedmotiv at have været fiskalt. For en tilsvarende forseelse blev skipperen Michel Friholt på stedet afkrævet et parti humle til en værdi af 90 mark (17).

Anderledes hårdhændet blev der grebet ind, når man fra dansk side mente at konstatere direkte forbindelser med de oprørske svenskere. Allerede i forhandlingernes indledende stadium havde Sigbrit i ophidsede vendinger beklaget sig over en svensk kaper, »den tyv og forræder«, der havde fået en god modtagelse i Danzig.

Den 19. juli blev skipper Timme Holm anholdt, mistænkt for at have huset denne kaper, Jöns Warge, og aftaget hans varer (18). Selve affæren om et kapret skotsk skib i Stockholms skærgård kan her forbigås. Interesse for os har de omfattende forholdsregler, der blev truffet for at påvise en forbindelse mellem kaperen og den an-

holdte skipper, og som belyser Øresundstoldens administration.

I Ambrosius Storms kvarter foranstaltedes et formeligt tribunal. Panelet var en kvintet bestående af Jens Holgersen, Glimminges bygherre af slægten Ulfstand og en garvet søkriger, fru Sigbrit, to københavn-ske borgmestre og Storm selv, mens lensmanden på Københavns Slot, Herman »Tysker«, var anklageren.

Som vidner førtes først tre danskere, der havde været i Danzig for at føre en retssag, dernæst en bådsmænd, der ligesom Timme Holm var blevet anholdt og sat i fængsel på Københavns slot, og endelig en købmand, der i Stockholm havde hørt omtrent det samme, som de øvrige vidner ved selv-syn havde konstateret i Danzig.

Den anklagede, Timme Holm, nægtede hårdnakket, men vikledede sig tilsyneladende ind i selvmodsigelser, udsat for Herman »Tyskers« krydsforhør. Herman »Tysker« sluttede med at kræve dødsstraf over ham og konfiskation af skib og ladning, men lod dog muligheden for en mildere afgørelse stå åben ved at appellere til panelet om råd.

Denne mulighed greb Ambrosius Storm. Han optrådte i virkeligheden som Timme Holms forsvarer ved at anfægte vidneudsagnenes værdi og konfrontere dem med Danzigs opfattelse af begivenhederne. Endvidere fremhævede han det urimelige i, at afgørelsen ramte rederne, der ejede skib og ladning, »hvorover han kun er betroet mand eller skipper«.

Tribunalet endte med, at Ambrosius Storm kautionerede for Timme Holm, der altså fik lov til at slippe indtil sagens endelige afgørelse.

Den skærpede justits overfor skibsfarten krævede naturligvis et samarbejde mellem overtolder Sigbrit, og de øvrige grene af

den kongelige administration, som vi har set i Timme Holm-sagen.

Det gjaldt særligt lensmanden, Herman »Tysker«, en obskur person, westphaler som Didrik Slagheck og formodentlig ligesom denne at betragte som Sigbrits »forlængede arm«. De militære foranstaltninger, der nødvendigvis måtte træffes i anledning af Øresundstoldens opkrævning, har påhvilet ham.

Det var også Herman »Tysker«, der midt under Ambrosius Storms forhandlinger med Sigbrit den 12. juli »kom faren-de«, som Storm lidt misbilligende skriver, og meddelte, at alle skibe indtil videre skulle blive liggende i København (19).

Ambrosius Storms ugelange forhandlinger med Sigbrit om toldspørgsmålet var stort set forgæves. Selv om det på enkelte punkter, således i Timme Holm-sagen, lykkedes ham at formidle en gunstig afgørelse, stod de danske myndigheder i hovedsagen fast.

Sigbrit, der i kongens fravær tydeligt var den ansvarlige for regeringens politik, og til hvem der bestandigt henvistes, fastholdt den nye toldsats, 1 guldgylden af hver 10 læster varer (20).

Da Storm forholdt hende det urimelige i, at Danzigs skippere ikke var blevet varskoet om forhøjelsen, fik han det arrogante svar - ganske vist formuleret som et citat af en bemærkning, Christian II skulle have ladet falde - at Danzig lå for fjernt (21). Når han videre påberåbte sig hansestædernes privilegier, lød svaret i al enkelhed, at privilegierne var bortfaldet på grund af stædernes forbindelser med svenskerne (22).

Det var en ringe trøst, at Sigbrit i sit endelige svar forsikrede, at danzigerne til gengæld for den nye told ville slippe for alle andre afgifter, der hidtil havde været pålagt (23). Desuden henviste hun til, at Chri-



Orlogsskib ca. 1520, Voldby kirke. Sammen med flere andre kalkmalerier af Christian II's orlogsskibe i jyske kirker afspejler dette den opsigt, udrustningen af flåden 1517 har vakt i samtiden, såvel som den maritime revolution, der havde fundet sted i Nordeuropa i de foregående årtier. Christian II's orlogsskibe var kraveller, oprindeligt en iberisk skibstype, der viste sin sødygtighed under de første opdagelsesrejser. Middelalderens hansekogger havde været »klinkbyggede«. Plankerne overlappede hinanden på langs og var naglet sammen. Det nye og dristige ved kravellens bygning var, at plankerne sattes direkte sammen, fastholdt af vanter inde i skibet, således at overfladen udadtil fremtrådte glat. Teknikken gjorde det muligt at bygge skibe i et hidtil ukendt format med tre eller flere master, hvilket atter revolutionerede navigationen. Også handelsskibe kunne være kraveller - en del af baggrunden for moder Sigsbri's toldforhøjelser (Nationalmuseet foto).

stian II's nye vagforordning indebar store fordele for hansekøbmændene. Disse indrømmelser har næppe haft stort at sige. Ambrosius Storm refererer dem uden kommentarer.

Foreløbigt måtte Danzig affinde sig med Øresundstoldens forhøjelse. Uden at vi hører nærmere, må Hans Stakes vrede kolleger - stærkt forsinkede - have bidt i det sure æble og fortoldet efter den nye sats.

Belønningen vinkede imidlertid forude. Efter krigsårene 1522-23 vendte de gamle tilstande i Øresund tilbage. Første reformerne fra slutningen af 1540'erne genoplivede Sigbrits politik.

4. *Opkrævning og håndhævelse*

Til sidst rejser sig uundgåeligt det spørgsmål, som ofte møder historikeren, hvorledes de danske myndigheder formåede at håndhæve Øresundstolden. Hvorfor sejlede de skibene ikke gennem Storebælt ?

Svaret lyder i al enkelthed, at det gjorde de også. De såkaldte vendiske stæder, Lübeck med sine nærmeste forbundsfæller, havde allerede under Erik af Pommern opnået toldfrihed i Sundet og benyttede denne frihed til - fuldt legalt - at sejle gennem Storebælt udenom den danske konges told (1).

Men tilsyneladende har det krævet en særlig sagkundskab at passere Storebælt. Den altovervejende del af Østersøtrafikken har foretrukket Øresund, selv med de ulemper tolden gav anledning til. Vi hører ofte om besvigelser i Øresundstolden - således i Jan Kanstrups artikel i Zise 1979 - men der kendes meget få tilfælde af lige-frem undvigelse.

Det hænger formentlig sammen med, at respekten for Øresundstolden mindre beroede på den øjeblikkelige kontrol i Sundet, som var temmelig lemfældig, end på skipperes og rederes afhængighed på længere sigt af de danske myndigheders velvilje.

Frygten for repressalier ser vitterligt ud til at have været meget betydelig, som det fremgår af nogle episoder fra Sigbrits embedstid.

Den ene af disse episoder belyser tillige, hvorledes selve fortoldningen foregik.

Da Ambrosius Storm kom til København i juli 1521, havde han blandt andre ærinder i opdrag af forhandle to Danzig-skipperes sag (2). Skipperne, Kaspar Ewerdt og Urban Szame, var kommet fra England til Øresund, formodentlig i forsommeren 1521, idet Danzigs skipper sædvanligvis sejlede med korn og andre varer fra Polen i eftersommeren og først vendte tilbage fra Vesteuropa det følgende år.

I Sundet - d.v.s. i København - ville de have fortoldet, som de plejede. Men skønt de lod sig sætte i land fire gange og tilbød deres sædvanlige told til dem, som var ansat af kongen hertil - en pudsig omskrivning for Sigbrit, som man ikke har brudt sig om at nævne ved navn - kunne de ikke blive fortoldet.

Da mandskabet om bord begyndte at vise sig opsætsigt, øjnede de ingen anden mulighed end at sende tolden i land med et brev og stikke af. Skønt hver af skipperne havde lagt otte gylden til det sædvanlige beløb - hvilket noksom turde røbe den dårlige samvittighed - blev det alligevel afvist.

Skippernes problem var nu meget begribeligt hvilken modtagelse, der ventede dem næste gang, de indfandt sig i Sundet.

Episoden kendes kun i Danzigs fremstilling, der naturligvis må behandles med varsomhed. Den afspejler imidlertid utvetydigt situationen efter Segeberg-stilstandens udløb i forsommeren 1521, da Sigbrit udstrakte den nye, forhøjede Øresundstold til at gælde hansestæderne. Hvis de to skibe har været på flere hundrede læster, hvad de otte gylden tyder på, ville forhøjelsen også andrage et betydeligt beløb.



Orlogsskib 1521, kalkmaleri i Ebeltoft kirke. Under krigen mod Sverige fra 1517 måtte købstæderne stille mandskab til orlogsfåden. Den primitivt udførte gengivelse af et bannerprydet orlogsskib med en flok krigere i en jolle efter sig kan sigte til en sådan ekspedition. »Jeb Høgh«, der anføres under årstallet, har måske været navnet på den rådmand, der anførte Ebeltofts udbud. Lignende orlogsskibe fra Christian II's tid er gengivet i flere jyske kirker, se de følgende illustrationer (Nationalmuseet foto).

Videre ser vi hvor let det har været at unddrage sig tolden. De store handelsskibe, som der her har været tale om, har ikke kunnet nå længere ind end til Revshaledbet, omtrent ud for hvor Amalienborg nu ligger, og kunne herfra uhindret atter fjerne sig.

En eventuel toldkontrol har altså måttet finde sted ved, at en toldbetjent sejlede ud fra byen, men formodentlig har man normalt ladet sig nøje med, hvad skipperen selv oplyste om ladningen, og hvad der stod i hans papirer.

Den anden episode viser, at den skærpede danske toldpolitik førte til en øget interesse for det toldfrie Storebælt.

Endnu en danziger-skipper, Morten Finkenau havde i sommeren 1520 ført en ladning kobber på et skib, ejet af redere i Rostock, fra Danzig til Amsterdam, men var i Sundet blevet mødt med så mange fortrædelser, at hans redere havde sendt bud til Amsterdam - hvor han havde lagt op for vinteren - om at han på hjemvejen skulle sejle gennem Bæltet (3).

Det skete også, men som de andre skipper frygtede han følgerne af sin handling.

De to episoder afslører, at det trods alt var højst nødtvungent, at skippere unddrog sig Øresundstolden, selv om det altså kunne ske. I begge tilfælde understreges det, at der var handlet i overensstemmelse med de hanseatiske privilegier, en undskyldning, der dog næppe er blevet godtaget af de danske myndigheder.

På den anden side betragtedes disse forseelser af Sigbrit med en forbavsende ro, når man ellers betænker hendes temperament ved andre lejligheder. Under Stormforhandlingerne erklærede hun blot, at de skippere, der var sejlet fra arresten i Sundet, måtte forlige sig med kongen, d.v.s. sone forseelsen med en passende bod (4).

Når Sigbrit tillod sig at betragte undvigelseserne med sindsro, var det måske, fordi hun var overbevist om, at synderne før eller siden ville krybe til korset og resultatet for den danske konge i det lange løb blive en øget indtægt. Vi må huske, at senmiddelalderens og renæssansens tungtlastede handelsskuder har været aldeles uegnede til at passere ubemærket gennem de danske farvande.

Begge de to nævnte tilfælde af undvigelse vedrørte karakteristisk nok skibe, der

var på vej *ind* i Østersøen. Der er grund til at formode, at der blev passet bedre på, hvem der slap ud.

Vi må konstatere, at de kendte eksempler på undvigelser tværtimod understreger det halsløse i at unddrage sig Øresundstolden.

Under moder Sigbrits ledelse har toldvæsenet været i besiddelse af et højt udviklet kendskab til skibe og skippere i Østersøfarten, som nok kunne have en præventiv virkning. Den danske konges arm strakte sig jo både til Skånemarkedet og Norge samt i disse år også til Sverige, således at konsekvenserne af hans unåde har været vidtrækkende.

En anden sag er, at denne i og for sig heldige og indbringende toldpolitik, som vi her har skitseret, i sig bar kimen til sin egen undergang.

De undvegne danziger-skipperes problemer løste sig på en uventet måde, der formodentlig allerede ulmede som en uudtalt mulighed under Storms besøg i København, nemlig ved at hansestæderne i stedet satsede på og aktivt medvirkede til Christian II's og moder Sigbrits fald. Men det er en anden historie.

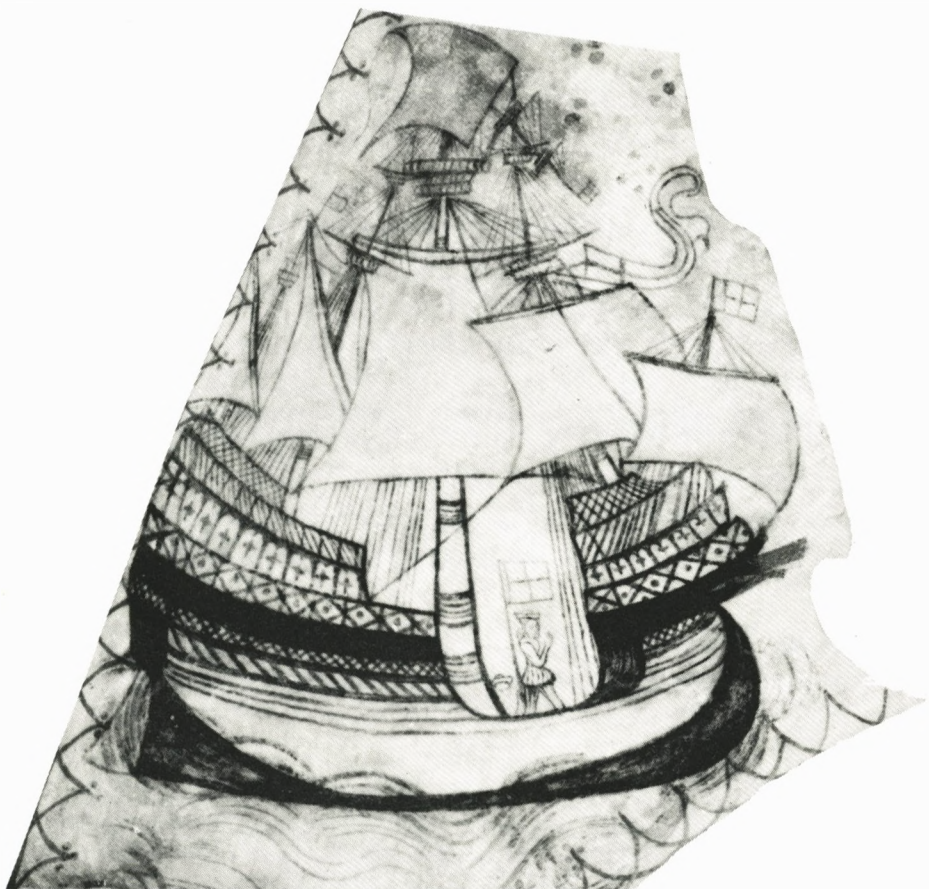
Noter

Indledning

- (1) Poul Enemark: Studier i toldregnskabsmateriale i begyndelsen af 16. århundrede I (1971), s. 125.
- (2) Jf. de indledende bemærkninger til Jan Kanstrups glimrende artikel om Øresundstolden i 1700-tallet i Zise nr. 3, 1979, s. 16.

Øresundstoldens flytning til København 1519

- (1) Om Sigbrits stilling i almindelighed må jeg henvise til en endnu utrykt artikel af mig, Relatrix Sibrecht, der vil blive publiceret i Historisk Tidsskrift.
- (2) Hanserecesse (herefter forkortet HR) 3, VII, bearbejdet von D. Schäfer, s. 424f, Nr. 221. Klagen gentages i instruktionen til Ambrosius Storms sendelse fra juni 1521, s. 784, Nr. 431 § 2.



Orlogsskib ca. 1521-22, Udbyneder kirke, næsten identisk med skibet i Voldby kirke. Den bedende konge på dækket må være Christian II, da både hans og dronning Elisabeths våben findes i kirken. Til begges våben er føjet den berømte burgundiske orden den gyldne vli-
 es' kæde, som kongen modtog i Stockholm den 4. november 1520. Udover stormasten i
 midten har skibet hele fire master med hver deres sejl og de fleste tillige med udkigstønde.
 Øverst i - den knækkede - stormast ses yderligere et topsejl. Skibet er tydeligt rustet til krig.
 Fra udkigstønderne har skytter kunnet beskyde fjenden. Også udsmykningen på de kraftigt
 udviklede kasteller afspejler vel kanonporte. Både dette og Voldbymaleriet er vanskelige at
 tolke. Men det vækker til eftertanke, at Udbyneder ligger ved feltherren Otte Krumpens
 gård Trudsholm, Voldby ved den entreprenante landsdommer Jens Hvas' Sostrup (Natio-
 nalmuseet foto).

- (3) Suhms samlinger II, 1, s. 185.
- (4) HR 3, VII, s. 416f § 7, 11.
- (5) Ph. Dollinger, *Die Hanse*, 2. udgave 1976, s. 407.
- (6) Som et eksempel på den almindelige lübske uvilje mod Sundpassagen kunne henvises til Lübecks borgmesters henstilling til bystyret i Reval og Riga på et hansemøde i forsommeren 1521 om at sørge for, at skibene ikke »mod gammel skik og sædvane« og til skade for de lübske købmænd sejlede gennem Øresund i stedet for ad Trave, men agte på hvad Lübeck udrettede til stædernes bedste og unde de lübske købmænd næringen (HR 3, VII, s. 735 § 254). Af Rigas delegation svarede lidt spidst, efter at kravet allerede tidligere var blevet afvist, at deres købmænd chikaneredes af lübeckerne under Trave-transporten.
- (7) HR 3, VII, s. 563 § 3. Jf. C. F. Allen, *De tre nordiske Rigers Historie* 3, I, s. 260ff.
- (8) At lübeckerne kort efter klagede over, at der på trods af Segeberg-forliget skete overgreb i København (HR 3, VII, s. 572 § 3), tyder ikke på det. I givet fald ville en kortvarig genoplivelse af den gamle tilstand vel også være skinnet igennem under Stormforhandlingerne det følgende år.
- (9) Herom senest Mikael Venge: *Christian 2.s fald* (1972), s. 47-51.
- (10) I statsregnskabet 1523-24 betegnes tolderen Hans Pedersen »i Helsingør« (Danske middelalderlige Regnskaber, udg. v. Georg Galster, 1, I, s. 192).
- (11) Den politiske situation omkring magtskiftet er skildret i min *Christian 2.s fald* og i fortsættelsen »Når vinden følger sig...« (1977).
- (12) Om Krogens overgivelse, se »Når vinden følger sig« s. 143 note 5. I regnskabet over kronens indtægter er regi-

streret ret betydelige indbetalinger af Øresundstold, tilsyneladende allerede fra 1523 (se note 10).

- (13) Den lübske politik rettet mod hollændernes Østersøhandel er berørt i *Christian 2.s fald* s. 51f. Under Københavns belejring 1523 klagede Danzig over lübske planer om at begrænse hollændernes Sundfart (»Når vinden følger sig« s. 86), men altså ikke over, at der faktisk lagdes hollænderne hindringer i vejen. En kvota-ordning og i det hele taget reguleringer af den hollandske Østersøhandel var i øvrigt en lübsk kongstanke, som dukker op igen under det rabiate, demokratiske Wullenwever-regime i begyndelsen af 1530'erne (se Aksel E. Christensen, *Dutch trade to the Baltic about 1600* (1941) s. 43 med henvisninger).

Sigbrits bestyrelse af Øresundstolden

- (1) C. F. Allen beskriver i sit store værk om *Christian II's tidsalder* præcist forhøjelsen af Øresundstolden 1519 (*De tre nordiske Rigers Historie* 3, I, s. 128f), mens først Astrid Friis (*Rosenobeltolden eller Skibstolden i Sundet i Tiden omkring 1550 i Festskrift til Erik Arup* (1946), s. 173) og dernæst Poul Enemark (*Studier i toldregnskabsmateriale* I, s. 119) indskrænker sig til at bemærke, at end ikke Sigbrit havde rørt ved den gamle værdiansættelse af nobel og gylden. Det må dog bemærkes, at Johan Hvidtfeldt på grundlag af det hanseatiske kildemateriale har omtalt både flytningen og forhøjelserne i *Politikens Danmarkshistorie* 5, s. 245, 409.
- (2) Se herom Aksel E. Christensens redegørelse i *Dutch trade to the Baltic*, s. 49.
- (3) Kai Hørby, *Øresundstolden og den skånske skibstold i Middelalderstudi-*

- er tilegnede Aksel E. Christensen (1966), s. 260, 269f.
- (4) William Christensen: Dansk Statsforvaltning i det 15. Århundrede (1903), s. 665ff.
 - (5) C. F. Allen, De tre nordiske Rigers Historie 4, I, s. 146, Wm. Christensen, Dansk Statsforvaltning s. 670-74.
 - (6) Det må huskes, at vi ikke har garanti for, at de ældste regnskaber er fuldstændige. Med dette forbehold androg provenuet af Øresundstolden i 1497 981 nobel (2.452½ gylden) og i 1503 1.464 1/5 nobel (3.660½ gylden).
 - (7) Se de hanseatiske eksempler i HR 3, VII, s. 722 § 156-57. Jf. C. F. Allen, De tre nordiske Rigers Historie 3, s. 128f.
 - (8) Sekretæren var en højt betroet embedsmand, der sorterede umiddelbart under rådet (magistraten), altså svarende til en blanding af en minister og en departmentschef i vore dage, jf. at ordet »secretary« endnu i de angelsaksiske lande kan betyde minister.
 - (9) Hele materialet om Storms sendelse er trykt i HR 3, VII, s. 761-97, jf. C. F. Allen, De tre nordiske Rigers Historie 3, II, s. 263f og uddragene af Storms indberetning i dansk oversættelse i min kildesamling Bondekær eller Tyrans s. 15- 18.
 - (10) HR 3, VII, s. 777 § 63.
 - (11) § 57, 59-60, 73.
 - (12) § 16-17, s. 766.
 - (13) § 1, s. 762.
 - (14) § 43, s. 772.
 - (15) § 9, s. 765. Han er formodentlig identisk med Klaus Torskaw, hvis be-seglede løfte nævnes s. 436, Nr. 238.
 - (16) § 56, jf. s. 782 note 1.
 - (17) § 57.
 - (19) § 23, s. 768.
 - (20) § 7, 22, 53.
 - (21) § 8, s. 764.
 - (22) § 9, s. 764.
 - (23) § 72, s. 781. Måske tænkes her på Skånemarkedet.
- Opkrævning og håndhævelse*
- (1) Wm. Christensen: Dansk Statsforvaltning, s. 656-78.
 - (2) Se Storms instruktion, HR 3, VII, s. 785 § 6 (Nr. 431).
 - (3) S. 786 § 8.
 - (4) S. 766 § 17 (Nr. 429), jf. s. 781 § 72.
-

Spredte træk fra en toldelevuddannelse

AF BØRGE UNTIDT

Efter bestået realeksamen 23. marts 1932 på Sæby kommunale Mellem- og realskole i en alder af 16 år, besluttede jeg at ansøge om at blive elev i toldtaten. Det var imod traditionerne i min familie. Min far og hans 3 ældre brødre var alle fiskeskipper, der hver ejede en kutter; desuden havde jeg 3 ældre fætre, der fortsatte i fædrenes spor.

I slutningen af tyverne blev jeg et par gange om året sendt på toldkamret for at betale afdrag og renter på lån i »Kongeriget Danmarks Fiskeribank«. Ved disse lejligheder var jeg næsten altid eneste kunde, og det var vel medvirkende til, at daværende toldforvalter Bang-Hansen gav sig tid til at sludre lidt med mig.

I slutningen af marts 1932 gik jeg på toldboden med mine eksamenspapirer og fremstillede mig for toldforvalteren, der lod toldeleven, som var iført brun lærredskittel, vejlede mig m.h.t. udfærdigelse af ansøgning på det den gang foreskrevne hvide dobbeltark i pro patria format og med forreste ark falset lodret på midten. Øverst til venstre i 1. spalte skulle ansøgerens navn og en kortfattet redegørelse for ansøgningens art anføres. I 2. spalte skulle man skrive personlige data og referencer m.v.

Jeg var naturligvis meget glad for den meget udførlige vejledning jeg fik af den flinke toldelev. Jeg bukkede og takkede og ville gå med det fine ark. Men toldeleven var hurtig og snuppede papiret fra mig og sagde, at budgettet ikke tillod udlevering af papirmateriale til publikum. Jeg blev i stedet henvist til en boghandel og samtidig fik jeg nøje instruks om, at jeg personlig skulle

fremstille mig med mine papirer i Departementet for Told- og Forbrugsafgifter, Slots-holmsgade 2, København K.

Det sidste var lettere sagt end gjort, fordi den økonomiske krise også havde ramt min fars erhverv. Jeg var den ældste af fire søskende, og der var kun til dagen og vejen.

Min far fandt imidlertid på råd, idet han kendte skipperen på den lokale pakkebåd, galeasen »Marie« af Sæby, der hver tirsdag sejlede fra Sæby til København med stykgods og returnerede fredag. Skipper og maskinmester boede i agterkahytten, hvor jeg fik en sofa at overnatte på.

Sidst på eftermiddagen en tirsdag i begyndelsen af april 1932 afsejlede vi fra Sæby i roligt vejr.

Paketten havde en kraftig maskine og var velsejlende. Den følgende onsdag morgen var jeg tidligt oppe, da vi sigtede Kulen på den svenske kyst, derefter gik vi tæt på Kronborg og jeg gik på dækket for at se den tidlige morgensol forgyldte den danske Øresundskyst, et skønt stykke Danmark.

Men det var lidt af et chock at passere Københavns yderhavn. Her lå oplagt en hel armada af skibe, hovedsagelig dampere i alle størrelser, den ene mere rusten end den anden, et sørgeligt syn og en barsk følger-virkning af depressionen, der startede med krakket i Wall Street i New York 1929. Paketskipperen påstod, at der på et givet tidspunkt lå 119 skibe oplagt. Hvor han havde det fra, ved jeg ikke.

Paketten gik ind i Nyhavn, vi passerede den oplukkede bro, fortsatte helt op i den

inderste krog mellem Lille og Store Strandstræde og fortøjede ved pakettens faste anløbsplads. Vi tørnede kajen ca kl 8 morgen. Efter at have drukket morgenkaffe og iført mig blåt jakkesæt begav jeg mig af sted til Slotsholmsgade 2 med mine papirer under armen.

Jeg henvendte mig i betjentstuen og blev vist op i de øverste gemakker hvor kontorchef Grønvold residerede. På vej op ad trappen mødte jeg statsminister Stauning. Benovet holdt jeg mig helt ude i trappesiden, men før jeg havde foretaget mig noget, svingede alfaderen sin bowler og sagde venligt: »Goddag unge mand«. Jeg bukkede, ilede videre og fik foretræde for daværende kontor- og personalechef P Grønvold, der tog venligt imod mig.

Eksamenspapirerne var fine, sagde han; men så vred han sine hænder og så bekymret ud, medens han fortalte, at der dette år var ca 600 ansøgninger og at man kun var i stand til at ansætte ca 20 toldelever. Kontorchefen slog beklagende ud med hænderne og sagde: »Chancerne for ansættelse er meget små og vi kan intet love«.

Mismodig gik jeg ned ad trapperne, men så kom jeg til at tænke på de mange oplagte skibe og den meget store arbejdsløshed. Det trøstede en smule at tænke på, at mange andre var i samme båd. Den gamle overlærers ord til realklassen ved dimissionen: »at kunne ville«, omskrev jeg til: »man skal kunne sparke sig selv«.

Kort tid efter jeg var kommet tilbage til fødebyen fik jeg ansættelse som kontorelev hos en lokal fhv. købmand, der drev æg-eksport og agentur for engros kolonialfirmaer, samt konsignationslager af margarine og sæbe.

Handelsskole skulle jeg selv bekoste. Jeg søgte Handelsstandsforeningen om friplads og fik bevilget en halv. Jeg fik lært dobbelt bogholderi og maskinskrivning.

På kontoret havde jeg nok at bestille. Jeg fik lov at arbejde selvstændigt, fordi min chef måtte ud at besøge sine kunder, både i den lille købstad og i det ret store landdistrikt.

Medens jeg var beskæftiget i dette firma blev der udvirket direkte kontakt til toldvæsenets daværende generaldirektør Michael Koefoed, der blev gjort opmærksom på min ansøgning. I maj måned 1933 fik jeg brev fra Departementet for Told- og Forbrugsafgifter med meddelelse om, at jeg fra 1. juni 1933 var ansat som toldelev i Frederikshavn.

I slutningen af maj henvendte jeg mig til min kommende chef, toldforvalter Hugo Schramm og bad om lov til at blive boende i mit hjem indtil 1. november samme år. Jeg ville cykle mellem Sæby og Frederikshavn (2×12 km), for på denne måde at spare lidt kapital op. Jeg skulle klare mig selv, økonomisk hjælp fra hjemmet var udelukket. Toldvæsenet havde den gang en bestemmelse om, at man ikke måtte rejse uden for toldkammer-distriktet, medmindre man havde indhentet toldkamrets tilladelse. Toldforvalteren var meget imødekommende og gav mig tilladelsen.

Den 1. juni 1933 startede jeg på min cykel og kørte fra Sæby kl 7³⁰ i det skønneste sommervejr.

Mit tjenestested Frederikshavn Toldkammer lå smukt indpasset på byens østvendte havnefront. En køn to-etages bygning opført i røde mursten med hvidkalkede hjørnepilastre, smårudede, hvidmalede vinduer i palæstil, og rødt valmet tegltag, kronet af en flagstangsbalkon beklædt med grønne kobberplader.

Foran bygningen og langs den sydlige gavl en lille rosenhave, og op ad murene rådhusvin og espaliérroser. Bag bygningen en gård lukket af en rød teglstensmur, samt

et oliepakhus bygget i samme stil som hovedbygningen.

En port i nordre mur og en mod syd gav adgang til gårdspladsen, der midt på havde en granitkumme med springvand. Der var aflæsningsramper udført i tømmer, beregnet til af- og pålæsning af gods.

Efter at have stillet min cykel i toldkamrets cykelskur, der lå diskret anbragt i en lille birkelund syd for oliepakhuset, gik jeg op ad toldkamrets brede udvendige granittrappe, gennem vindfang og forhal, op på 1. sal ad den smukke pitch-pine trappe med hvidlakeret rækværk og ind på regnskabskontoret, hvor jeg meldte mig til tjeneste hos min nærmeste foresatte, overtoldassistent V G Nielsen, der ledede administrationen.

Jeg blev præsenteret for kontorpersonalet, der bestod af 2 kvindelige kontorassistenter og 2 toldelever. Senere meldte jeg mig til tjeneste hos toldforvalteren. Da han allerede kendte mig, var det hurtigt overstået.

Så måtte jeg turen rundt i toldopsynet, der blev ledet af en toldkontrollør. Der var 5 toldassistenter, 6 af toldbetjentgruppen og 1 toldpakhusarbejder, ialt et personale på 20 personer. De for mig store forhold virkede overvældende, men de velholdte og hensigtsmæssigt placerede lokaler og ikke mindst det venlige personale, virkede så tiltalende på mig, at jeg umiddelbart følte, at det var heldigt, jeg fik lov at begynde her.

Det positive førstegangssindtryk af min første arbejdsplads blev ikke senere gjort til skamme. Derfor er det en tid jeg stadig mindes med glæde.

Første tjenestepagt var at kvittere for månedslønnen 78 kr 74 øre, forudbetalt, fordi jeg var aspirant til en tjenestemandsstilling som toldassistent.

Overassistenten pålagde derefter den ældste elev at lære mig op. Via en fodskammel entrede jeg en højbenet stol, an-

bragt ved en høj dobbeltbue med skrå skriveflader. På toppen af pulten var anbragt reoler til regnskabsbøger og blanketter. Ligeledes var her anbragt en dobbeltarmet skrivebordslampe med messingarm, forsynet med en grøn, kegleformet lampeskærm til hver pultflade. Da jeg ikke ejede en fyldepen, blev jeg forsynet med et peneskaft og kunne selv vælge om jeg ville skrive med kongepen eller børspen.

Mit arbejdsområde var i første omgang bogføring af alle udgående ekspeditioner, udklaring af skibe, bogføring af forsendelsesangivelser vedrørende transitgods og udførsler fra toldkamrets frilager. Overeleven pålagde mig at lære havnetaksten udenad så hurtigt som muligt, så jeg kunne foretage beregning af skibs- og vareafgifter. Jeg tog derfor havne- og brotaksten med mig hjem om aftenen og forsøgte at lære den udenad.

Rettelser og cirkulærer kom også den gang i en jævn strøm; men i modsætning til i dag, hvor det i det mindste er hele sider, kom de den gang af besparelsesmæssige grunde i form af linierettelser, som skulle klippes ud i strimler og klistres ind i reglementerne. Det kom mig til gavn, at jeg i mit hjem havde været med til at tapetsere.

Forøvrigt skulle personalet selv bekoste anskaffelse af bind til reglementerne, noget der ville være utænkeligt i dag.

En dag kom overeleven med en rettelse bestående af nye tarifieringsafgørelser. Med alvorligt blik og tonefald pålagde han mig at lære disse tekster udenad. Desværre gik det ikke op for mig, at det var en praktisk joke.

Som med enhver anden lærling skulle der også gøres grin med mig. I dette tilfælde var det rettelser til daværende toldlovs løbenr. 4 og 8 med svære og fremmedartede kemikaliebenævnelser. Heldigvis spurgte jeg 1-års eleven til råds. Han morede sig, men forbarmede sig dog over mig.



Frederikshavn toldkammer o. 1930 (Toldmuseet).

Ellers gik det formfuldendt til i det daglige. Man var De's, ikke noget med dusseri bortset fra vi 3 elever indbyrdes. Man tiltalte sin overordnede i 3. person og sagde overassistenten, kontrolløren og toldforvalteren.

I dag er en toldelevuddannelse lagt i faste rammer, ensartet for alle toldsteder; men den gang var det forskelligt alt efter det lokale behov, vel nok bl a fordi toldkamrene den gang var vidt forskellige af struktur.

For mit vedkommende var der »Stik i rend« pligter hver dag, såsom at frankere den daglige post, føre portoregnskab med ugentlig afstemning, bringe den daglige

post på posthuset, samt dagens indtægter til den lokale intradebank, Frederikshavn Bank.

Hver eftermiddag i en lille flødekande hente for 7 øre frisk fløde på et nærliggende mejeri og derefter sætte fløjtekedlen over gasbluset i et lille primitivt køkken i tagetagen. Ved fødselsdage og andre højtidelige lejligheder hente kager til kaffen.

Der var kun kaffepause om eftermiddagen i et lille forkontor til regnskabskontoret. Her var et conferencebord, stole og chaiselongue, en NORDEN skrivemaskine, toldkamrets eneste, samt kontorets vægtelefon med håndsving og en knagerække til vort overtøj.

En gang om måneden pakkede jeg bilag og regnskabsbøger til 2. toldrevisionskontor og transporterede dette på min cykels bagagebærer på posthuset, og hvis jeg glemte at anbringe papir på toldkamrets toiletter, var det alvorligt.

Overassistenten bestred et af toldvæsenets såkaldte hverv, skibsregistrering. Frederikshavn Toldkammers skibsregistreringsdistrikt omfattende foruden eget tolddistrikt med havnebyerne Aalbæk, Strandby, Frederikshavn, Vesterø og Østerby, til lige Sæby tolddistrikt med Sæby, Voersaa og Asaa. Herunder hørte ca 500 fiskerfartøjer med FN registreringsnumre.

Fartøjsjerne betroede overassistenten at udfærdige deres skibsskøder m.v.; det gav ekstraindtægter til overassistenten, som bad mig udføre »de løbende forretninger«, såsom tinglysning af dokumenter på dommerkortet og indkøb af stempelmærker. Det fik jeg en skilling for.

En overtoldbetjent var assurandør for et forsikringsselskab men forstod ikke begreberne debet og kredit; derfor måtte jeg udfærdige kvartalsopgørelserne.

Et par af opsynsassistenterne havde et bierhverv for aviserne i byen, med meddelelser om skibes ankomst og afgang, navne, ladninger osv. Jeg foretog udskrivning heraf på grundlag af toldkamrets bøger og afleverede materialet på redaktionerne.

Desuden kunne det ske, at jeg blev anvendt som frivillig reservevagt i havneposten kl. 19-23, med kontrollørens tilladelse, mod at kunne tilkalde sagkyndig assistance, når jeg ikke selv kunne klare situationen.

Alle disse gøremål gav mig et velkomment tillæg til min løn, og desuden tilfredsstillelsen ved at gøre nytte og tillige få min horisont udvidet; men det vigtigste var dog, at jeg i det daglige havde gode læremestre nemlig overassistenten, kontorassi-

stenterne og de to ældre elever, der set fra mit synspunkt alle var fagligt dygtige og pligtopfyldende og lærte mig godt op.

Efterhånden begyndte jeg at lære mønstring af skibsmandskab, også et af toldvæsenets hverv. Toldkamret var på dette specielle område underlagt 5. udskrivningskreds i Ålborg og toldforvalteren var den formelle mønstringsbestyrer.

Skibsmønstring var for mig et interessant område. Begreber som bådroercertificat, synsattest, militærpapirer, skibsførerbevis, sætteskipperbevis og andre former for dokumentationer stiftede jeg bekendtskab med. Fagudtryk som »Tjupas«, dvs tjenstudygtighedspas fordi vedkommende var kasseret til militærtjeneste, indgik også i dette arbejdsområde.

Mønstringsforretningerne var ret omfattende, fordi vi bl a havde den store fiskerflåde og det relativt store Frederikshavn Værft, der ejedes af DFDS. Sidstnævnte rederi lod i stort omfang sine skibe gå i dok der, og så blev hele besætningen afmønstret, når det drejede sig om ophold ud over et par dage; 14. dages dokning var almindeligt.

Det var som regel altid dampskibe med en besætning på op til 30 mand. Det var den gang man havde begreber som donkeymand og fyrbødere. Når skibene så skulle ud at sejle igen blev besætningen udmønstret påny, men for manges vedkommende skete der samtidig en udskiftning.

Naturligvis kom der også mange andre rederiskibe til dokning på værftet, her iblandt også udenlandske.

Til forhyring af skibsmandskab var der i Frederikshavn en autoriseret forhyringsagent, der på de travle dage kom op til flere gange om dagen. Han var ret så særpræget, meget højtaltende, lille og tætbygget, udstyret med stråhat, overskæg og cigar og

til tider temmelig kolerisk. Han ville forfærdelig gerne koste med os toldelever, men det fik han nu ikke lov til; vi vidste, at vi altid kunne regne med at blive bakket op af overassistenten.

Forhyringsagenten kom altid farende i sidste øjeblik, og hvis der var knas med de forskellige formaliteter, certifikater fx, prøvede han at sno sig uden om de restriktive bestemmelser.

En dag skulle en ny udmønstret besætning sejle direkte til Leningrad. Normalt blev alle søfarts- og afregningsbøger samt bemandingslister forsynet med et lille aflangt stempel FREDERIKSHAVN MØNSTRINGSKONTOR med en lille kongekrone oven over. Denne gang ønskede forhyringsagenten imidlertid, at det officielle ovale toldkammerstempel FREDERIKSHAVN TOLDKAMMER med kongekrone over blev anvendt, fordi han havde erfaring for, at russiske told- og pasmyndigheder havde en voldsom respekt for den slags stempler, måske en reminiscens fra Czartiden.

Med overassistentens tilladelse blev ønsket opfyldt og for en gangs skyld var forhyringsagenten virkelig tilfreds med os. Ellers lod han tydeligt forstå, at han betragtede os som et nødvendigt onde.

Også de mange hjemmehørende fiskerfartøjer gav en hel del mønstringsarbejde, især når der hvert år efter årsskiftet skulle foretages ommønstring af hele besætningen. Nye bemandingslister og afregningsbøger udstedtes, hvilket var forordnet i de derom gældende bestemmelser: alt blev gennemgået for at konstatere om der fx. var forhold, hvor tidsfristen var udløbet.

Der var også et område, der hed mønstringstvistigheder, der skulle indbringes for den lokale mønstringsbestyrer, d.v.s. toldforvalteren. Han havde delegeret det videre til overassistent Nielsen, der var søn

af en afdød lodsformand. Han var et faktotum for alle fiskerne og nød deres ubegrænsede tillid.

En enkelt episode kan jeg tydeligt erindre. En ældre partsfisker kom op på regnskabskontoret og spurgte efter »Nielsen«. Fiskeren fortalte, at han ikke kunne få sin hyre udbetalt og at han i stedet var blevet lovet bank af skipperen. Overassistenten bad ham hente skipperen, og i løbet af meget kort tid var der mæglet og sagen bragt i orden.

Intet under, at jeg også kom til at beundre og respektere Nielsen; der var ikke den ting han ikke kunne ordne: Skøder, pantebreve, lån i banken og hos motorfabrikkerne; han var simpelthen fiskernes lommeprokurator.

Toldkamret udførte også de stedlige amtsstueforretninger, bl.a. blev der foretaget udbetaling af statspensioner.

En af vore kunder i dette klientel, en gammel fyrmesterenke på over 90 år, der var iført fodlang kjole, skuldarsjal og hovedtørklæde, lille og krumbøjet og indtørret af skikkelse, rokkede på udbetalingsdagen den 1. i måneden hen til damerne ved kassen og sagde med knirkende røst: »Hvor er manden henne?«.

Overassistenten kom til skranken og gav den gamle dame hånd, lagde pensionskvittering og penneskaft frem, men da hun ikke kunne klare at underskrive, bad han hende røre ved penneskaftet. Så underskrev overassistenten med konens navn og neden under skrev han m f p - »med ført pen«.

Derefter spurgte han venligt: »Hvordan går det ellers fru Nielsen?« Hun svarede: »Jo, nu kommer de snart.« - »Hvem kommer?«, sagde overassistenten. »De gule kommer og tager det hele fra os,« sagde den gamle fyrmesterenke, som iøvrigt var vor ældste kunde.

Til vort faste publikum med daglige ekspositioner, hørte skibsmæglerens og DFDS' kontor, samt skibshandlernes waterclerks. Toldkamret havde 4 frilagerum lejet ud til et tilsvarende antal skibshandlere.

Havnen lå bekvemt for skibe, der søgte ind for at fylde kul til bunkring på alle tider af døgnet, og så havde skibshandlerne forrygende travlt, fordi tiden var knap; om dagen var det knap så hektisk, selv om vi havde mange rutebåde.

Disse waterclerks var skrappe mod hinanden i den hårde konkurrence om at kapre proviantleverancer. En af dem forsøgte en dag, da jeg sad alene ved skrivepulten og havde klargjort en frilagerudførselsangivelse, at lange en hånd over for at se hvad konkurrenten skulle levere. Men jeg fik fat i hånden og anmodede ham om at holde sig i skindet, hvilket affødte trusler fra clerksens side; men jeg fik ham dog til fornuft.

I løbet af få måneder efter min tiltræden havde jeg fået et ganske godt kendskab til toldkamrets personale og deres karakteristika.

Toldforvalteren talte selv åbent til os alle om den alvorlige maveoperation han nogle måneder forinden havde gennemgået på Frederikshavn Sygehus, hvor overlægen på hans udtrykkelige forlangende havde givet et klart svar om sygdommens karakter og chancen for helbredelse. Svaret var negativt, højst et år mere at leve i.

Chefen, der var enkemand tog situationen som det mandfolk han var, men det kunne godt gyse lidt i en, at når afslutningen kom, ville han, der var ateist, ingen højtidelighed have, ingen kranse. En kiste og brænding og dermed færdig. Chefen holdt dog i min elevtid.

Han spadserede meget på havnen og i byens gader, og da han ca. 1½ år efter operationen mødte omtalte overlæge, svingede han sin sixpence og råbte med galgenhu-

mor: »Der snød jeg Dem, overlæge«. Overlægen rystede på hovedet.

Nok var toldforvalteren en bestemt herre, men passede man sine ting var han flink og rar. Af udseende var han høj og mager, med indfaldne ansigtstræk, fordi han ikke havde en eneste tand tilbage og ikke ville have protese. Selv om han kun var 60 år, lignede han snarere en 70 årig.

Trods sin alvorlige tilstand havde chefen alligevel humor. En dag fortalte han kontorpersonalet, at der var kommet et brev fra en person, der havde været passager på Kristianssandruten i 1912 og i Frederikshavn havde indsmuglet nogle få flasker spiritus samt cigaretter til privat brug.

Nu ville vedkommende, 21 år efter, have lettet samvittigheden og var parat til at tage straffen, fordi han var blevet medlem af Oxfordbevægelsen. Toldforvalteren skrev et venligt brev til den pågældende og meddelte, at sagen var forældet så der kunne gives »syndsforladelse«.

En dag kaldte chefen yngste opsynsassistent op på sit kontor, fordi denne tilsyneladende havde klareret en sag lidt firkantet. Lille Aron var ellers meget påpasselig men ikke fri for at være nervøs for samtalen. Det gik imidlertid mod forventning godt, og da han kom tilbage til de spændt ventende kolleger i assistentkontoret, kunne han ikke dy sig for at dramatisere og sagde: »Ja, chefen var så gal, at han skar tænder«. En bemærkning, der udløste stor moro.

Kontrolløren, der ledede toldopsynet, tiltrådte samme dag som jeg. Han var bornholmer og talte sit »modersmål« rent og uforfalsket. I Padborg, som han kom fra, havde han gjort tjeneste som toldkontrollør II, en stillingsbetegnelse, som forsvandt da lønningsloven af 1931 i stedet indførte overtoldassistentstillinger.

Løren, som vi kaldte ham, holdt fra sin

første tjenestedag meget nær kontakt med kontorets overassistent, som han kaldte for »Ober« (velsagtens Padborg- slang). Sidstnævnte skulle finde en passende bolig til løren. Det blev en 5 værelses l. sals lejlighed på et smukt og centralt sted lige overfor Frederikshavn Kirke og kun 6-7 minutters gang fra toldboden. Det sidste var vigtigt, thi løren kunne ikke lære at cykle.

Ret hurtigt beklagede han sig over, at han havde besvær med at foretage inspektion på det store havneområde, med kulkaj mod nord og trafikhavn mod syd samt den faste inkvireringsvagt, der døgnet rundt gjorde tjeneste på Søndre tværmole, hvor også lodserne og statshavnens betjente havde vagtlokaler. Tillige havde han dagligt opsyn med rutebådene fra Kristiansand, Oslo og Göteborg. Alt dette kunne blive til adskillige kilometer.

Ober drillede løren og foreslog ham at købe en hest, eventuelt en pony så han bedre kunne nå jorden. Løren optog bemærkningen i fuldt alvor og sagde let fortvivlet: »Når jeg inte ka' lære at cykle så ka' jeg vel heller inte lære at ride«.

Løren var stor og tung af skikkelse, med kraftige rødmossede ansigtstræk. Han spadserede næsten altid i bar figur, iført skræddersyet, sildebensvævet kamgarshabit, syet hos byens bedste skrædder: på hovedet bar han sin uundværlige guldtresede uniformskasket i gl. embedsmandsfacon, anbragt kækt på snur. Den forlod ham heller ikke på søndagsspadsereturen, når han promenerede sammen med sin kone, som han kaldte »den små«.

Af natur var han venuesæl, bramfri og jovial. Derfor blev han populær både blandt havnens og byens folk. Ved passende lejligheder lod han forstå, at han også havde været en slags sømand, idet han havde været marinesoldat på kongeskibet »Dannebrog«.

Men hans bornholmske temperament dukkede nu og da op til overfladen. En dag fik han melding fra kulkajens toldkontrol om, at der blev losset en skibsladning kul skønt importøren ikke havde forelagt den pligtige indførselsbevilling. Løren ringede straks til kulimportfirmaet og bad om at tale med direktøren, der tillige var tysk konsul.

Efter at Løren havde »holdt en prædiken« med alvorlige formaninger og truet med at stoppe losningen, blev konsulen, der ikke kendte den nye kontrollør, ret så irriteret og udbrød: »De behøver sgu ikke at tale svensk til mig«. Det lammede i nogen grad bornholmeren, og naturligvis fortalte han omgående om det passerede til Ober, der morede sig hjerteligt.

Løren afslørede ret hurtigt, at fortolkning af love og bestemmelser, kunne ligge lidt tungt for ham, men som regel var han fornuftig nok til at lytte efter bedrevidendes råd. Den daglige rutine bekom ham bedst. Hvis han havde »trådt i det«, som han selv udtrykte det, slog han det gerne hen med en spøgfuld bemærkning.

Hans tiltaleform til mig, der var pløk, var også speciel. Normalt sagde han »sømand« til mig og du; det sidste ville han helst sige til alle, men han forventede rigtignok at andre sagde kontrolløren til ham. Når han var utilfreds med mig kaldte han mig for en »nisse« og når jeg havde lavet noget godt sagde han, at jeg var en »svedske«.

En dag, da der var kunder ved alle pulte på regnskabskontoret, kom Løren buldrende ind gennem forkontoret og hen til mig, slog først i skrivepulten, holdt derefter sin store bjørnelab af en hånd op for næsen af mig og sagde harmdirrende: »Din elendige nisse, her sidder jeg ude ved siden af og rykker i snoren og så er der ingen papir,

ka' du så komme ud at gøre din pligt«. Jeg sprang straks ned fra pulten og ilede, rød i hovedet af sted for at sone min brøde, medens publikum grinede højlydt.

En anden gang, da han var i bedre lune, stod han og studerede min bogføring. »Du har da en skrift, der kan blive plads til på linierne; det kunne jeg ikke som toldelev, min chef påstod, at jeg skrev med en tændstik. Og da jeg var assistent i Odense, blev jeg forment adgang til skrivemaskinen, fordi jeg slog så hårdt, at tasterne blev hængende i gummivalsen«. Sådanne kommentarer gav hverdagen kulør.

Den største begivenhed for Løren, var hans årlige ferierejse sammen med »den små«, som også var indfødt bornholmer. Rejsemålet var hver gang Gudhjem, hvor Lørens far i sin tid havde været toldoppebørselskontrollør. Hvert år blev denne ferie lagt i 3 sammenhængende uger fra medio juli til begyndelsen af august. Og hver gang var glæden lige stor; der blev berettet både før og efter.

Rejsen foregik pr. skib over Kattegat i natsejlad med den gamle, kulfyrede DFDS damper »M.G. Melchior«, (bygget 1884). Kaptajnen Emil zum Vohrde var en ældre, stout skippertype og en god ven af Løren, så de to fik noget ud af sejladsen*.

I København blev der næste dags aften skiftet til den lille østbornholmske damper, ligeledes natsejlad. Også på denne etape nød Løren gavn af kaptajnens hyggelige selskab.

I sin kuffert medbragte Løren små gaver til vennerne på klippeøen bl.a. shagpiber. Hans største daglige fornøjelse var at sidde på Gudhjem havns »sladrebenk« sammen med de andre indfødte og nyde en håndbajer.

I november 1933 tog jeg fast bopæl i Frederikshavn. Jeg var så heldig, at jeg kunne få både kost og logi hos 1.-års elevens forældre for en yderst rimelig pris, nemlig 60 kr pr måned. Til gengæld måtte jeg affinde mig med et beskedent loftsværelse uden varme og rindende vand og sparsomt møbleret. Men jeg havde det til gengæld ualmindeligt godt og fik en meget fin behandling af min madmor og den øvrige familie. Her boede jeg ca 2 år og havde ikke en eneste sygedag noget jeg ikke senere har kunnet leve op til, selv under mere komfortable forhold.

Efterhånden fik jeg lov at deltage i alle forefaldende kontorforretninger, og der skete nu og da ting som forekom interessante. Om sommeren blev havnen anløbet af meget store lystyachter fra København og Tyskland, der kom for proviantering af uberigtigede varer fra frilager; disse fartøjer kunne ofte have en besætning på op til fem mand og skulle videre op til Lofoten og det nordlige Norge, midnatssolens land. Føreren skulle for at kunne proviantere skrive under på tro og love om bestemmel-sessted. »Lykke og fromme« som vi unge respektløst sagde indbyrdes.

Selv om vi unge mennesker ikke havde ret mange penge tilbage, når de faste udgifter var afholdt, kunne vi godt alligevel en gang imellem gå til dansant en søndag aften på den pæneste af byens restauranter, nemlig Hotel Danias Palmehave, der havde nedsænket dansegulv, 5 viftepalmer, kjoleklædt overtjener og en do. kapelmester, der ledede trio'en. Ved at undvære overtøj sparede vi garderobe, og ved at nøjes med 2 pilsnere, havde vi en aften's udmærket fornøjelse ved at byde damerne op til dans.

Også byens 2 biografer kom vi i. Toldforvalteren, der var musikalsk, opfordrede

* Jf Zise 1979, nr 1

mig bl.a. til at se »Heute Nacht oder nie« med Martha Eggerth og Jan Kiepura. Toldmedhjælperen tog mig med til »Intet Nyt fra Vestfronten« af Erich Maria Remarque. Vi havde hørt, at folk besvimed under forestillingen; derfor tog vi yderpladser, men vi klarede den og »faldt ikke på valen«. Iøvrigt fordrev vi fritiden med læsning, cykle- og spadsereture, alt under hensyntagen til den sparsomme økonomi.

Toldforvalteren var på grund af sit svage helbred sygemeldt i korte og længere perioder ad gangen og så måtte løren fungere som chef. Det gik også udmærket ved hjælp af den dygtige overassistent, der en dag gjorde løren opmærksom på, at han som fungerende chef også havde pligt til at inspicere de to kystposter på Læsø, fiskerihavnene Vesterø, Østerby, hvor en strandvagtimester hvert sted bl.a. opkrævede havnepenge. Forbindelsen til Læsø blev besørget en gang dagligt af en lille rute-damper.

Løren ringede de to kystposter op og sagde »I morgen må I sætte flaget, fordi da kommer jeg på kasseeftersyn«. Ober rystede på hovedet og sagde blidt til Løren: »Meningen var jo, at det skulle være uanmeldt kasseeftersyn«.

2. toldrevisionskontor med kontorchef A C Jark i spidsen foretog uanmeldt revision på toldkamret kort tid efter denne episode. Straks blev toldflaget sat og der bredte sig en sær spændt stemning på hele toldboden. Et revisionsbesøg blev den gang taget meget højtideligt.

Nogen tid efter kom revisionsantegnelsen, der skulle besvares, og så kom til sidst fra departementet en decision til antegnelsen. Den gang gik man helt ned til beløbsstørrelser på 25 øre, hvilket fortæller noget om pengenes større værdi den gang.

I maj måned 1935 blev jeg kaldt ind til toldforvalteren, der meddelte mig, at han havde ansvaret for, at jeg kunne komme på fagkursus samme år så velforberedt som muligt. Jeg meddelte, at jeg forlængst var begyndt at lære stoffet i de forskellige lærebøger, som jeg havde fået udleveret umiddelbart efter toldelevprøven.

Chefen fortsatte og sagde, at Overtoldinspektoratet for Jylland ikke så sig i stand til i den forestående sommer at lade Fredrikshavn Toldkammer beholde sin aflønningsassistent hjemme. Derfor blev jeg anmodet om at lære at ekspedere udenlandske biler samt tegne forsikringer til disse. Meningen var, at jeg skulle remplacere den manglende aflønningsassistent.

Forinden nåede jeg dog at få lidt indsigt i vejerbodsforretninger og andre gøremål, som påhvilede toldopsynet. Valutacentralen var gennemført ved lov af 1932 og følgerne var bl.a., at de små importører havde vanskeligt ved at få indførselsbevillinger; derfor var der ikke mange ekspeditioner i vejerboden.

Jeg foretog frilagerekspeditioner, såvel oplægning som udførsel. Fortoldninger var mest grove jernvarer til skibsværftet og en enkelt af de den gang berygtede »Klöp-per« pakker, hvor man nemt kunne komme op på 20 løbenumre af daværende toldlovs 364 løbenumre.

I denne periode lærte jeg toldkamrets pakhusarbejder at kende, ham vi kaldte Daniel, medens løren kaldte ham for Gabriel. Han var oprindelig snedker, og var bl.a. blevet ansat med den lumske bagtanke, at han kunne reparere værkbrudne skriveborde, vinduer og døre; men Daniel var en fiffig mand, så den slags havde han efterhånden lært at undgå.

Derimod holdt han af at agere »den fine mand«. Et lille eksempel herpå fremgår af følgende.

Før lørens tid havde toldstedet haft en toldkontrollør af en helt modsat type, en strengt korrekt embedsmand af den tilknappede type. Han havde for vane en gang imellem sammen med sin kone at nyde et ophold i Palmehaven over en kop kaffe.

En aften, da Daniel også var i samme restaurant og var i særlig godt humør, knipsede han ad den kjoleklædte tjener og bad ham servere en halv flaske portvin for den kongelige toldkontrollør. Denne spurgte forbavset tjeneren, som pegede over på Gabriel, der sad ved et bord på den modsatte side af det nedsænkede dansegulv.

Kontrolløren blev dog i stilen, han rejste sig og bukkede højtideligt over mod Gabriel, der nonchalant slog ud med hånden.

Så fik jeg lov til at deltage i toldbetjentgruppens arbejdsområde, herunder inkvirering, udfærdigelse af reverser m.v. Over toldbetjent Gulstad, var personlig abonnent på den engelske avis »Times« og insisterede på, at jeg også burde være det af hensyn til min »åndelige horisont«; men jeg forklarede ham høfligt, at min økonomi forbød en sådan ekstravagance.

Dernæst fandt han på, at jeg skulle med ned og inkvirere i skibenes kulbunker; også dette måtte jeg afslå.

Betydelig mere interessant var det at lære skibsmåling af den flinke toldvagtimester Jensen også kaldet »Skag-Jensen«. Han havde tidligere været fisker på Skagen. Han tog mig med til skibsmåling efter den såkaldte regel II på en ældre damkutter, der lå i havnebassinet og havde gennemgået mindre ombygninger.

Det mest interessante var dog måling efter regel I af nybyggede store fiskerkuttere, der endnu stod på byggebedding. »Skag-Jensen« var også pædagog, autodidakt. Det gjorde undervisningen fuldstændig og effektiv.

Omsider havnede jeg så på passagerbåds-kajen, hvor jeg kom i lære hos toldstedets flotteste assistent, hvis kælenavn var Rasmus, forhenværende garder med hælesmæld og iklædt toldvæsenets daværende smukke grønne klædesuniform. Tillige var han en særdeles dygtig og venlig mand, så jeg var i gode hænder.

Han lærte mig at tegne forsikringer og at ekspedere udenlandske biler. Jeg blev indviet i terminologien med *Carnet de passage en douane* og *triptyques*.

Løren, der var meget skeptisk overfor toldforvalterens påfundspurgte mig »Hvordan kan du finde ud af det, når jeg ikke kan?«. Men det gik nu helt godt. De rejsende ville oven i købet somme tider give mig drikkepenge, hvad jeg ifølge sagens natur måtte afslå; det var nu også for det meste »forfriskede« svenske turister, der kunne finde på sligt.

En dag havde jeg en særlig vanskelig ekspedition for en hollandsk læge med frue, der skulle på ferie i Norge. De havde flere måneders orlov fra deres tjeneste i de daværende hollandske besiddelser i Ostindien.

Papirerne var ikke i orden; men det lykkedes for mig at få opgaven klareret og ægteparret kom af sted. Næste dag stillede byens højt agtede generalkonsul for Nederlandene, Cloos, hos assistenten og bad om at komme til at tale med »den embedsmand«, der havde ekspederet hollænderne.

Generalkonsulens forbavselse var stor, da han erfarede, at det var en toldelev. I sin daglig påklædning, jaket, stribede benklæder og høj hat, tog den stilfulde mand min hånd, bukkede og takkede mig for udvist konduite. Da han var gået sagde assistenten til mig: »Nu har De skudt papegøjen«.

Generalkonsul Cloos var den gang en af Frederikshavns matadorer, med kulimport, hummerekспорт og meget andet, en

storkøbmand af format og af den gamle skole, en type man ikke finder i dag.

Men en anden dag måtte jeg melde pas, denne gang var det en egyptisk bil uden papirer; toldassistenten havde også kvaler og måtte telefonere både her og der, men alligevel fik han tid til at drille Løren, der dukkede op under den vanskelige ekspedition. »Rasmus« sagde uskyldigt spørgende til kontrolløren: »Ja, den skal vel vejes?«. Løren stod et øjeblik tvivlrådig og udbrød: »Ja, gu ska den vejes!«. »Skal den nu også det?« spurgte assistenten med hævede øjenbryn. »Det må I selv finde ud af«, sagde kontrolløren ærgerligt og forsvandt.

Rutebådsafsnittet lå i den sydvestlige del af havnen og fortsatte ud i den sydlige mole; på selve havnekajen var der anlagt en vinkelet pier. I dette strategiske hjørne havde toldvæsenet en grundmuret, rødkalket bygning med et ret godt kontor med vinduer ud til begge kajer, Desuden var der et lille lokale til opbevaring af en decimalvægt og andre nødvendige grejer.

Toldopsynet havde ingen visitationslokaler, og derfor måtte rejsegodseftersyn foretages dels om bord, dels på kajen. For skibet »M.G. Melchior« kunne dette give problemer, fordi den ankom tidligt om morgenen fra Oslo og altid havde gennemgående passagerer med fra Oslo til København. De havde ikke altid lyst til at stå ud af køjen, og når det drejede sig om kvindelige passagerer måtte der udvises særlig takt.

Toldassistentstyrken på i alt 3 mand inklusive toldeleven foretog eftersyn og fortoldninger, medens toldbetjentene dels inkvirerede skibet, dels havde vagt- og kontroltjeneste ved en interimistisk snoreafspærring på kajen.

Ved afrejsen skulle det kontrolleres, at hver passager ikke udførte mere end 100 kr i dansk valuta. Hertil anvendte man tolde-

leven. Jeg havde til låns fået udleveret en guldtræstet toldassistentkasket og var blevet anbragt ved foden af landgangen til Sverigesbåden, der kun havde ophold ved kajen ca. 1 time. Overfor mig stod paspolitiets ældre kriminalassistent Nielsen i civilt jakkesæt, uniformshue og med stempelpude samt slagstempel.

En ældre pæn herre kommer hen mod landgangen. Jeg gør, som jeg plejer, gør honnør og spørger venligt: »Hvor mange danske penge har De med?«. Han svarer: »Det kommer ikke Dem ved«. Jeg gør ham opmærksom på toldvæsenets adkomst til kropsvisitering. Manden siger: »Det får De ikke lov til«. »Så kan De ikke komme om bord«, afslutter jeg. »Det havde jeg sandelig heller ikke tænkt mig«, siger den pæne herre, letter på hatten og går smilende videre hen ad kajen. Kriminalassistenten ler larmende og siger: »De glemte at spørge ham om han skulle med båden«. Jeg måtte indrømme, at jeg havde trådt i spinaten og var nødt til at le med.

Endnu mere problematisk var forholdene på Oslobåden, hvor vi gik om bord 1 time før afgang og spurgte passagererne om størrelsen af deres danske valutabeholdning. Her oplevede jeg, at en ældre skolelærer i jaket, styrtede af sted foran mig og sagde til sine medpassagerer: »Sig endelig, at De ikke har mere end 100 kr. i danske penge med«.

Men bortset fra dette bød passagerkajen en sommerdag på et livligt og farverigt skue af skibe, rejsende, nysgerrige tilskue-re, biler, hotelkarle og dragere - og alligevel var det til at overse, modsat i dag hvor det har ændret sig til flere og meget store skibe, hundredvis af biler og tusindvis af rejsende.

Med i billedet den gang hørte absolut den festlige jernbanedrager Kildevang, der hav-

de en medhjælper, som hed Jensen. Han havde transporten af DSB's rejsegods. Til formålet havde han en fladvogn med fast bænke, trukket af en ældre hest, der hed Tordenskjold.

Kildevang var høj og mager med et vejr-bidt gummiansigt med et polisk udtryk. På hovedet havde han en blankskygget kasket med et stort messingskilt, hvorpå der med tommehøje bogstaver var indgraveret: DRAGER. Dagligt kørte han rundt i byens gader i rask trav og hilste forsorent på folk ved at svinge pisen ledsaget af en rap bemærkning. »Kildevang og Jensen taler alle sprog«, pralede han, men en gang imellem bad han alligevel toldeleven om hjælp.

En dag kørte han forbi tre ældre fiskere fra Bangsbostrand, som var iført deres karakteristiske beklædning, træsko, mørkeblå kirsej benklæder og striketrøje samt sort bowlerhat. Kildevang knaldede med pisen og råbte »Godaw, det er fint vejr«, men de var sure og vendte sig om. Tilfældigvis var de alle tre temmelig små. Kildevang rykkede i tømmerne og fortsatte »Nå, I har nok været til garderfest i går«.

Foruden toldbehandling af rejsegods og valutakontrol fik jeg også undervisning i attestation af forsendelsesangivelser på transitgods og fortoldningsangivelser vedrørende varer, der kunne fortoldest på havnen. Endvidere den ganske specielle kontrol med indførsel, oplægning samt genudførsel af levende hummere, der blev opbevaret i hyttfæde i havnebassinet. Det var især de store firmaer Cloos & Co samt A. Wilhelmsen, der fik den slags ekspeditioner udført.

Efter en kraftig storm i Kattegat kom en udenlandsk damper med en stor dækslast af træ, der havde forskubbet sig så meget, at skibet havde mere end 30° slagside. Forsigtigt blev den manøvreret til kajen østfor rutebådene. Dækslasten måtte nødvendig-

vis losses for at få skibet rettet op. Derved fik jeg også lært at måle trælast op i kubus. Normalt ville man benytte specifikationer til at bestemme antal toldpligtige m³, hvilket imidlertid ikke var muligt i dette tilfælde.

I slutningen af september 1935 mødte jeg op på »Guidekasernen« på Københavns Toldbod for at deltage i det forberedende kursus til fageksamen. Mødetiden var kl. 10 en lørdag formiddag.

Ved frilagerkassen fik vi udbetalt godtgørelse for rejseudgifter plus 3 kr. for rejsedagen og i kursustiden 1 kr. i dagpenge. Efter at nogle af de høje herrer af eksamenskommissionen med kontorchef Grønvold i spidsen havde budt os velkommen, startede undervisningen mandag den 23. september 1935.

Vort undervisningslokale lå oppe i Guidekasernens tagetage; lokalet var kakkelovnsfyret, der var to-mands borde til eleverne og et kateder og tavle til læreren.

Holdet var på 26 deltagere, heraf 2 kvindelige toldkontorister, der ønskede at rykke op i assistentklassen. Og for første gang i dansk toldhistorie også en toldbetjent, der ønskede oprykning. Resten udgjordes af i alt 23 mandlige toldelever i alderen 19-21 år, heraf 6 studenter dels matematikere dels sproglige.

Jeg fik en københavnsk toldelev til sidekammerat ved et bord yderst til højre mod vinduerne, der vendte mod nord over mod Væstindisk Pakhus. Jeg blev indlogeret på et privat sømandshjem, Skt. Annæplads 20, hvorfra jeg hurtigt kunne spadserer ad Toldbodgade til Vestindisk Port og Guidekasernen.

Vi var som mange andre unge mennesker lidt staldkåde en gang imellem i timerne, dog ikke hos Grønvold, fordi vi følte, at han havde vor skæbne i sin hule hånd. Med

en enkelt undtagelse var det dygtige og gode lærere vi havde.

Den tilsyneladende mest muntre og sorgløse i lærerpanelet var nok toldkontrollør Kristian Nielsen, translatør, tolk i engelsk og opfinder af en speciel lyskaster til brug for inkvireringspatruljen i toldvagt 5 og 15 ved frihavnsindsejlingen. Og så kom han naturligvis til at hedde »Kristian Lyskaster«.

Charmerende var han med hvid blomst i knaphullet og han gav sig tid til at hygesnakke med os. »Hvor meget får De i løn om måneden?« spurgte han mig. »107 kr.«, svarede jeg. »Ja så mangler De 10-15 kr. hver måned, jeg mangler nemlig ca. 50 kr. hver måned«.

Vi havde ham altid i den første time om morgenen. Det skete han udeblev. Så kom fuldmægtig i Overtoldinspektoratet for København, K.C. Larsen, som var tilsynsførende (vi kaldte ham pedellen eller pladshunden), og meddelte os, at kontrollør Nielsen havde forfald; vi skulle forholde os rolige og benytte timen til at læse lektier.

Men de fleste af os, bortset fra de 2-3 artige, benyttede lejligheden til at smutte hen i den lille restaurant »Lumskebugten«, der lå umiddelbart nord for toldbodarealerne. Her indtog vi et såkaldt »fodbad« og sang vort hjemlands sange.

Det store krus øl havde sat humøret i vejret til den næste time, hvor vi i toldforvaltning havde toldkontrollør, cand. polit. K.P. Knudsen, et rart menneske, der udtrykte sig i akademiske vendinger »in extenso« - »pro primo«.

Han tog vor støjende adfærd pænt, tog sit store, ulasteligt hvide lommeørklæde frem, pudsede næse og briller, alt imedens han sagtmødt forklarede os, at vor øjeblikkelige sindstilstand kom af, at den megen lærdom gjorde os rasende, deraf vor reaktion. Vi sagde ham ikke imod, men de

fleste af os syntes nok, at vor brave lærer var lidt virkelighedsfjern.

Værst var det imidlertid for den skikkelige toldkontrollør II, H P K Colbjørnsen, vor tysklærer, som var helt ude af stand til at opretholde disciplinen i sine timer. Især de toldelever, der havde studentereksamen fandt ingen anledning til at læse på dagens tyskspenum; de konstruerede selv de tyske sætninger, og det kunne læreren ikke godtage.

Den behandling han fik af eleverne var for dårlig. Det svirrede med papirkugler affyret fra elastikbånd, og bag hans ryg gled tavlesvampen ved hjælp af usynlig sort sytråd og og ned, hvilket affødte latterbrøl, mens andre elever sad demonstrativt overskrævs på stolen med ryggen til læreren.

Colbjørnsen lod os forstå, at det var sidste år han ville undervise toldelever og han holdt ord. Det var synd for ham, men på unge mennesker virkede han antik og helt uden pædagogiske evner.

Med den resterende del af lærerstaben, kontorchef Jark, toldinspektør Groth, toldkontrollør Kroman og toldkontrollør Holger Pedersen var der derimod ingen problemer.

Vore københavnske elevkolleger vidste, at der var tradition for en fridag til rundvisning under lærerledsagelse på et af de store københavnske ølbryggerier, samt sejltur i Københavns havn med toldpatruljens lille dampskib »Falken«. Men Kroman nægtede os dette under henvisning til den udisciplinerede opførsel, kursusholdet året før os havde udvist. Han ønskede ikke gentagelser.

Den 22. december 1935 havde vi afslutning efter overstået fageksamen, der for mit vedkommende blev bestået med et resultat svarende til min realeksamen. Eksamens-

kommissionen var mødt op for at tage afsked med os, det var Grønvold, Anderskow, H F Hansen, L K Thomas og A C Jark.

Nogle dage forinden havde vi toldelever fra provinsen været i departementet og søgt foretræde hos kontorchef Grønvold, for at fremsætte ønsker om vort fremtidige tjenestested. Jeg bad om at komme tilbage til Frederikshavn, men det blev afslået.

Grønvold foreslog Thisted under henvisning, at denne by også lå i Vendsyssel, hvilket jeg tillod mig at korrigere med henvisning til landsdelene nord for Limfjorden: Thy, Hanherred og Vendsyssel. I stedet blev det en forflyttelse til Skagen fra 1. januar 1936.

Ved hjemkomsten til Frederikshavn erfarede jeg, at toldforvalter Schramm var meget alvorlig syg, og at han ønskede en samtale med mig, inden jeg forlod Frederikshavn. I slutningen af december opsøgte jeg chefen i hans tjenestebolig i det tidligere toldkammer, der lå få minutters gang fra det nye.

Toldforvalteren sad indpakket i tæpper og så meget dårlig ud. Han lykønskede mig med bestået eksamen, men gav samtidig udtryk for, at han var ked af, at jeg skulle til Skagen, fordi han følte sig dårlig behandlet af sin chefkollega der, der havde haft en klage fra svenske fiskere til erklæring.

De havde gennem Udenrigsministeriet klaget over, at Skagen Toldkammer opkrævede for meget i betaling for ekspeditioner uden for tjenestetiden. Toldrevisionen havde konstateret at ikke alle betalte beløb fandtes i toldregnskabet, og det havde man forsøgt at klare ved at henvise til, at man fulgte samme praksis som Frederikshavn Toldkammer. En påstand som var ganske

grundløs og end ikke havde været drøftet med min chef.

Min chef advarede mig og foreholdt mig at holde mig reglerne efterrettelig. Samtidig meddelte han mig, at han efter egen opfattelse kun havde ganske få dage tilbage at leve i. I begyndelsen af januar 1936 afgik toldforvalter Schramm ved døden.

2. januar 1936 meldte jeg mig til tjeneste hos toldforvalteren på Skagen Toldkammer. Forholdene var små. Foruden chef, 1 toldassistent, 3 toldbetjente og 1 toldelev.

Skagen havn var en decideret fiskerihavn med en stor fiskerflåde. Desuden anløb af et stort antal svenske og norske fiskerfartøjer. Fragtfart i begrænset omfang. En paketbåd på København, små tanklaster med brændselsolie, samt svenske opkøberskibe af fisk.

Mit arbejdsområde var begrænset til arbejde med havneindtægter, mønstringsforretninger, klareringer og journalarbejde. Fortoldninger var der meget lidt af. Skrivemaskine fandtes ikke. Når jeg havde journaliseret en skrivelse blev den af toldforvalteren arkiveret ovenpå den forrige, uanset emne. Afskrifter måtte udføres med pen og blæk.

Få dage efter min ankomst kom toldrevisionen anført af kontorchef Jark. Det blev indledningen til en række undersøgelser, der strakte sig over flere måneder. Midt på sommeren traf departementet den endelige afgørelse, som havde ubehagelige følger for nogle.

Andre slap for tiltale, deriblandt jeg selv, som fik en ansøgning om forflyttelse til Aalborg Toldkassererkontor opfyldt, da min elevtid efterhånden var omme og jeg var blevet udnævnt til toldmedhjælper.

Toldkrydsjagt nr. XVI

nu VIKING - jagt af Svendborg.

AF HENRIK M. JANSEN

Da Svendborg & Omegns Museum som testamentarisk gave fik overdraget den tidligere krydsjagt blev et meget spændende kapitel af søfartens historie knyttet til museet (1).

Krydstoldvæsenet havde ca. år 1900 1 skonnert og 23 krydsjagter. Sidstnævnte skibstype blev meget almindelig efter 1864, da krydstoldinspektoratet ønskede at anvende en mere ensartet fartøjstype.

Før den tid havde man bekæmpet smugleriet på kysterne med en blandet flotille, der foruden slupper og jagter omfattede små skonnerter, men en jagt krævede mindre mandskab end en skonnert.

Om hvad var så krydstoldvæsenet?

Træk af dets historie er skildret af museumsdirektør B.v. Munthe af Morgenstierne, og det følgende bygger fortrinsvis på hans oplysninger (2).

Krydstoldvæsenet blev ved Bekendtgørelse af 13. juli 1824 oprettet i den skikkelse, som det stort set bevarede til nedlæggelsen i 1904.

Bortset fra inkvireringsarbejde havde krydstoldvæsenet en række sekundære opgaver navnlig af søpolitimæssig art. Fartøjerne skulle således påse, at udenlandske fiskere ikke drev fangst på dansk søterritorium samt overvåge stenfiskeriet langs kysterne. Endvidere skulle man assistere Meteorologisk Institut med vejrobservationer, give søfarende vejledning, til visse tider assistere Brevdueforeningen i krigsmæssig øjemed, assistere under havari, være red-

ningsvæsenet til assistance samt foretage transport af gejstlighed og læger til isolerede småøer.

Ved krydstoldvæsenets ophævelse bar mandskabet uniform af samme snit som den af orlogsmarinen benyttede. Indenfor institutionen herskede en mønstergyldig orden i fartøjerne, der havde et vist orlogsmæssigt tilsnit. Besætningerne havde som regel også aftjent deres værnepligt i flåden. Og den sidste chef for krydstoldvæsenet var kommandør F.L.C.M.V. Wulff (1842-1914).

Mandskabet var i slutningen af århundredet kun udrustet med pistoler og huggerter, der altid blev båret under bording af fartøjer såvel i søen som i havn. Våbne måtte imidlertid kun anvendes til selvforsvar.

Desuden var krydstoldfartøjerne udrustet med falkonetter - d.v.s. en lille bronzekanon med temmelig lille kaliber. Om brugen af disse hedder det bl.a.: »Naar Krydstoldofficeren ombord i en Toldkutter agte at borde et Skib, heise de, foruden det kongelige Toldflag under Gaffelen, Standeren på Stortoppen. Har Signaliseringen ikke den tilsigtede Virkning, har Krydstoldfartøjerne Ordre til at benytte deres Falkonetter, først med løse Skud; have disse ikke fornøden Virkning, fortsættes med skarpe Skud og Forfølgning« (3).

Krydsjagt nr. 16 blev bygget af skibsbygmester N.F. Hansen i Odense. Bilbreve er dateret 19. maj 1897. Byggesummen angiv-

ves til 9.000 kr. - uden kobberforhudning og ballast. Selv om Krydstoldinspektoratet krævede en speciel tegning til hver enkelt nybygning, var alle fartøjer i disse år bygget ud fra et udpræget enhedsprincip, således hedder det i 1886 om bygningen af nr. 21:

»Contracten og Tegningen ere omtrent de samme, hvorefter de senere Krydsfartøjer ere byggede, hvilke alle have viist sig som gode og praktiske Fartøjer«. N.F. Hansen byggede i alt 16 krydsjagter og en krydstoldskonnert.

Fra kontrakten skal citeres:

- Af § 1: ».... bl.a. Pullerter med solide Beslag til Falkonetter anbragt saaledes, som det af Toldinspektøren paavises«.

- Af § 2: ».... Fuldstændig tiltaklet Reising og et Stel Seil af bedste 22 inch. amerikansk Bomuldsdug bestaaende af 1 Storseil, 1 Stagfok, 1 Storklyver, 1 Mellemklyver med 1 Reb i, 1 Stormklyver, 1 Bredfok og 1 Gaffeltopsejl. Alle efter vedlagte Tegning«.

- Af § 3: ».... Under Dækket deles Lastrummet saaledes, at det har Kahyt med separat Nedgang, Lukaf til 1 Betjent og Folkelukaf«. ...»I Kahyt og Betjentlukaf Køier, Bord med Skuffe og Laas samt Voxdug, Skabe til Klæder og Proviant, Sopha med Hynder og Betræk af bedste Brysseler- Gulvtæppetøj, 3 Feltstole med samme Betræk. Gulvvoxug, 1 Kakkellovn med Kobberrør og Kobberrøghat, den skal tillige varme ind i Betjentlukafet ved galvaniseret Jernplade og Knørør, Ildtøj og 2 Spejle samt Closet med galvaniseret Jernspand«. Vedrørende Folkelukafet fremgaar det iøvrigt, at dette skal være forsynet med 4 Køjer, Skabe, Bord, Købs med Komfur samt Køkkentøj af Kobber.

- Af § 4 fremgår det bl.a. hvilke rundholter, skibsbygmesteren skal levere, nemlig: »Mast, Spryd, Bom, Gaffel, Bred-

fokkeraa, Gaffeltopsejlsraa, Spilebom og Flagspil«. Alt Tovværk skulde være fremstillet hos Firmaet Jacob Holm & Sønner i København.

VIKING's korte karriere som krydsfartøj nr. 16 hjemmehørende i Helsingør, har vi bl.a. kunnet følge i Krydstoldinspektoratets arkiv, der nu beror i Rigsarkivet (5).

I nedenstående smagsprøver fra inspektoratets skrivelser til skibets fører, krydstoldassistent Niels Gottlob Rasmussen, kan man fornemme lidt af hverdagen for embedsmanden, samt konstatere at papirvælde og næsten overdreven pernittenhed ikke er af nyere dato - hvem har iøvrigt troet det. 8.juni 1897: *I den af Dem med Skrivelse af 21de f.M. til Krydstoldinspektoratet indsendte Inventarieliste for Krydsfartøj No. 16 har De forglemt at indføre Closet med galvaniseret Jernspand, hvilket De vilde indføre under Last Inventarium efter »Messinglamper 2.«*

Under Fast Inventarium har De forglemt at anføre Antallet af Klamper af Træ.

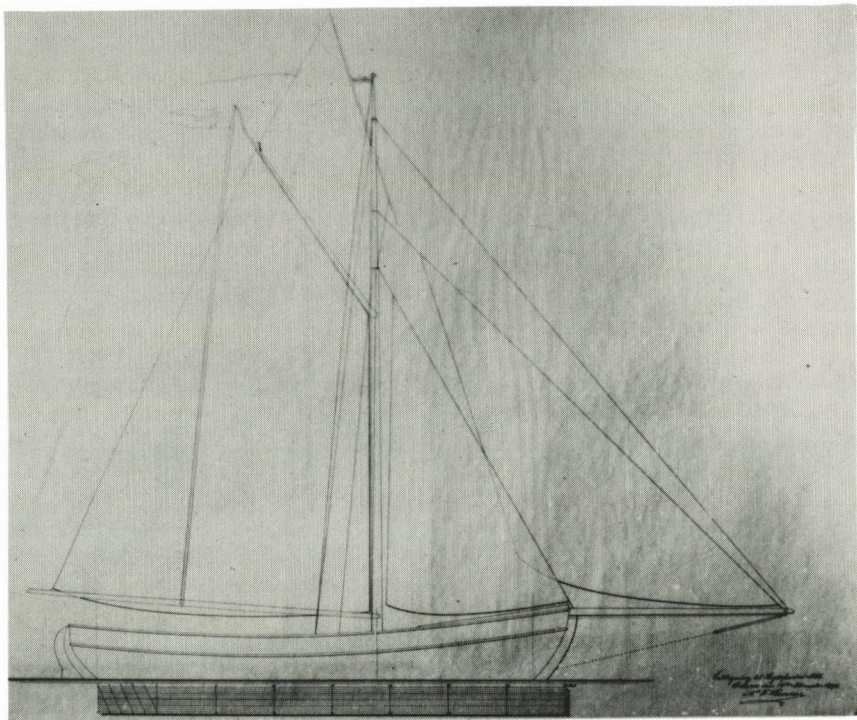
Benævnelsen af den under Bødkerghods opførte Latrintønde vilde De forandre til: »Closetspand til Mandskabet 1 med Jernbaand«.

Med Indsendelsen af Deres Regnskab for indeværende Juni Maaned vilde De tilmelde Krydstoldinspektoratet, at ovenanførte Tilføielser og Forandringer i Krydsfartøi No. 16s Skibsinventarieliste har funden Sted og samtidig opgive Antallet af de ovenantydede Klamper.

Hermed Circl. Smlg. No. 2/1897 og Efrtn. for Søfarende No. 22/1897.

F.L.C.M.V. Wulff

Den 16.juli erfarer vi, at dreng Adolph Petersen er syg »at det for Drengens Helbreds Skyld er ønskeligt paa Grund af Polyppe i Næsen, at han en 8 Dages Tid forbliver under Lægebehandling her i København«.



Sejltegnning til krydsfartøj nr. 16, dateret d. 14. november 1895, signeret N. F. Hansen (Pia Hammer Hansen foto).

Den 6. august meldes drengen rask og i skrivelse af 11. s.m. ».....meddeles Dem herved, at Helsingør Toldkammer Dags Dato her fra Krydstoldinspectoratet er tilskreven, at der for ovennævnte Dreng vil være at bespare Kostpenge fra d. 26de f.M. til d. Steds. begge inclusive.-

Kostpenge for ovennævnte Dreng tilfalde Krydsfartøj No. 16s Messe«.

Jo - der skulle skam være orden i tingene.

At N.G. Rasmussen har taget sit job særdeles alvorligt ses af følgende passus - også fra 16. juli:

.....»Det er rygteviis bleven mig forebragt, at De med det under Deres Commando værende Krydsfartøj til forskjellig Tid har hørdet og toldbehandlet Skibe kommende fra udenlandsk Sted og bestemte til dansk Havn - paa svensk Søterritorium, efter de hidtil gjældende Regler altsaa paa Steder i Sundet som ligger østenfor midtfarvands-Linien mellem Svensk Kyst og Sjælland, jvfr. Instrux af 1.11.51 § 7. Er Rygtet rigtigt har Deres Handlemaade været feil, og indskjærpes det Dem i saa Tilfælde herved, for at undgaae internationale Forvik linger, kun at borde toldbehandle Skibe,

som *De træffer vestenfor den ovennævnte Linie*«.

Heldigvis for den arme krydstoldassistent blev hans tjenstivrighed ikke anvendt som påskud af Sverige eller andre magter til at rasle med sablen.

Den 13. august kommer følgende hvasse skrivelse underskrevet af Brockmeyer: »*De beordres herved med omgaaende Post at indsende Krydsfartøi No. 16s Regnskab for Juli Maaned d.A., samt indberette Grunden til, at Regnskabet endnu ikke er indsendt*«.

Denne forsinkede aflæggelse af regnskab synes dog ikke at have indbragt N.G. Rasmussen nogen reprimande, og den 15. oktober modtager han en såre behagelig meddelelse:

»*Det meddeles Dem herved, at det i Henhold til en til Krydstoldinspectoratet fra Generaldirectoratet for Skattevæsenet indkommen Skrivelse af Gaards Dato - fra d. 1ste November d.A. oprykker til 1600 Kroner i aarlig Lønning. Vedlagte Schema angaaende Embedsmænds Enkeforsørgelse vilde De i behørigen udfyldt Stand for 1ste November d.A. tilstille Krydstoldinspectoratet med omgaaende Post*«.

Rasmussens gage var i 1897 ganske pæn - og så var der endda tilgodeset pension til hans evt. enke.

Men dermed var det ikke slut, for med skrivelse af 8. November 1897 tituleres N.G. Rasmussen: »*Dannebrogsmand*«, og baggrunden herfor kommer her:

»*Som Følge af modtagen Skrivelse af 6te ds. fra Generaldirectoratet for Skattevæsenet er det mig en Glæde herved at tilkjendegive Dem, at det paa Finantsministeriets derom nedlagte allerunderdanigste Forestilling har behaget Hans Majestæt Kongen ved Allerhøjeste Resolution af 5te ds. at benaade Dem med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Vedlagt følger desangaaende*

fra Generaldirectoratet for Skattevæsenet en Communicationsskrivelse af 6te ds.

Ved tidligere Skrivelse herfra i Krydstoldinspectoratet til Generaldirectoratet for Skattevæsenet har jeg indstillet Dem til at blive benaadet med ovennævnte Hæderstegn, da det har været mit Ønske, at De måtte erholde et synligt Beviis på min Tilfredshed med Deres Virksomhed i Krydstoldvæsenets tjeneste.-

F.L.C.M.V. Wulff, Krydstoldinspektør,
Kommandør«

Som det vil være fremgået af de bragte smagsprøver gik livet sin trivielle gang i Sundets nordre del. Krydstoldassistentens arbejde var lidet ophidsende: Permissions-tilladelser for besætningen skulle godkendes i København, ligesom »Contracter og Troskabseder«, og man skiftede ofte ud, som det fremgår af den lange fortegnelse over besætningsmedlemmer.

Gang på gang erfarer vi, at de to toldembedsmænd på no. 16 kan hæve »Emolumenter fremdeles på Helsingør Toldkasse« - så de har nok haft en ganske hæderlig biindtægt ved siden af den faste løn.

Toldinspektoratets krav til regnskab for hver eneste øre var strenge - arkivet bugner med regnskaber som f.eks. over juni månedets forbrug af 10-øres frimærker. Vi er i 1903, og den fungerende krydsbetjent H. Christensen meddeler, at man i denne måned har sendt 6 breve á 10 øres frimærker - og at der pr. 30. juni var 16 10-øres mærker i behold.

I begyndelsen gjorde krydstoldvæsenet en god fyldest (6). Krydsjagterne udførte let deres tjeneste i en tid, hvor et dampskib endnu var en sjældenhed. Men efterhånden som dampskibstonnagen vandt større og større indpas, begyndte kritikken at rejse sig mod denne form for toldtjeneste.



VIKING ud for Skårupøre sommeren 1980 med Flemming Andersen ved rorpinden (Pia Hammer Hansen foto).

Således foreslog toldforvalter L.C. Müller i 1887 i »Tidsskrift for Toldvæsen« en reorganisation af institutionen. Antallet af krydsfartøjer skulle reduceres, og kystvagterne til gengæld øges, idet krydsjagterne ikke var i stand til at hindre smugleri på kysterne. Dertil kom at krydstoldvæsenets virksomhed i vintermånederne var betydeligt indskrænket.

Denne kritik vandt efterhånden gehør, og man indså, at jagterne var forældede.

Ved resolution af 10. juni 1899 bestemtes det således, at den hidtil foreskrevne

bording, forsegling og ledsagelse af skibe indtil videre »ikke vilde være at foretage naar Skibet befandt sig under Sejl eller Damp«.

I cirkulære af 7. juli 1902 udbad man sig de enkelte toldsteders syn på krydstoldvæsenets virksomhed og værdi til bekæmpelse af smugleriet langs kysterne. De fleste toldsteder går ind for ophævelse af virksomheden. Toldkammeret i Ribe foreslår det erstattet af en bereden toldtjeneste i deres område. Kun få toldkamre som Svend-

borg, Fåborg, Nyborg, Esbjerg, Rudkøbing og Bogense går kraftigt imod nedlæggelse.

Toldstedernes rapporter resulterede i forslag til lov om krydstoldvæsenets nedlæggelse: Inddragelse af embedet som krydstoldinspektør, reduktion i antallet af krydstoldassistenter fra 20 til 2, salg af krydstoldskonnerten »Argus« samt 20 af institutionens 23 jagter. Stillingen som næstkommanderende skulle samtidig indtages.

De 3 jagter, der ønskedes bevaret var nr. 13 Toldvagtskibet »Odensefjord« udlagt sammesteds og nr. 24 »Svendborgsund« stationeret i Svendborg. Den tredje jagt skulle holdes i reserve. Nr. 24 blev allerede nedlagt 1.4.1905, og 1.11.1911 overgik samme skæbne nr. 13.

Med lov d. 24. april 1903 ophævedes krydstoldvæsenet fra 1. april 1904. En del af institutionens personel indtrådte for manges vedkommende i landtoldvæsenet, dels som toldassistenter (strandkontrollører) dels som rorsbetjente eller opsynsmænd.

Nedlæggelsen af krydstoldvæsenet satte ikke markante spor i korrespondancen mellem nr 16 og inspektoratet (7).

Først i skrivelse af 9. november 1903 beder man krydsbetjent H. Andersen om at oplyse, hvortil han vil forflyttes som rorsbetjent. Han valgte Esbjerg. Samtidig skulde han indsende besætningens ønsker om nyttjenestested som toldopsynsmænd. Lønnen var ikke ophidsende. Den varierede fra 200 kr. i Koldby på Samsø til 500 kr. - årligt - i f.eks. Fredericia og Skjelskør.

Krydsbetjent Andersens løn i Esbjerg var 900 kr. årlig samt 72 kr. i husleje - tillæg fordelt over 12 måneder.

Det sidste brev fra inspektoratet til nr. 16 er dateret 10. december 1903:

»De beordres herved at oplægge Krydsfartøj No. 16 i Helsingør Havn ved Isvintrens Komme eller saa tidligt, at Besætningen kan afmønstres d. 21de ds., men der udbetales den Emolumenter til c. 31te ds. incl.

Af Inventarier vil Flaggods, Embedsinventarium og Archiv tilligemed Liste derover overensstemmende med Krydstoldinspektoratets Skrivelse af 8de September d.A. være at tilstille Krydstoldinspektoratet ved oplægningen.

Alle øvrige Inventarier herunder Ballast, Ankre og Kjæder m.m. forblive ombord.-

Seilene fraslæaes og tilligemed det Løbende der udskjæres, bundtes og mærkes bortstuves omlæ.- Jollerne lægges på Dækket eller på et af Toldkamret anviist Sted iland. Krydsfartøiet fortøies for godt. Alle Nedgange lukkes og aflæses og tilsynet med Krydsfartøiet tilligemed Nøglerne til Nedgangene derombord overgives til Toldkamret i Helsingør.

Skibsinventarielisten indsendes til Krydstoldinspektoratet ved Oplægningen efter at være forsynet med de i Krydstoldinspektoratets Skrivelse af 8de September d.A. nævnte Anførsler og efter at det er konstateret, at det øvrige i Listen Anførte er tilstede ombord.

Besætningens Hjemreise besørges af Dem.

Angaaende Reiser erindres Circul. af 27de November 1873, 16de Februar og 4de December 1874 samt 25de November 1881, 24de Januar 1883 og 6te Marts 1896.

En Uniformsunderstøttelse af 50 kr. for Maanederne fra Marts til December d.A. begge incl. á 5 Kr. pr. Maaned tilstaaes Dem mod kvittering, der indgaar i Regnskabet på sædvanlig Maade.

Samtidig med at De tilstiller Krydstoldinspektoratet det afsluttede Regnskab for Krydsfartøj No. 16 for December Maaned



Den smukt udskårne rorpind med messingkofinagel (Allan Hjorth Rasmussen foto).

d.A. vilde De samtidig hertil indsende den ifølge Regnskab til Restværende eventuelle Kassebeholdning samt eventuel Beholdning af Postmærker.

Hermed Eftern. for Søf. No. 48 og 49 samt Circul. Saml. No. 2 for 1903.

F.L.C.M.V. Wulff«

No. 16 blev solgt på offentlig auktion i Helsingør. 13. januar 1904 for kr. 4.150,- af kaptajn Otto Bauch, Helsingborg (8). I 1916 finder vi den under betegnelsen dæksbåd VIKING i Esbjerg Skibsbyggeri, hvor det var planen at ombygge den til fiskefartøj.

Det blev heldigvis ikke til noget, for den 10. august 1917 erhverver fru Marie Petersen skibet ved kontant betaling af kr.:

15.000,- »fri for Hæftelser og skal leveres i Svendborg Havn«.

Fru Petersen købte VIKING med henblik på hendes søn, der led af tuberkulose, og som derfor havde behov for megen frisk luft, men det blev datteren - Marie - der overtog fartøjet.

Marie Petersen havde VIKING til sin død i sommeren 1979. I de 62 år der forløb, blev skibet, takket være hendes omhyggelige vedligeholdelse, kendt over det meste af Norden og hørte med til det søværts billede af Svendborg. Marie Petersen nævnes første gang som medlem af Kongelig Dansk Yachtklub i årbogen for 1919. Her fremgår det også, at skibet nu er forsynet med mo-

torer af fabrikatet Kelvin, 4-takt, benzin og petroleum, 2 cylindre.

Siden da deltog hun med VIKING i utallige KDY-arrangementer, enten som aktiv kapsejler eller som dommerskib, bl.a. var VIKING næsten »fast inventar« i de tidligere så populære Øresundsuger.

I 1972 modtog »Møllemarie« - det var hendes kælenavn overalt grundet hendes tilknytning til Svendborg Boghvedemølle - KDY's styremedaille i sølv som tak for god sportslig indsats. Allerede i 1953 var hun blevet tildelt KDY's ærestegn Honoris Causa, som er klubbens højeste bevis for arbejde i KDY (9).

Ved KDY's jubilæum i 1980 blev der udgivet en kunstmappe med 4 nummererede akvareller af Bo Bonfils, - 2 af disse havde VIKING som motiv.

Rygtet ville vide, at VIKING skulle destrueres ved Marie Petersens død. Derfor var det en særdeles glædelig overraskelse, at hun havde testamenteret skibet til museet, sammen med en legatformue på 300.000 kr, der skal bidrage til bevaring af VIKING som museumsskib.

Legatbestyrelsen består i dag af politimester A.V. Sørensen (formand), museumsinspektør Henrik M. Jansen (sekretær), distriktstoldchef Niels Kjærbøl, borgmester Viggo Schultz, træskibsværfts-ejer Jørgen Ring-Andersen, samt havnemester Kurt Hansen som suppleant for borgmesteren.

Til den daglige vedligeholdelse af VIKING er der stiftet et bådelaug, som har ca. 20 medlemmer. Disse mødes regelmæssigt og har alle bestemte opgaver hele året. Ved sejlads med VIKING skal mindst 2 medlemmer af bådelauget deltage.

Togter der ikke kan betegnes som træningssejlad, skal have et klart musealt formål, såsom f.eks. veterantræf.

VIKING's fjernkending i 1980 er:

- Spidsgattet jagt med pælemast og horisontalt bovspryd.
- Skroget sort med hvid skandæksstribе.
- Lakeret lønning og svineryg.
- Lave hvide halvruv med lakeret ruftag.
- Sejlføringen er hvid: Gaffelstorsejl, topsejl, fok og klyver.
- Tonnage: 17.38 tons under dækket
- Brutto: 19.57 tons
- Længde: 45 fod
- Bredde: 14 fod
- Dybgang: 7½ fod
- Sejlareal: 115 m² samt 70 m² spiler
- 1965: 45 HK motor

Den oprindelige aptering omfattede et lukaf forude til to sømænd, kabys med komfur, salon og kamre til krydstoldassistenten og krydsbetjenten.

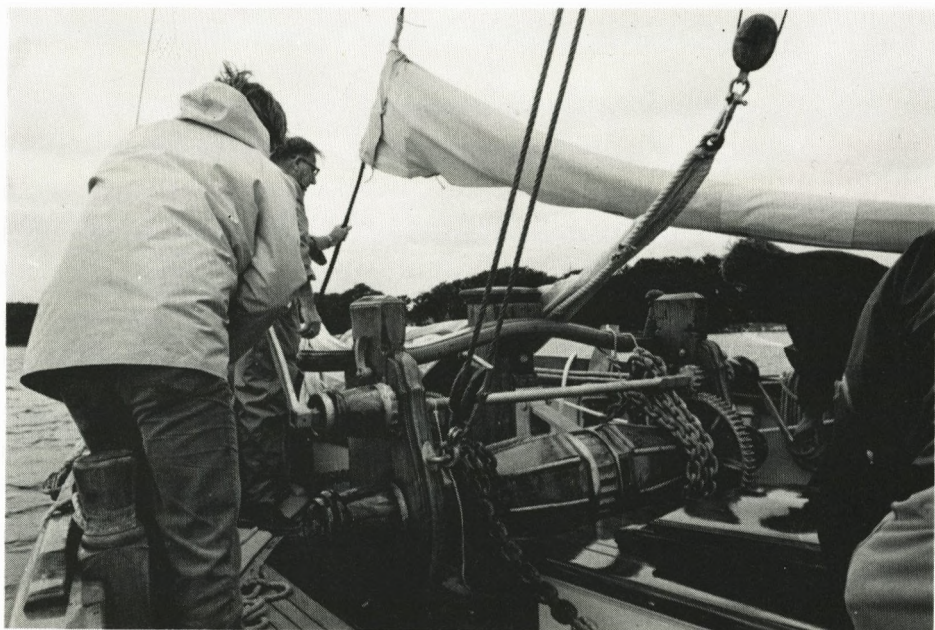
Den to meter lange rorpind har atter erstattet rattet - og i 1981 vil hovedkompasset blive re-etableret på ruffet. Stenballasten er udskiftet med ca. 5 tons jern samt med større vægt i kølen.

Noter

Jeg skal takke følgende for bistand i forbindelse med indsamling af materiale til denne artikel:

Kandidatstipendiat cand.mag. Erik Gøbel, Københavns Universitet, museumsdirektør

dr. phil. Henning Henningsen, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, toldinspektør Robert Svalgaard, Thisted, museumsleder Holger Munchaus Petersen, Toldmuseet i København.



Der arbejdes med ankerspillet, august 1980 (Allan Hjorth Rasmussen foto).

- (1) Se Årbog for Svendborg & Omegns Museum 1979 s. 43 ff.
- (2) Træk af Krydstoldvæsenets Historie i Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1947 s. 87 - 124.
- (3) Citeret hos Morgenstjerne s. 112. Standeren var forsynet med påskriften »Kongelig Toldkrydser«.
- (4) Følgende oplysninger er meddelt af Robert Svalgaard, Thisted.
- (5) Krydstoldvæsenet. Korresp. med krydstoldfartøj nr 16 1897- 1903. Sidetegning og sejlttegning af krydsfartøj nr 16 1895.
- (6) Nedenstående fra Morgenstjerne op. cit.
- (7) Nedenstående meddelt af Robert Svalgaard

(8) Meddelt af Robert Svalgaard.

(9) Meddelt af sekretær i KDY Eyvind Peetz.

Besætning på krydsjagt nr. 16

Fører: Krydstoldassistent
 Styrmand: Krydsbetjent
 Matroser: 2
 Dreng: 1 (kok og messedreng)

Føreren af fartøjet hed en KRYDSTOLDASSISTENT.

Niels Gottlob Rasmussen, født i 1838 i Ærøskøbing, bosiddende i Helsingør. Han var fører af nr. 24 - hjemmehørende i Svendborg og overtog nr 16, da det blev afleveret i 1897.

I 1902 afgik N.G. Rasmussen med pension og afløstes af Mejner Christian Jeppesen (reserveløjtnant) født 1860 i Hornbæk. Men allerede året efter afløses han af krydsbetjent Hans Andersen, født 1866 på Fanø.

Næstkommanderende hed KRYDSBETJENT:

Følgende krydsbetjente har i tiden fra 1897 til 1903 forrettet tjeneste på nr 16:

Jens Peter Carstensen, reserveløjtnant, Eskildrup, f. 1860

Lauritz Børdsvend Nielsen, Bogense, f. 1858

Mejner Christian Jeppesen, Hornbæk, f. 1860

Hans Christian Marius Larsen, Fåborg, f. 1873

Niels Gylling, Endelave, f. 1864

Hans Peter Christensen, Lunde pr Svendborg, f. 1860

Hans Peter Christian Jacobsen, Horne, f. 1862

Jacob Carl Christian Jesper Jacobsen, Hals Sogn, Læsø, f. 1877

Følgende matroser var i årene 1897 til 1903 forhyret på nr. 16

Jørgen Madsen Peter Hansen, Helsingør, f. 1857

Christian Valentin Ernst, Helsingør, f. 1872

Søren Ernst Klæsner, København, f. 1868

Jeppé Carl Jeppesen, Nyord, f. 1871

Jens Peter Martin Andreas Frandsen, f. 1875

Hans Jens Carl Jensen, Nyord, f. 1864

Lars Peter Julius Hansen, København, f. 1877

Hans Andersen Nielsen, København, f. 1875

Peter Albert Petersen, Ommel, f. 1864

Georg Pedersen, Villingbæk pr. Esrom, f. 1874

Rasmus Peter Hansen, Bogø, f. 1865

Rasmus Marius Johansen, Nyord, f. 1876

Rasmus Christian Rasmussen, Thurø, f. 1868

Følgende drenge har i samme tidsrum været forhyret på skibet:

Adolf Jens Peter Petersen, København, f. 1881

Christian Ole Jørgen Jensen, København, f. 1882

Marius Christian Hansen, Nyord, f. 1883

Knud Trondhjem, (Nyborg)

Knud Aage Carstensen, København, f. 1885

Valdemar Skjerne, København, f. 1887

Edvard Harald Ludvig Gundersen, København, f. 1888

Jens Christian Jensen, København, f. 1886



Sandtold på Ryssenstens nordre forstrand

AF ANDERS V LANGER

Sandtold kaldes den afgift, fiskere måtte betale strandejeren. Den har fra gammel tid været almindelig ved den sydlige del af Jyllands vestkyst, men kendes så vidt vides ikke nord for Limfjorden.

Den nordlige del af Bøvling lens forstrand blev o. 1670 overdraget til baroniet Ryssensten, og forinden Ryssenstens nordre forstrand i 1822 blev overtaget af staten, var dette område en tid i privateje.

Fra 1808 var det en tidligere artillerikapitajn Conrad Wilhelm von Falkenberg, der ejede forstranden. Et utal af retssager mod Falkenberg fortæller om mindre hæderlig optræden, bl. a. beskyldes han for medvirken ved ildspåsættelse, da hans gård »Strandgården« i Fjaltring brænder.

Det blev by- og herredsfoged F.C.Skønau, Lemvig, der fra 1822 på statens vegne overtog strandbestyrelsen.

I forstrandsregnskaberne for 1823 og de følgende år gøres der grundigt rede for denne afgift.

Den betaltes i Fjaltring, Trans og Ferring sogne med 6 tørrede torsk af hver havbåd eller 1 for hver fisker, mens Harboørefiskerne betalte afgiften i penge, 2 mark 4 skilling pr. havbåd eller 6 skilling pr. fisker.

Først i 1827 indsender Skønau forstrandsregnskaber efter statens overtagelse. Første post i revisionsbemærkningerne drejer sig da om sandtold-afgiften. Man ønsker en begrundelse for disse afgifter og redegørelse for, om der skulle være flere af den slags eller andre faste indtægter, der svares til forstrandsejeren (1).

Skønau besvarelse hertil skal citeres i sin helhed:

»Der haves intet Document til Hjemmel for den omhandlede Afgift af Fiskerne i Strandsognene; men det har været en ældgammel Skik, at der af hvert Fiskerlaug i Fjaltring, Trans og Ferring er leveret til Strandeieren 6 tørrede Torsk af et Fiskerlaug eller en Torsk for hver Mand, der tager Deel i Fiskerlauget, hvorimod Fiskerne af Harboøer Sogn have istedetfor at levere Torsk in natura betalt 36 Skilling af hvert Fiskerlaug eller 6 Skilling af hver Person i Lauget. - Denne Afgift have forrige Strandeiere opkrævet og i Udeblivelses Tilfælde ladet dem inddrive ved Søgemaal, hvorfor jeg ogsaa har troet det min Pligt at lade den indfordre, efter at Forstranden er bleven Hans Majestæt Kongen tilhørende. -

Forresten vides ikke andre saadanne Indtægter at tilkomme Forstrandseieren«.

Heller ikke o. 1860 kendes nogen hjemmel for sandtold-afgiften, men man mener, at den »maa antages paalagt i sin Tid af en privat Forstrandseier for at kunne kontrollere, hvilke Personer der retlig havde Adgang til Stranden«, og da man et par år senere endelig ophæver afgiften på grund af manglende hjemmels-dokument, ved man kun, at afgiften »har været udredet fra gammel Tid af, muligvis som Vederlag for, at Fiskerne have benyttet Strandkanten til Tørring af Fisk«. (2).

At afgiften stammer »fra gammel tid af« og har, som Skønau skriver, været en

»ældgammel skik«, er sikkert. Mindre sandsynligt forekommer det, at den skulle have været vederlag for, at fiskerne har benyttet strandkanten til tørring af fisk (3).

Det er vist heller ikke sandsynligt, at sandtolden skulle være pålagt for at kontrollere, hvilke personer der »retlig havde adgang til stranden«. Men det er forståeligt, at man kunne få den tanke midt i 1800-tallet, da det tydeligt har været et problem at holde uvedkommende strænere væk.

Uden tvivl har H. K. Kristensen ret, når han i den forbindelse nævner bestemmelsen i Jyske Lov, at »Kongen ejer alle forstrande, og det, som ingen ejer, det ejer Kongen«. Når fiskerne landede, var det ikke på egen grund, men på kongens strand, på hans »sande«. Derfor måtte de betale sandtold (4).

Sandtold nævnes sammen med »æffuersild« 1461 i et kongebrev til lensmanden i Ulfborg herred som afgift på fiskeri (5). I et lensbrev på Lundenæs len 1549 hedder det: » - ligeledes ville vi have os forbeholdt al Sandtolden af alle de Fisk, der fanges i Lenet - «, og at afgiften ydedes i fisk, siges bestemt et par gange 1532, i 1553 og i 1558, hvor Albricht Skiel får befaling om at sende de 24.000 hvillinger, som er hans afgift af Bøvling len, til Koldinghus, »tillige med de Fisk, han har oppebaaret af Sandtolden« (6).

1559 udsteder kongen »Befaling til alle, indlændiske og udlændiske, som drive Fiskeri under Vesterlandssiden, at svare den sædvanlige SANDTOLD, som de fra Arilds Tid have givet af de Skuder og Skibe, de da brugte, men som de nu have forsømt, da de mest bruge smaa Baade til at fiske med. Lensmanden paa Riiberhus eller den, han sætter dertil, skal oppebære Sandtolden. Hvo der ikke giver den, skal lide tilbørlig Straf« (7).

Befalingen synes rettet til den sydlige del af Jyllands vestkyst - lensmanden på Riberhus skal oppebære sandtolden - , og det er nok også her, det betydeligste Vesterhavsfiskeri er foregået i ældre tid. H. K. Kristensens redegørelse for sandtoldens størrelse ved de forskellige fiskerlejer giver klare beviser. Det var her, man »fra Arilds tid« brugte »skuder og skibe«, altså større fartøjer til fiskeriet, mens der - så vidt vides - ikke foreligger beretninger om den slags fiskeri fra den nordligere del af Jyllands vestkyst.

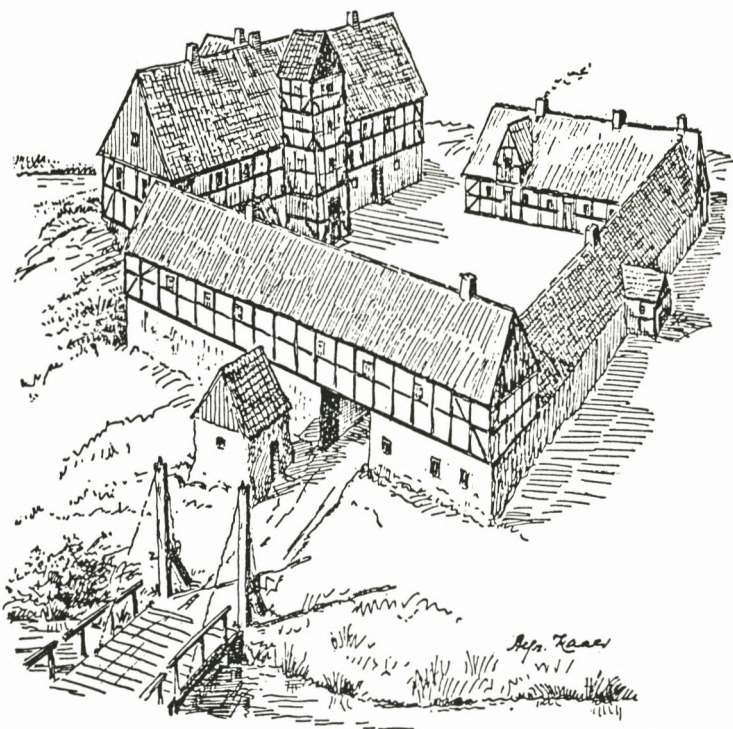
Bøvling lens regnskaber indeholder år for år lister over yderne af sandtold; 42 er fundet fra tiden 1609 - 1657.

Det forekommer mærkeligt, at disse lister kun omfatter fiskerlejerne fra og med Torsminde til og med Nyminde, lenets sydligste område. Intet sted ses, at fiskere på den nordlige strækning fra Fjaltring til Harboøre har betalt sandtold i lenstiden.

De ældste lister, 1609/10 - 1618/19, nævner først Torsminde, de to første år med 15 - 16 fiskere, men deri er alle fiskere fra Ulfborg herred medregnet. Fra 1612/13 nævnes 5 fiskere fra Torsminde og 10 fra Ulfborg herred, 6 1617/18 og 12 1618/19. Dernæst anføres 10 fiskere, stigende til 20 i 1618/19, fra Hing herred, og til sidst opføres Nyminde med 6 - 9 skibe.

Senere er opstillingen anderledes, sandsynligvis efter fiskerlejerne, f. eks. 1623/24: Torsminde, Nissum Sted, Husby Sted, Hoffue (Houvig ?), Holm, Lyngvig, Årgab, Haurvig, Nyminde. I årene 1638 - 1646 synes Ulegod at have været et betydeligt fiskerleje med 12 - 18 brugere. 1634 - 1650 nævnes Torsminde med 3 - 6 brugere.

Ved adskillige af sandtoldydernes navne anføres hjemsted, og det gælder nok i de fleste tilfælde, at dette ligger i nærheden af det anførte fiskerleje, f. eks. ved Torsminde flere gange: Torup, Nees, Skalstrup, og



Rekonstruktion af Bøvling slot o. 1650. Tegningen er udført af Alfred Kaas og findes i hans afhandling Bidrag til Bøvling lens historie (Hardsyssels årbog 1955, s. 15). Hertil er vel sandtoldfiskene helt eller delvis efterhånden indleveret fra de forskellige pladser fra Nyminde til Torsminde, inden de tørrede fisk fragtedes videre til Lemvig og derfra med skib til København.

vist intet tyder på, at fiskere, der boede ved havet disse steder, slap for afgiften (8).

Det kan nok ikke afgøres, om disse navne blot angiver bådenes ejere, eller om den pågældende tillige eller kun brugte båden og altså var dennes fører. Ifølge H. K. Kristensen angiver sandtoldlisterne fra Riberhus len både ejer og fører (9).

For Nyminde-fiskerne var ydelsen speciel. Her måtte hvert fiskerskib årligt svare 500 hvillingen (10), mens betalingen ellers

som regel var torsk. Det normale pr. fiskerbåd synes at have været 26 tørre torsk - »med hoveder«, nævnes det et par gange -, men adskillige slipper med det halve eller mindre, helt ned til 6 torsk pr. båd, bl.a. Niels Christensen Græm under Husby Sted 1618/19 »af et lidet båd«. I perioden 1622 - 1631 ses flere at betale med rokler (rokker) i stedet for torsk, tilsyneladende med ens værdi.

Det er tydeligt, at flere af Nyminde-fiskerne bor uden for Bøvling lens område, i N. Horne og V. Horne herreder - 1613/14 nævnes bl. a. N. Bork, Hovtrup, Lønne, Lydum og Nebel - , og det kunne være grunden til, at ydelsen her svares i hvilling, som det ofte var tilfældet i Riberhus len (11).

Det samlede kvantum af sandtoldfisk fra Bøvling len varierer år for år, alt efter antal fiskere. Alligevel angiver forleningsbrevene en fast mængde, der skal svares, således et nyt forleningsbrev for Iver Juel 30. april 1622, hvor den årlige leverance fastsættes til bl. a. 3500 hvillinger af sandtolden og 730 tørre torsk, at levere St. Olai-dag (29. juli) i København, første gang 1623, og desuden 21.000 hvillinger, der årligt skulle købes (12). Om dette indkøb senere.

Fastsættelsen synes at være konstant - 1634 nævnes dog 740 tørre torsk - , og de 3500 hvillinger anføres stadig, både 1634 og 1639, skønt Nyminde-fiskeriet synes at være ophørt o. 1631, idet der 1630/31 for sidste gang nævnes fiskerskibe her, der i alt svarer 1000 hvillinger, hvorefter hvilling ikke mere forekommer i sandtoldydelsen. Som nævnt fiskede op til 9 skibe, 1615 - 1618, fra Nyminde, i hvilken periode ydelsen altså var 4500 hvillinger.

Sandtold-torsken synes at falde mere konstant. Ydelsen varierer fra 510 torsk (1657) til 818 (1632/33). I regnskabet 1645/46 var den helt nede på 330 tørre torsk. Det kunne være den svenske besættelse, der også her voldte forstyrrelse.

Sandtoldfisken fra Bøvling len er år for år sammen med de indkøbte hvillinger fra Harboøre blevet samlet i Lemvig og med et skib herfra sejlet til kongens provianthus i København.

Adskillige navne på skippere og skudeejere fra Lemvig nævnes i årenes løb. Et

par gange er det rådmænd, siden borgmester, Simen Christensens skib, der fragter fisken til København, den ene gang, 1620, sammen med et par bondesoldater, der var udeblevet fra mønstring og skulle afleveres til strafs udsoning på Bremerholm. Derfor må der naturligvis betales mere for fragt det år end ellers; 24 rd. var den faste takst i en årrække.

Hvad sandtoldfisken var værd i penge, ses ikke. Kun fiskens vægt får man besked om gennem proviantskriverens kvittering for modtagelsen i København. Derimod oplyses det år for år, hvad de indkøbte Harboørehvillinger har kostet, normalt 5 rd. for hvert tusind. En enkelt gang, 1637/38, købes der tillige 160 tørre torsk, der har kostet 20 rd., eller $1\frac{1}{4}$ rd. pr. vorde (10 stk.), og syv gange, 1609/10 - 1616/17, købes 200 rokker til $1\frac{1}{2}$ rd. pr. vorde.

Som nævnt pålægger forleningsbrevene de forskellige lensmænd på Bøvling det årlige køb af 21.000 tørre hvillinger. Det præciseres (1634), at det skal være god fisk. I modsat fald skal lensmanden personlig yde erstatning. Hans fæstebønder må ikke forulempe i slig anledning.

Denne pligt for Bøvling-lensmændene til at købe fisk kunne bunde i, at forleningsafgiften tidligere bestod af en vis fiskemængde, således for Albricht Skiel, der i 1558 svarer 24.000 hvillinger. Af en eller anden grund bliver dette senere ændret til, at fisken i stedet for at ydes skulle købes på kongens regning, mens lensmandens afgift fastsattes til ydelse af et bestemt pengebeløb.

Fisken købes hvert år på Harboøre, som regel af eller ved birkefogden der, Las Jøsen, nogen gange: » - og hans medbrødre«, eller der nævnes en eller to andre mænd sammen med Las Jøsen. Et par år i træk i 1630'erne købes fisken af Anders Sandholm og et par andre Harboøre-mænd.

Epitafium i Lemvig kirke for købmand og borgmester Simen Christensen (1576 - 1648), hvis navn figurerer i Bøvling lens regnskaber som en af dem, der fragtede sandtoldfisk til København. Også hans kones navn, Kirsten Maarsdatter (1581 - 1643), støder man på her i forbindelse med, hvad der foregik ved havkysten, idet det sandsynligvis er hende, der nævnes som hæler i en sag om stjalne guldmønter 1609, fundet på Harboøres kyst.



At hvillingerne blev købt på Harboøre har formodentlig ingen forbindelse med, at fiskerne her som nævnt ikke svarede sandtold i 1600-tallet. At man betalte afgiften fra Nyminde til Torsminde, hænger tænkeligt sammen med, at både Hing og Ulfborg herreder har hørt til Riberhus len, hvor afgiften åbenbart er startet (13).

Med de ændrede ejerforhold til forstranden efter lenstidens ophør o. 1670 ligger det vel ligefor at tænke, at baronen på Ryssten har fundet det rimeligt, at ikke bare hans søndre forstrand skulle svare sandtold som hidtil, men at også fiskerne på Ryssenstens nordre forstrand måtte yde, og at altså ændringen kan være sket allerede o. 1670.

Det fremgår af præsteindberetningen 1766, at Fjaltring-fiskerne da betalte sandtold, 1 torsk for hver fisker. Der var da 6 havbåde i Fjaltring, hver med 6 mand (14).

1783 omtales sandtold til forstrandsejeren som en bekendt faktor, og der nævnes en tilsvarende afgift til birkedommeren (15).

Også præsten gjorde krav på ydelse fra fiskerne, og det vides, at omgangslærer A. B. Nielsen, der holdt skole på Knopper og Rønland i Harboøre sogn, men også underviste børnene i Thyborøn i Agger sogn fra 1858 til 1892, blev lønnet af Thyborøn-boerne med naturalydelser i fisk (16).

Om fiskeydelse til sognefogden på Harboøre fortæller en retssag, der afsluttes med dom 12. januar 1853. Et vidne nævner under sagens forløb, at sognefogden engang hvert forår indfandt sig ved stranden med brød og brændevin til fiskerne, når bådene landede, hvorfor han af hvert bådlav fik så mange hvillinger, som fiskerne ville unde ham, eller som de havde fisket til. Somme tider fik han også et par torsk.

5 snese hvillinger fra hvert bådlav synes at have været almindeligt (17).

På et vist tidspunkt, formodentlig i 1700-tallet, fik Harboøre-fiskerne den ændring gennemført, at de betalte deres sandtold til forstrandsejeren med penge i stedet for fisk.

Den ordning var Falkenberg ikke tilfreds med, og i 1816 stævner han 12 af Harboøres 18 bådførere for Ryssenstens birketing til at betale manglende sandtoldafgift for årene 1812 og 1813. Fiskerne ville godt betale pengeydelsen, 6 skilling pr. mand eller 2 mark 4 sk. pr. havbåd, som de påstod aftalt med tidligere strandejere, ja, nogle hævdede endog at have det skriftligt fra baron Juels tid.

Falkenberg holdt på, at han ikke tilkom »Sandtoldpenge, men Sandtoldtorsk af samtlige paa Harboøre som paa den hele øvrige Forstrand indtil Mindet, Havet brugende Fiskere«. Nu havde han måttet købe de 144 manglende torsk flere steder, og de havde bragt ham i en ekstra udgift.

Dommen 10. april 1816 forlangte, at fiskerne blot skulle betale de tilbudte penge, og gav altså ikke Falkenberg ret i sit krav om ydelsen in natura, da han ikke havde bevist sit søgsmål, som lovens 1. bog, 14. kap., 5. artikel fordrede (18).

Efter statens overtagelse af forstrandsretten i 1822 viser et omhyggeligt regnskab over sandtoldafgiften, hvem der svarede den (1). Det er nu helt tydeligt bådejerne, som nok i de fleste tilfælde var gårdmænd, der oftest boede temmelig nær kysten, men vist sjældent eller aldrig selv »brugte havet«. Lister over ejere af havbåde fra Harboøre følger som bilag til forstrandsregnskaberne, og det viser sig, at antallet af både i hele perioden 1823 - 1860 har ligget mellem 12 og 20.

Adskilligt mere kan uddrages af disse lister, f. eks. at det synes temmelig stabilt, hvilke gårde der holdt havbåd.

Sandtold-listen fra 1823 oplyser således hvem der ejer de 20 havbåde på Harboøre, og fortæller om 5 fiskerlav fra Fjaltring, 3 fra Trans og 2 fra Ferring, der hvert har ydet 6 tørre torsk.

Disse 60 torsk blev solgt samlet som appendix ved strandauktion hos Chr. Vesterferring 26. marts 1824 i 10 numre, der hvert kostede fra 1 mk. 12 sk. til 2 mk. 12 sk.

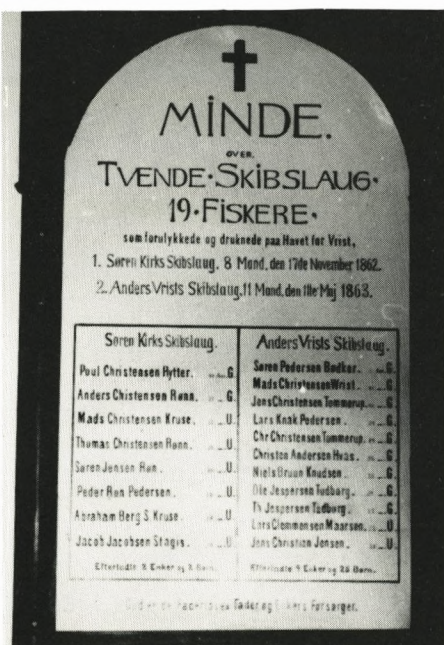
For 1824 synes der at have været de samme antal fiskerlav for de tre sogne, men da er 5 Fjaltring-lavs torsk solgt hos Jens Gadgaard i Fjaltring 22. marts 1825, de øvrige hos L. C. Kirkeby i Trans og hos Chr. Vesterferring samme dag. Det år kostede tørre torsk fra 3 mk. 10 sk. til 5 mk. 1 sk. - Kun enkelte gange, f. eks. 1835, sælges et auktionsnummer tørre torsk, 6 stk., under Harboøre-prisen, 2 mk. 4 sk. Det højeste bud, der er bemærket, er 1 rd. 2 mk. 12 sk. for 6 torsk (1848).

Sandtold-fisken for 1825 blev solgt 14. marts 1826 som året før hos de tre strandfogder og kostede fra 3 mk. til 5 mk. 1 sk. Det år var der 3 fiskerlav i Ferring, altså 1 mere end de foregående år, men i 1827 ses der igen kun at have været 2, hvilket synes at fortsætte konstant, ligeledes med 3 for Trans (undersøgt 1833 - 1848).

Fra 1835 er der kun 4 både i Fjaltring, fra 1839 3 og i 1848 kun 1 fiskerbåd i Fjaltring, der svarede sandtoldfisk. Antallet af havbåde i disse tre sogne må altså have været nogenlunde konstant fra år til år, men bådejernes eller brugernes navne nævnes ikke her.

Formodentlig er det nytørrede torsk, der sælges ved disse forårsauktioner, så man altså er et år bagud med at levere afgiften.

Mindetavle i Harboøre kirke over »Tvende Skibslaug, 19 Fiskere, som forulykkede og druknede paa havet for Vrist. 1. Søren Kirk Skibslaug, 8 Mand, den 17. November 1862. 2. Anders Vrists Skibslaug, 11 Mand, den 11. Maj 1863«. Nedenunder de otte og elleve navne på de omkomne, hvoriblandt hverken Søren Kirk eller Anders Vrist findes. De var gårdmænd og ejere af bådene, men brugte ikke selv havet. Deres navne findes i en årrække i listerne over ydere af sandtold, Søren Kirk 1848 - 59 og Anders Vrist 1842 - 59.



I revisionens antegninger til forstrandsregnskabet 1835 angående 7 mk. 19 sk., der er indkommet for sandtoldtorsk det år, bemærkes, at strandfogderne formentlig ikke tilkommer nogen andel heraf. Det er vel bl.a. den slags, man har revisorer til at finde ud af, men det må have givet ekstra besvær for regnskabsføreren, når han skulle trække disse beløb ud af auktionsprovenuet, før strandfogdernes tredjedel kunne udregnes.

Det var fiskerne i Fjaltring, der først undlod at svare sandtoldfisk, fra 1852, og to år senere kom der heller ingen tørre torsk fra Ferring. Det er tilsyneladende sket ubemærket af revisionen. Men da også Transfiskerne, naturligt nok, i 1857 nægter at levere torsk, sker der antegning.

Det gentager sig det følgende år, da der heller ikke findes sandtoldfisk opført fra

Trans sogn. Men da der ikke kan erhverves nogen udpantningsordre på grund af manglende dokumentation for ret til at kræve afgiften, foreslår konstitueret herredsfoged Smith afgiften ophævet og begrunder sit forslag med, at »der i Nabosognene Fjaltring og Ferring, hvorfra Fiskeriet drives lige saa meget som fra Trans Sogn, ingensinde findes at være svaret en saadan Afgift«. (2).

Denne uvidenhed har nok sin forklaring i nye folk på herredskontoret, der ikke kendte forholdene fra tidligere år og åbenbart ikke kiggede så langt tilbage i ældre regnskaber som til 1853, da Ferringfiskerens sidste gang havde betalt.

Inden den endelige afgørelse træffes, må denne misforståelse dog være rettet. Det ses af finansministeriets skrivelse til amtet 10. juli 1862, hvorved afskaffelsen af de to afgifter, sandtoldfisk og sandtoldafgift,

meddeles med den nævnte begrundelse, at man ikke havde kunnet påvise anden hjemmel for afgifterne, end at den havde været udredet »fra gammel tid af« (2).

Der blev heller ikke rejst krav om efterbetaling fra dem, der først havde undladt at levere fisk, og Harboøre-fiskerne ses at have betalt sandtoldafgift for sidste gang i 1860. Ved indtægtspost nr. 9 i regnskabet for 1861 læses: »Sandtoldafgiften bortfalder ifølge Finansministeriets Resolution af 10. Juli 1862 -«.

Harde Harboøre-folkene haft en fordel i at betale afgiften med penge, så blev de alt-

så til gengæld dem, der sidst slap for at betale.

Og hermed synes den sag at være ude af Ryssenstens nordre forstrands saga (19), men for den, der f. eks. ønsker at vide, hvor mange både, der brugte havet fra Harboøre sogn i årene 1822 - 1860, og hvem der ejede disse både, er der som nævnt oplysninger at hente her, ligesom der også fra lensregnskabernes lister fra ældre tider kan drages adskillige oplysninger frem om havfiskeri på de tider.

Noter

- 1) Vedlagt regnskabet 1827. Forstrands-regnskaber for Ryssenstens nordre forstrand findes fra perioden 1822 - 1864 i Lemvig byfogedarkiv i 3 pakker, LA Vib: B 77 - 143-145. Også Rigsarkivet (RA) opbevarer forstrandsregnskaber, indtil 1871, fra hvilket år de angives at være kasseret.
- 2) Koncept, uden underskrift og datering, samt afskrift af Finansministeriets skrivelse af 10. juli 1862. Indlagt i genpart af antegnelser til forstrands-regnskabet 1858, LA Vib: B 77 - 145.
- 3) Nævnes dog i Bøvling lens regnskaber 1654/55: »Annammitt udi Bøvling lehn paa søe siderne til thold for huis schibe di bruger i haffuit och sandbache, fisken thørris paa ...« (RA).
- 4) H. K. Kristensen: Gamle sydvestjyske fiskerlejer, Varde 1935, s. 35. Jeg ved ikke af andre, der så grundigt har beskæftiget sig med sandtold som H. K. Kristensen her, væsentligst på grundlag af Riberhus lens regnskaber.

Bogens oplysninger er omfattende, og slutninger eller forklaringer vækker til-lid.

- 5) William Christensen: Dansk Statsforvaltning i det 15. århundrede, 1903 (genudgivet 1974), s. 389. Mens forfatteren her ikke synes at kende videre til »æffuersild«, tyder H. K. Kristensen (D.s.f., s. 36) ordet som evertsild, eftersom everten var et meget anvendt fartøj ved fiskeri.
- 6) 1549: Danske kancelliregistremter 1535 - 1550, s. 415. - 1532: Kong Frederik den Førstes danske Registremter, s. 428 og 458. - 1553: Kancelliets Brevbøger 1551 - 1555, s. 246. - 1558: Kancelliets Brevbøger 1556 - 1560, s. 202.
- 7) Kancelliets Brevbøger 1556 - 1560, s. 274.
- 8) Denne mulighed nævner Alfred Kaae i Bidrag til Bøvling lens historie, Hardsyssels Årbog 1955, s. 5 - 76 (s. 38 - 39).
- 9) H. K. Kristensen, s. 81.
- 10) D.v.s. kuller. Stadig kan vesterhavs-fiskere kalde denne fisk hvilling, selv om de godt ved, den hedder kuller, og

- at hvilling er en anden fisk, som de til gengæld kalder: see eller slinger.
- 11) F. eks. H. K. Kristensen, s. 81, hvor det oplyses, at taksten ved fiskerlejet Sønderside også var 500 hvillinger pr. skib.
 - 12) Kancelliets Brevbøger 1621 - 1623, s. 336.
 - 13) Jfr. Fortid og Nutid XXVI, s. 336, at Riberhus len omfattede Hing og Ulfborg i årene 1536 - 1540. H. K. Kristensen omtaler s. 40, at den ældste kendte opgørelse over sandtold er fra 1537 og omfatter Ulfborg herred, Fanø og Manø, der i alt gav 136.000 hvillinger.
 - 14) O. Nielsen: Historisk-topografiske Efterretninger om Skodborg og Vandfuld Herreder, 1894, s. 520-521.
 - 15) Det er Ryssenstens inspektør, der 1783 bekendtgør: » - at ligesom Baroniets egne Sandtold Torsk skal erlægges til Grevskabet eller Forvalteren af alle Vedkommende, som fra Forstranden opdrager Garn og lander med Skibe, saa skal og paa samme Grund det Birkedommeren fra gammel Tid Torsk og Hvillinger bevilgede aparte betales og leveres som en Embeds Indkomst under Udpantning«.
- Anledningen til denne bekendtgørelse var birkedommer Lunds klage over, at adskillige havde nægtet at betale ham hans andel. Påmindelsen virkede åbenbart ikke. I hvert fald synes Harbøre-fiskerne ikke at have betalt, for i 1791 forlanger Lund, nu forhenværende birkedommer, tingsvidne i sagen. Ifølge spørgsmål til vidner har hvert havskib skullet betale 2 torsk og 6 snese hvillinger årligt til birkedommeren. (Dokumenter til Ryssenstens justitsprotokol 1786 - 1793, LA Vib: B 77 - 10).
- 16) Fisketiende, Årb Hards 1923, s. 146 - 147. Præsten i Ferring vil i 1813 bevise, at der i henved 70 år der i sognet er ydet fisketiende, 3 snese hvillinger og 1 torsk fra hver fisker. En mand fra Trans har ikke villet betale til Ferring-præsten, skønt han har fisket fra Ferring, og nu var der fare for, at også Ferring-boerne skulle nægte at betale, når en kunne undslå sig. Præstens klage resulterer i, at herredsfoged Skønau efter en undersøgelse får Trans-manden til at love, at han vil yde som de øvrige, så længe de fisker med Ferring-fiskerlav.
- Så sent som i 1918 er der betalt »fiskepenge« til sognepræsten på Harbøre. Omkring 1909 har også her enkelte fiskere villet unddrage sig »den gamle havskibsydelse« under påskud af, at deres både lå i Lemvig. Skrivelser i den anledning findes i pakken: Diverse dokumenter fra Harbøre-Engbjerg præsteembede 1857 - 1957, LA Vib: C 492 - 24. Det ses, at taksten for et havskib var 5 snese hvillinger om foråret, og denne som andre ydelser var blevet omregnet til et pengebeløb.
- 17) Skodborg-Vandfuld herreders domsprotokol 1846 - 1857 og politiprotokol 1850 - 1855, s. 192, LA Vib: B 77 B - 15 og 100.
 - 18) Ryssensten birks justitsprotokol 1814 - 1819, s. 460 b - 461 b, og dokumenter til justitsprotokollen 1809 - 1816, LA Vib: B 77 C - 6 og 13.
 - 19) Det ses dog, at der efter den tid endnu betales sandtoldafgift fra Søgård forstrand, således for 1865/66. (Forstrandsregnskaber for Ringkøbing amt 1862 - 1868, nr 72 (RA).)

En grav

AF JØRGEN SVARER

Alle, der kommer på Ærøskøbing kirkegård, kender det store cirkelrunde gravsted, der ligger som et græsklædt centrum i de dødes have. En krans af lindetræer udenom skærmer over plænen, hvor tusindfynd og vorterod lyser hvidt og gult som den eneste udsmykning omkring en tagformet sokkel, der på hver side bærer en hvid plade med inskription.

Det er vel nok de færreste, der har gjort sig den ulejlighed at vove sig ind for at læse den sirlige håndskrift i marmoren.

På den ene står:

Graven dækker støvet af
Gert Steenstrup
Overtoldinspecteur
i Hertugd. Slesvig
K. M. Justitzraad R.D.
født d. 24. Jan. 1799
død d. 4. Juli 1848.

Han var blid af hjertet og en øm
Fader, i Liv og Død
Konge, Fædreland og sin Pligt
Med Ære tro.

Indskriften på den anden melder:

Her hviler
Conrad Elias Oehl
Capitain og Toldinspecteur
i Flensborg R.D.
født d. 5. Nov. 1791
død d. 4. Juli 1848.

Paa Ærens Bud
Til Kongen Du drog
Paa Herrens Bud

Dig Graven modtog.
Hustru og Børn Begræd Dit Tab
Men finde Trøst i Dit Minde.

Den fælles dødsdag lader os ane en tragisk afslutning på to kongetro tjenestemænds liv midt i et bevæget afsnit af Danmarkshistorien.

Men lad os begynde ved begyndelsen:

De to høje embedsmænd var kommet til Ærøskøbing først i juli 1848 efter at være fordrevet fra deres stillinger i Flensborg af oprørshæren i Slesvig-Holsten.

Gert Steenstrup, der var født i Uldum præstegård som søn af den senere stiftsprovst i Lolland-Falster stift Hans Resen Steenstrup, havde en militær løbebane bag sig, da han i 1832 trådte ind i toldvæsenet med rang af kaptajn.

Han havde bl.a. virket i Kiel, men var i 1845 blevet udnævnt til overtoldinspektør i Slesvig med bopæl i Flensborg. Da oprøret startede i 1848, rejste han straks til kongen for at få nærmere ordre.

Steenstrup var enkemand og bragte derfor samtidig sine to børn i sikkerhed hos en broder, der var præst i Tårs. Han fulgtes nu med kongen tilbage til Slesvig, hvorfra han senere efter ordre begav sig nordpå med hæren sammen med vennen, toldinspektør Oehl.

Også denne havde — som vanligt dengang — en militær fortid ved sin indtræden i toldvæsenet. Han havde deltaget i Napoleonskrigene og bl.a. været med i bataljen ved Sehested i 1813 og fulgte de danske tropper i Mecklenburg og Frankrig.

Som toldembedsmand havde Oehl organiseret en nyordning af grænsebevogtningen ved Elben og senere fungeret som toldforvalter bl.a. i Åbenrå, inden han i 1844 blev forfremmet til toldinspektør i Flensborg.

Fra Kolding var Steenstrup og Oehl nu søgt til Ærø for derfor at komme tilbage til Als og Sønderborg og genoptage tjenesten, og det siger sig selv, at de under opholdet i Ærøskøbing har været genstand for megen opmærksomhed og gæstfrihed hos den lille bys overklasse. De var personer af rang og kom med friske nyheder lige fra begivenhedernes centrum.

Den 4. juli 1848 kørte de to herrer, der var ledsaget af Steenstrups sekretær Ferdinandsen, til Søby og gik ombord i færgebåden til Mommark. Der blæste en stiv NV Kuling, og Steenstrup og Oehl tog derfor mod sædvane plads i kahytten.

Det blev deres skæbne.

Mellem Ærø og Als tog båden pludselig en voldsom overhaling og kæntrade med bunden i vejret. De to i kahytten var prisgivet havets våde favntag.

Ferdinandsen derimod var blevet på dækket og reddede sig sammen med bådføreren i jollen ind til Ærø. Færgekarlen fik de ikke med, han måtte klynge sig til bunden af den drivende båd. Heldigvis kom et dampskib »VICTORIA« forbi, og det lykkedes styrmanden og to matroser at bjerge staklen, der var næsten bevidstløs.

Ligene af de to forulykkede blev næste dags aften bragt til Ærøskøbing, hvor begivenheden selvfølgelig havde gjort det allerdyste indtryk.

Landfogeden v. Stemann arrangerede personlig begravelsen. De omkomne blev lagt i kiste i deres embedsuniformer og anbragt i et køligt værelse i det gamle rådhus på torvet, hvorfra de på begravelsesdagen den 11. juli overførtes til kirkens kor.

Alle byens mandlige indbyggere blev anmodet om at møde til højtideligheden, og alle øens embedsmænd deltog som en selvfølge, så det blev den største deltagelse, man indtil da havde oplevet i Ærøskøbing kirke.

Efter at et firstemmigt kor havde sunget en salme, talte provst Christiansen, Bregninge, over de afdøde foran alteret, der var tæt besat med brændende vokslys. Man sang endnu en salme, og kisterne blev derpå båret gennem byens gader, der hele vejen var bestrøet med blomster og grønt.

Forrest i det mægtige ligfølge gik 20 unge piger, 12 i sorte og 8 i hvide kjoler, og strøede blomster ud fra fyldte kurve, en skik, som ellers gerne blev praktiseret ved begravelser af børn.

Ved graven forrettede pastor Rasmusen, Marstal, jordpåkastelsen og føjede nogle djærve ord til provstens i kirken. Man kan levende forestille sig, hvordan denne danskhedens forkæmper på Ærø har følt sig kaldet til at fremhæve disse kongetro embedsmænd, der drevet af pligtfølelsen var blevet ofre for det ulyksalige oprør i Hertugdømmerne, selvom de ikke var faldet på slagmarken.

Idag minder den enkle, monumentale grav på Ærøskøbing kirkegård os stilfærdigt om den onde tid, da uvejret brød løs over Slesvig.

På Ærøskøbing torv fortæller fire gråsten om afslutningen på den bitre periode, da ærøboerne var skilt fra »brødrene sønden å«.

Det er nok ubevidst, at de to mindesmærker har fået samme form. Men det er karakteristisk, at lindetræet - det slesvigske bytræ, indgår i dem begge, og der er ligefrem en fin symbolik i, at graven fra 1848 har tragediens hvide ligsten i centrum, medens genforeningsstenene slutter kreds om det grønne træ, der bærer forårets friske skud og peger hen på en ny tid for det omstridte Slesvig.

Kilde: Optegnelse af afdøde postassistent H. C. Zahrtmann.

Inde i bladet

V E Parving	3
Robert Svalgaard	5
Mikael Venge: Moder Sigbrit og Øresundstolden	7
Børge Untidt: Spredte træk fra en toldelevuddannelse.	24
Henrik M Jansen: Toldkrydsjagt nr. XVI	39
Anders V Langer: Sandtold på Ryssenstens nordre forstrand	49
Jørgen Svarer: En grav	58

Toldhistorisk Selskabs publikationer

Zise 1978 - 1980, 36 kr. pr årgang.

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

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

P Eliassen: Kongeaaen eller Den gamle Grænse,
1980 (1925-26), 118 kr., medlemspris 72,00 kr.

Desuden forhandles *Lars Bjørneboe: Ingen kender dagen*, Nationalmuseet 1970, 36 kr., medlemspris 20 kr.

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