

zise

Toldhistorisk Tidsskrift

Nr 2

1986

9 årg



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

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

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

Kontingentet er 48 kr årligt for enkeltpersoner, 500 kr for institutioner og firmaer.

Biblioteksabonnement på ZISE koster 48 kr pr årgang og tegnes sammesteds.

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

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

Tolddirektør C.A. Nielsen (formand)
Sognepræst Arne Hægstad (næstformand)
Overtoldassistent Gunnar Jakobsen (sekretær)
Overkontorassistent Karin Christensen, Frederikshavn (kasserer)
Dr. phil. Anders Monrad Møller (redaktør)
Vicedirektør Kaj Elkrog
Toldassistent I Aage E Hansen, Padborg.
Departementschef René Mikkelsen

Manuskripter der ønskes optaget i ZISE sendes til redaktøren Anders Monrad Møller, Grønemose Allé 18, 2400 København NV eller sekretæren Gunnar Jakobsen, Toldhistorisk Selskab, Amaliegade 44, 1256 København K.

Manuskripter bør - om muligt - være maskinskrevne, med ekstra linieafstand og en margen 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.



Forfattere og artikler

Henry G. Petersen afslutter på de første sider sin gennemgang af øl- og spiritusbeskatningens historie. Men dermed er det ikke slut med problemerne omkring brændevinen. Jens E. Olesen er tidligere set i Zise 1982/3 med en artikel om øresundstolden i 1400-tallet. Denne gang drejer det sig om vestjyske bestræbelser i forrige århundrede, om agitationen for fri ret til brændevinsbrænding og om oprettelsen af et »landbrænderi« i Skærum Mølle, Ringkøbing amt.

Herefter vil man i de følgende tre artikler finde tid og sted set med tolderøjne fra vort århundrede. Jens Bastholm - til venstre, f. 1915 - har det meste af sin tid gjort tjeneste i Odense, senest som toldinspektør. Men fødestedet er Marstal, og elevtiden faldt i Sønderborg, så det er disse to lokaliteter og tilværelsen dér i mellemkrigstiden, som står i centrum i denne erindringsartikel.

Om den allerseneste mellemkrigstid i et andet hjørne af landet handler den næste. A.H. Larsen - til højre, f. 1911 - havde gjort tjeneste forskellige steder, inden han i begyndelsen af 1939 endegyldigt kom til Helsingør, hvor også han sluttede som toldinspektør. Det sidste fredsår i Danmark er tidsrammen for omtalen af forholdene på færges og i land ved dette grænsetoldsted.

Afslutningen på anden verdenskrig er til gengæld udgangspunkt for Børge Untidt, som hermed tager tråden op fra Zise 1984/2. Her - fra et tredje hjørne af landet - skildres bl.a. de primitive forhold i Aalborg Lufthavn lige efter besættelsen, hvorved det demonstreres, at også de første efterkrigsår nu efterhånden er *meget* længe siden.

Øl- og spiritusbeskatningen IV

De specifikke afgifter på øl, spiritus og vin (2. del)

Af Henry G Petersen

Produktionsafgiften af spiritus udgjorde i starten kun ca 1/6 af detailprisen og var en af de laveste, man kendte, men et forsøg på at forhøje den til 1 kr pr pot i forbindelse med ølskattens indførelse i 1891 strandede på den bekendte teori om »den fattige mands snaps«. Hvem der først brugte denne floskel, der tillægges forskellige venstre-mænd, er uopklaret, men det står temmelig klart, at der lå andre politiske motiver bag modstanden mod en forhøjelse af spiritusafgiften end hensynet til den fattige mand. »Den fattige mands snaps« blev imidlertid et bevinget ord, som overlevede et andet og formentlig mere rammende ord: »Snapsens fattige mand«. Forholdet var jo det, at drikkældigheden steg i takt med den øgede brændevinsbrænding, i hvert fald et lille stykke ind i vort århundrede, og dette var ikke noget dansk fænomen, selv om det i 1912 kunne konstateres, at forbruget af brændevin af alle europæiske lande var størst i Danmark. Men det var også toppen - fra dette tidspunkt faldt forbruget mærkbart af flere nærliggende grunde.

Martin Andersen Nexø, hvis indtil da udgivne værker indtog en hædersplads i mit barndomshjem, fortæller i sin senere udgivne, prægtige selvbiografi om sin rent ud fortrukne far og dennes lige så drikkældige arbejdskammerater. Martin Andersen Nexø blev født i 1869 og levede sine første otte år i København, først på Christianshavn og senere i »Boligerne« mellem Kongevejen og Strandvejen (Lægeforeningens Boliger-Brumleby - mellem Øster Allé og Østerbrogade). På Christianshavn gik det, som han skriver, rent galt. Her fik hans far nemlig arbejde som fodermester på et af de større brændevinsbrænderier med stort ko-

hold, og her fik han ligesom de øvrige arbejdere på brænderiet en fjerdedel af ugelønnen udbetalt i form af brændevin, som de så selv måtte se at få afsat. Intet under, skriver Martin Andersen Nexø, om arbejderne blev fortrukne.

I den til nu beskrevne periode steg antallet af brænderier som nævnt ganske enormt over hele landet. I min fødeby findes endnu »Brændergården«, hvor det lokale brænderi lå, og i mine barneår levede der endnu i byen en maltgører, hvad det så kunne være for en (man spurgte ikke så meget dengang). Brænderierne var dog oftest mindre, private foretagender eller de blev drevet i forbindelse med købmandshandel eller beværtning, og produktet, der fremstilledes, var - ligesom øllet dengang - af meget ringe kvalitet, hvilket skyldtes, at man først engang i midten af det 19. århundrede blev i stand til at fraskille fuselolien, et ildelugtende stof, der indeholdes i råspritten, og som bl.a. består af Amyl- og Butylalkohol. Hertil kom, at man til brændingen benyttede almindelig ølgær, indtil man fandt på at forstærke gæringen, så der fremkom et overskud af gær til ny anvendelse. Dette førte i øvrigt i 1848 til en egentlig tilvirkning af gær, hvilket efterhånden udviklede sig til en selvstændig produktion af stor betydning.

Den helt afgørende udvikling i brændevinsbrændingens industrialisering begyndte faktisk i Aalborg, hvor der omkring 1800 var mere end 100 større eller mindre brænderier, der sammen med andre jyske brænderier lå i skarp konkurrence med Flensborg-brænderierne, som dels leverede en bedre brændevin, dels var billigere, bl.a. fordi man i Hertugdømmerne indtil

1850 var fri for den i Kongeriget gældende beskatning. Ifølge P Eliassen: »Kongeåen« blev der i 1830'erne her til landet årlig indført ca 2 millioner pottes brændevin fra Hertugdømmerne. Heraf blev skønsmæssigt mindre end en tyvendedel fortoldet. Endelig havde man der efter tysk mønster taget dampmaskinen i anvendelse, hvilket her i landet skete første gang i 1838, da et brænderi i Fiolstræde 7 lod en vis Isidor Henius indrette brænderiet til kartoffeldrift.

Isidor Henius var kommet til Danmark året forud som 17-årig. Han var født i Polen og havde på vejen herop lært at tilvirke brændevin og gær på et par tyske brænderier. I de følgende år indrettede eller moderniserede han som »særlig sagkyndig« en række brænderier forskellige steder i landet, inden han i 1841 kom til Aalborg, hvor hans livsværk skulle bygges op.

Når Isidor Henius skal nævnes her, skyldes det, at hans indsats var grundlæggende for den virksomhed, som blev og stadig er dominerende for al fremstilling af sprit og akvavit her i landet. Efter at Henius havde indrettet et par brænderier i Aalborg for andre, begyndte han i 1845 som 25-årig for sig selv, idet han i interessentskab med et par kendte borgere i Aalborg allerede året efter oprettede »Aalborg private Sirup- og Spritfabrik«, der den 15 januar 1846 begyndte fremstillingen af »Aalborg Akvavit« med kartofler som råmateriale. Efter en svag start voksede denne virksomhed med rivende fart og kunne efterhånden udkonkurrere eller overtage de større brænderier i Aalborg, ligesom importen tog af, efter at Aalborgfabrikken gennem forbedret teknik i 1860 kunne fremstille en finsprit, der var næsten helt befriet for den skadelige og ildelugtende fuselolie.

I samarbejde med en brænderiejersøn fra Hjørring, cand.pharm C A Olesen, blev Aalborg-fabrikken langt den største i landet, og efter at C A Olesen for egen regning havde retableret landets næststørste spritfabrik i Roskilde og havde søgt samar-

bejde med C F Tietgen, blev Aktieselskabet De Danske Spritfabrikker stiftet i 1881, hvorefter de fleste af de større brænderier, herunder Aalborg-fabrikken sluttede sig til dette selskab.

Planen med samarbejdet med C F Tietgen var egentlig at gøre Danmark til central for den storeksport af renset sprit, der fra Østersølandene og bl.a. fra Danmark gik til Syden, navnlig til Spanien. Dette hang sammen med, at vinavlerne i Frankrig under forsøg på at forbedre avlen ved krydsning med amerikanske vinranker havde fået slæbt en grådig druelus, *Phylloxera*, til Frankrig, og den hærgede vinbjergene i en sådan grad, at det blev nødvendigt at indføre fremmede rødvine til at blande i de franske. Hertil egnede navnlig de spanske rødvine sig, men de tålte ikke forsendelsen i ung, ugæret tilstand, medmindre de blev tilsat et mindre kvantum sprit. Planen gik imidlertid i vasken, da Spanien opsagde sin traktat med Danmark, men da havde spritfabrikkerne allerede sikret sig det meste af det indenlandske marked og lagde yderligere vægt på at indarbejde »Rød Aalborg« som det førende Akvavit-mærke.

Også på afgiftsfronten skete der et og andet. I forbindelse med toldlovsreformen i 1908 blev også spiritusbeskatningen reformeret, og til det formål fremsatte finansminister Vilhelm Lassen forslag om en stempelafgift af vin og finere spirituosa, der efter varens detailpris skulle variere fra 8 til 96 øre pr liter, og som skulle berigtiges ved, at der på flasken anbragtes et stempel-mærke, der skulle lyde på den detailpris, hvorefter varen var beskattet, og hvortil den måtte sælges. Men et så moderne system var tiden ikke moden til. Det strandede på de formodede vanskeligheder ved princippet praktiske anvendelse, men dog også - og måske væsentligst - på udenrigspolitiske indvendinger, navnlig fra fransk side. I stedet blev produktionsafgiften (18 øre pr pot), dels omregnet til 19 øre pr liter af 100 pct styrke, dels suppleret med en ikke særlig rationel tillægsafgift på

45 øre pr liter af 100 pct af al spiritus, der anvendtes til forskæring og til fremstilling af likører o lign. Mere betydningsfuldt var det, at loven af 1908 indførte afgiftsfritagelse for spiritus, der denatureredes, dvs gjordes uanvendelig til nydelsesbrug.

I 1912, da riget igen fattedes penge, bortfaldt tillægsafgiften på de 45 øre, og produktionsafgiften - den der senere benævntes hovedafgiften, og som bestod uændret indtil spiritusbeskatningens rationalisering i 1955 - fastsattes til 60 øre pr liter af 100 pcts styrke. På dette tidspunkt var den tilsvarende beskatning i Norge 2 kr 60 øre og i Sverige 1 kr 30 øre. Mens den danske ølskat var en af de højeste i verden, var spiritusbeskatningen stadig en af de laveste, men det skulle snart blive anderledes.

I 1914 kom krigen, i 1916 var høsten langt under middel, og i 1917 startede Tyskland »den uindskrænkede ubåds-krig«, som stort set afskar Danmark fra vareforsyninger vestfra. Denne alvorlige ernæringssituation skulle blive skelsættende såvel for spiritusbeskatningen som for spiritusfremstillingen her i landet, ligesom den udløste Danmarks eneste spiritusforbud. Vi havde nok i det 18. århundrede haft flere midlertidige forbud mod at anvende brødkornsorterne (rug og hvede) til brændevinsbrænding, men et totalt forbud mod enhver handel med eller udlevering af spiritus af enhver art, indenlandsk som udenlandsk, havde vi i modsætning til adskillige andre lande ikke været ude for, og bekendtgørelsen herom af 27 februar 1917 kom da også helt bag på befolkningen. Dette salgsforbud varede dog kun i 25 dage og havde i virkeligheden kun til formål at få foretaget en opgørelse af samtlige beholdninger af spiritus og at være forløber for en væsentlig forhøjelse af den daværende beskedne spiritusbeskatning. Dette skete i form af den noksom bekendte tillægsafgift, der skulle svares af al her fremstillet og indført spiritus til drikkebrug, og som i første omfang blev sat nogenlunde lig med detailprisen. Det betød, at en

»Rød Ålborg«, der før krigen havde kostet 55-72 øre for en helflaske, men som i 1917 var steget til 99 øre, ville komme op på 2 kr 40 øre, mens en finere cognac ville stige fra 6-7 kr til ca 16 kr. Loven herom blev vedtaget uden diskussion, men viste sig hurtigt at være ganske utilstrækkelig som bremse på spiritusforbruget. Da der tilmed ikke var nogen, der respekterede de til beskyttelse for forbrugerne fastsatte maximalpriser på spiritus, fremsatte finansminister Edv. Brandes allerede i november 1917 forslag om en klækkelig forhøjelse af tillægsafgiften, der trådte i kraft den 1 januar 1918 og eksempelvis bragte detailprisen for 1/1 »Rød Ålborg« op på 11 kr.

Også denne lov gik glat igennem, uden at der med ét ord blev nævnt noget om den betydning, som afgiftsforhøjelsen kunne have for ædrueligheden, og det var så meget mere bemærkelsesværdigt, som afholdsbevægelsen på dette tidspunkt havde fået en meget stærk tilslutning her i landet. Betydning fik afgiftsforhøjelsen dog også på dette område, og det skildrer afholdskæmperen Larsen-Ledet i sine memoirer, »Mit Livs Karrusel«, således: »Volds- og sædelighedsforbrydelser blev sjældnere, arrester affolkedes, velgørenhedscentraler blev arbejdsløse, forhædede driverter, der i årtier havde snyltet på det offentlige, begyndte at føle trang til at bestille noget, købmandsregninger blev betalt, der blev solgt børnesko og legetøj som aldrig før, masser af kvinder forsikrede, at de aldrig havde været så lykkelige som nu, bæstet var blevet ædru«.

En god uges tid efter indførelsen af det omtalte salgsforbud fik spritfabrikkerne besked om, at de indtil videre overhovedet ikke måtte anvende råstoffer til fremstilling af drikkespirit, og dette i forbindelse med den allerede gennemførte og den forventede forhøjelse af tillægsafgiften førte inden for spiritusindustrien til overvejelser om det økonomisk rimelige i at opretholde de 22 spritfabrikker, der havde været i gang i 1916. Dette førte igen til, at der i

forståelse og samarbejde med staten skabtes betingelser for den koncentration af spiritusfabrikation og salg, som gennemførtes i løbet af 1917 og første halvår af 1918, og som efter en overgangsperiode fra 1 oktober 1918 gjorde A/S De Danske Spritfabrikker til eneleverandør af sprit, akvavit og brændevin samt gær på nærmere af myndighederne fastsatte vilkår. Der var i virkeligheden tale om et monopol, der varede indtil Danmarks indtræden i EF, idet spritfabrikkerne dog stadig er eneste indehaver af tilladelse til at fremstille sprit her i landet.

En lang række gamle og veltjente brænderier med landskendte navne var dermed ude af billedet, i flæng kan nævnes Meyers Spritfabrik i København, Tvedes i Helsingør, Harboes i Skelskør, Møhls i Vejle og Segelckes i Hjørring. Længe før den tid havde spritfabrikkerne erhvervet de to brænderier, hvis navne og recepter er bevaret, nemlig Harald Jensens i Aalborg og Brøndums i Snaregade i København. Brændevinsbrænder Brøndum var i øvrigt oldefar til nyligt afdøde Hans Hartvig Seedorf Pedersen, æresborger på Frederiksberg, så der er intet mærkeligt i, at Seedorf i en epilog kalder sig selv brændevinsdigter.

Således overvandt spiritusindustrien de tilpasningsvanskeligheder, som den drastiske afgiftsforhøjelse havde skabt. Detailhandlere og restauratører overlevede ved, at øllet nu fik sin chance, men en bestemt type småbeværtninger, der populært kaldtes »Mælketoddy-forretninger«, og som faktisk levede godt af at servere brændevin glasvis med mælk til for 4 eller 8 øre pr glas efter størrelsen, forsvandt, hvilket i København bevirkede en mærkbar nedgang i kommuneskolebarnets hidtidige høje belægning af delirium tremens-patienter. Endelig tog det skete grunden bort under den forbudsagitation, hvormed afholdsbevægelsen landet over havde sat sindene i så stærk bevægelse.

Mens jeg skriver dette (april 1981) erfarer jeg gennem TV, at alkoholmisbrug på ny er på hastig fremmarch i Danmark, som i dag har 150 000 alkoholikere, og at 80 pct af den stigende vold foregår under påvirkning af alkohol, mest i form af øl.

Den høje spiritusbeskatning var kommet for at blive, men dens fædre havde næppe forudset, at hvad de gennemførte under nødvendighedens lov og med den ubestrideligt gode følgevirkning, at et alt for stort brændevinsforbrug næsten med ét slag var borte, skulle få den betydning for statens finanser, som tilfældet blev. I 1919 var tillægsafgiften 20 kr pr liter á 100 pct. Fra 1930 kom engros-afgiften oveni og steg i årenes løb helt op til 58,5 pct i 1967. I 1955 blev tillægsafgiften slået sammen med hovedafgiften, og afgiftssystemet ændredes således, at afgiften af her i landet fremstillede varer kun omfattede sprit, akvavit og brændevin, mens den for indførte varer omfattede alle arter af spiritus og spirituøse drikkevarer mm. Her i landet fremstillede spirituøse drikkevarer som fx likør beskattedes således - for så vidt angår afgiften af spiritus - alene gennem afgiften af den til fremstillingen anvendte sprit. Afgiften var på dette tidspunkt ens for alle varer, nemlig 29 kr 25 øre pr 1 á 100 pct, dog med et udligningstillæg for visse indførte spirituosa. Denne afgift holdt sig helt op til 1969, hvor den i mellemtiden stærkt forhøjede engrosafgift ophævedes eller rettere sagt konverteredes til literafgift, der for akvavit og snaps udgjorde 81 kr 30 øre pr 1 á 100 pct og for anden spiritus 120 kr pr 1 á 100 pct med et udligningstillæg for indførte varer. (Disse afgiftsbeløb er senere betydeligt forhøjet). Samtidig indførtes en række forenklinger bl.a. med hensyn til afgiftens indbetaling, og ordet brændevin blev erstattet af ordet snaps, hvilket formentlig har international sammenhæng, idet begge begreber er lige uklare. I daglig tale har brændevin vel stået for den lidt svagere drik på op til 40 pct styrke mod

akvavittens 43-45 pct, men en snaps er vel en snaps, om det er Brøndums Kummenc aquavit eller Brøndums Snaps. I Vestjylland er den »varme snaps« (den til kaffepunchen) enten Brøndums eller brun Aalborg, mens den kolde er den røde Aalborg. Da der ikke indføres megen akvavit og snaps fra udlandet, var den lavere afgift for disse varer en fordel for den indenlandske produktion, hvilket som bekendt ikke kunne tolereres af EF. Denne sag og Danmarks svar herpå - en kombineret liter- og værdiafgift - falder imidlertid ikke ind under denne beretning.

Foruden de virkninger, der kunne kaldes gunstige, havde den høje spiritusbeskatning også og navnlig i begyndelsen nogle ugunstige følgevirkninger. En af dem var, at hjemmebrændingen med mellemrum dukkede op påny, uden at den dog nogen sinde fik eller har nævneværdig betydning allerede af den grund, at den brændevin, man selv - og i øvrigt med ganske enkle midler - er i stand til at fremstille, rent ud sagt er noget rævep., som der står i sangen. Så sent som i min tid i Inspektoratet for Øl- og Spiritusbeskatningen, formentlig engang i 1950'erne, var der dog som før nævnt en præst på Læsø, der gjorde sig bemærket ved ligefrem at agitere for hjemmebrænding, og som på anmodning udsendte en fuldstændig, håndskrevet og illustreret hjemmebrændingsopskrift, der sluttede med ordene: Venlig hilsen og Vor Herre være med Dem.

Nogen har vel nok prøvet opskriften, men det er sandsynligt, at interessen hurtigt har vendt sig til fremstilling af frugtvin til husbrug, hvilket kan gøres med held og oven i købet er lovligt.

Så sent som i 1977 udkom 6. oplag af en lille rød bog: »Alt om den forbudte kunst at fremstille alkohol«, der i øvrigt er en noget nær videnskabelig fremstilling af emnet, og som findes i Toldbiblioteket.

Mere alvorlig end hjemmebrændingen var en overgang anvendelsen af fuldstændigt denatureret og altså afgiftsfri sprit

(kogesprit) til drikkebrug, oftest som tilsætning til billig frugtvin. Dette førte i de sidste måneder af min tjenestetid som kontorchef i direktoratets 7. kontor til overvejelser af en ændring af denatureringsmidlerne i samarbejde med de øvrige nordiske lande. Den direkte årsag til dette skridt var, at det via en beretning fra det daværende »Sundholm« på Amager blev kendt, at et stigende antal svenske, norske og finske »sprittrere« - foruden danske naturligvis - blev indbragt til behandling på Sundholm, hvilket angiveligt havde 3 årsager: 1) at vi var så flinke her i landet, 2) at behandlingen på Sundholm var så god, og 3) at den danske denaturerede sprit smagte meget bedre end både den svenske, norske og finske. Det var på en tid, hvor vi her i landet forlængst var gået bort fra at anvende metylalkohol som et af denatureringsmidlerne, fordi det havde vist sig, at nydelsen af denne træsprit kunne medføre blindhed. Hvad der kom ud af det nævnte initiativ, ved jeg ikke, da jeg i april 1967 gled ud af billedet, men i hvert fald er det sådan i dag, at denatureringsmidlerne hemmeligholdes, og det er da vist nok et almindeligt indtryk, at misbruget af denatureret sprit er dalet betydeligt.

Bortset fra den sørgelige kendsgerning, at en del »sprittrere« døde, blev mentalt forstyrret eller blinde af at drikke kogesprit eller indført karburatorsprit med indhold af metylalkohol, var den alvorligste følgevirkning af den pludselige og kraftige forhøjelse af spiritusbeskatningen den meget betydelige indsmugling af sprit fra Tyskland, der florerede fra begyndelsen af 1920'erne, indtil den blev stoppet af bande-rolleordningen i 1928. Endnu i min elevtid 1926-27 kom der næsten daglig meddelelser fra Overtoldinspektoratet for Østifterne om, at dette eller hint skib var afgået fra Kiel med en ladning sprit. Hovedparten heraf var dog nok bestemt for de øvrige nordiske lande med deres forbud og monopol, men en stor del af spritten gik i land i Danmark - ofte fra de depoter, der var

oprettet i internationalt farvand, f.eks. uden for Hals Barre. Det vides således, at der blev landsat ret store mængder sprit i Nykøbing Sjælland tolddistrikt på afsides steder med gode anlægs- og tilkørselsforhold som f.eks. ved Høve skov, Havnsø og Sonnerup skov, men det var de færreste tilfælde, der blev opklaret. Smuglerspritten var emballeret i firkantede 10 liters dunke af tyndt hvidblik med en hank foroven, så de kunne bæres eller lækkes sammen og sænkes ned på havbunden nær kysten til senere afhentning, når forholdene tillod det.

Som toldelev i Nykøbing Sjælland kom jeg i sommeren 1927 til at opleve sprit-smugleriet på nært hold, idet jeg sammen med alt disponibelt told- og politipersonale deltog i en 3 døgns vagt ved et parti på 17 dunke sprit, som en aflønningsassistent fra Odense havde fundet ved Sonnerup skov, gemt under græstørv og lyng. Om denne ret usædvanlige oplevelse, som er nærmere omhandlet i mine egne erindringer, skrev jeg for et par år siden en lille beretning til »Size«.

Omkring midten af tyverne havde smugleriet antaget et sådant omfang, at det af hensyn til statskassens interesser og den legale handel var nødvendigt at søge indsmuglingen af sprit begrænset på en mere effektiv måde, end det var muligt alene gennem bevogtningen af landets kystgrænse, og i den forbindelse hjalp Helsingforskonventionen, som Danmark havde tiltrådt i 1925, jo ikke meget. Man måtte altså udtænke en kontrol, der kunne hindre den indsmuglede eller ulovligt fremstillede spiritus i at komme ind i den almindelige omsætning. Begyndelsen hertil blev gjort ved toldloven af 1924, hvis § 47 bemyndigede finansministeren til at fastsætte særlige regler for ind- og udførsel af spiritus, vin og andre særlig højt beskattede varer, og på grundlag heraf føjedes i 1928 til toldlovens § 47 en stor og velvoksen § 47a, der helt stillede moderparagraffen i skygge. Ved denne lovændring etableredes et kon-

trolsystem, der underkastede al indførsel, fremstilling og omsætning af spiritus, vin og frugtvín en indgående kontrol, og hvorved banderolesystemet toges i anvendelse. Det var efter sin tid et stort projekt, og det blev ikke modtaget med lutter begejstring i vinhandlerkredse, men det varede ikke længe, førend vinhandlerne blev klar over, at ulejligheden var den nyskabte interne kontrol værd. Hvad der var mere vigtigt var, at smugleriet ret hurtigt blev undertrykket. I 1954 fik banderoleordningen sin egen lov, i daglig tale kaldet kontrolloven, der foruden at opfylde sit oprindelige formål i stigende grad har medført en forenkling og koordination af den kontrol, der af rent beskatningsmæssige hensyn føres med de omhandlede varer, og endvidere har udbygget kontrollen med de særlige bestemmelser, der af næringsretlige grunde er fastsat for spiritus, vin og frugtvín, der udbydes til salg eller udleveres her i landet.

Jeg har tidligere omtalt nogle oplevelser, som vi under rejsetjenesten havde i forholdet til nogle vinhandlere, hvoraf navnlig en havde overtrådt samtlige bestemmelser i kontrolloven lige indtil banderoleklistret. I Hjørring tolddistrikt måtte vi påtale en form for overtrædelse af kontrolloven hos så godt som samtlige restauratører, vi besøgte. I disses buffet- eller lagerbeholdning fandt vi nemlig en eller flere flasker - som regel vermouthisflasker uden etiket - indeholdende en let farvet drik, hvori var stukket en dusk af en plante. Vi havde vel nok hørt om, at man kunne »forbedre« sin snaps med malurt eller andre ingredienser, men vi havde aldrig mødt det på en restaurant. Det var den af os indtil da ukendte, men ellers så berømte »bjesk«, dvs. snaps tilsat enebær, porse eller malurt. Vi forbød naturligvis restauratørerne at fremstille denne drik til salg eller udskænkning, men begik den uforsigtighed at tillade den forefundne beholdning afsat. Det skulle vi nok aldrig have gjort, for det siges, at der endnu - ca 25 år efter - stadig findes en lille sjat tilbage. Vi blev først bagefter klar over,

hvad det var, vi havde gjort, da historien dukkede op i alle landets aviser. I Politiken skrev Knud Poulsen (Draaben) følgende:

»Bestræbelserne for at gøre tilværelsen kedeligere har naaet Vendsyssel, hvor toldvæsenet har nedlagt forbud mod fremtidig udskænkning af den regionale opstrammer, bjesken. Slægt efter slægt har vendelboerne styrket sig ved at slynge en bjesk i sig, varmet sig ved dens lue i haardt vejr og selv staaet i blus, naar gammelt venskab blev bekræftet og fornyet, ved at man tog en bette ting sammen.

Det har de haft ondt af søndenfjords, hvor man aldrig har haft andet end det sædvanlige at byde paa, og følgelig ikke har kunnet forlige sig med, at maalebægerets indhold ikke var standardiseret som bægeret selv. Det bliver det nu. Der maa for eftertiden kun udskænktes de almindelige og autoriserede snapsesorter i Vendsyssel.

Den gode bjesk, hvad enten den er brygget paa enebær, pors, malurt - udtales paa fransk som *malort* - eller tjæret med et par stænk Riga Balsam, forsvinder, hvis det staar til toldvæsenet. Men gør det det? Er det tænkeligt, at landsdelens beboere, der altid var Danmarks frieste, og som kun rettede sig efter lovene, naar der var rimelighed i dem, vil affinde sig med det dumme, bureaukratiske forbud? Vi nægter at tro paa det. Vi nægter at berøve drømmen om frihed dens eneste tilflugtssted inden for landets grænser.

Det var ikke gaaet, da Jacob levede. Jacob var kromand paa Hirtshals Kro, som han drev med en myndighed, der aldrig behøvede at gøre sig gældende. Bare han hævede et bryn, stod der en bjesk paa bordet, og den næste kom af sig selv.

Han ville aldrig have gjort stads af et forbud ved at protestere imod det; han ville have overset det og ladet det føle, at det ikke var velkomment. Det forpligter hans efterkommere i saavel snæver som bred forstand.

Vendsyssel er den frygiske hue paa Jyllands hoved; under den store franske revolution var huen symbolsk paa friheden og kampen for menneskerettighederne.

Er den ikke stadig det?»

Senere skrev Mogens Brandt i samme avis:

»Det er med fryd, man noterer, hver gang myndighederne har tabt et slag i en af de konflikter, som de gang på gang bringer os i med meningsløse restriktioner, som ingen drømmer om at overholde. Senest kan Information meddele, at man har opgivet kampen mod de stædige vendelboer, der nu får lov til at drikke deres »bjesk« (krydderbrændevin) i fred. Nederlaget manifesteres gennem en udtalelse af toldforvalter Busch i Hjørring som siger: »Når nogen spørger os, om de må lave bjesk, siger vi nej, men bortset derfra foretager vi os intet«.

Selv i en kortfattet beretning om spiritus og spiritusbeskatning er der to ting, der ikke må glemmes, så meget mindre som de har noget med hinanden at gøre. Det er udfindelsen af alkoholstyrken, dvs indholdet af ren alkohol, og den sammentrækning, der finder sted, når man blander alkohol med vand.

Alkoholometret er en slags flydevægt (areometer), der er indrettet således, at man ved hjælp af særlige tabeller umiddelbart kan udfinde styrken af alkohol udtrykt i rumfangsprocent ved en normaltemperatur. Her i landet anvender vi Tralles alkoholometer, der er udviklet i 1811 af en tysk professor, og som er justeret i hundrededele ved normaltemperaturen $12\frac{4}{9}^{\circ}\text{Reamur}$, dvs at nulpunktet angiver det sted, hvortil alkoholometret synker i destilleret vand ved $12\frac{4}{9}^{\circ}\text{R}$, mens delstregerne angiver i procenter den synlige eller tilsyneladende styrke, hvorfra man går ud for at finde den sande styrke af den graderede spiritus.

Der findes andre udmærkede alkoholometre, f.eks. og navnlig Gay-Lussac's, der

anvendes bl.a. i Norge, Sverige og Frankrig, og som adskiller sig fra Tralles ved at være afstemt ved 15 °C, hvilket også må siges at være det mest naturlige. Der har gentagne gange været ønsket fremme om at gå over til måling af alkoholstyrken ved 15 °C, men alkoholometre er dyre, og Tralles er aldeles fortræffelige.

Det var som bekendt Archimedes, der opfandt flydevægten 280 år f.Kr., men der skulle gå mange år, før man fandt på at bruge en flydevægt til prøvning eller bedømmelse af spiritus. Indtil da anvendte man forskellige, meget primitive metoder til undersøgelse af, om den fremstillede spiritus var tilstrækkelig koncentreret, eller om den skulle destilleres endnu en gang. Man dypede f.eks. en strimmel lærred i spiritus'en og antændte den. Brændte lærredet, så snart vædsken var fortæret, så var det tegn på, at der ikke var meget vand tilbage i spritten.

Det første instrument, der er fremstillet til måling af brændevinsstyrken, skal være

opfundet af Ole Rømer, der i 1705 blev politimester og første borgemester i København. Denne »prøver« var inddelt i 12 grader, og der toges ved benyttelsen intet hensyn til skiftende temperaturer. Dette forhold tog justitsråd Fr. Müller i 1779 noget hensyn til, idet han i en pjece, der fulgte med hans brændevinsprøver, beregnede brændevinens styrke, efter som vejret var varmt eller koldt for hver af årets 12 måneder.

Epokegørende var det, da Mads Pedersen Spendrup i 1809 konstruerede en gradestok, der var ledsaget af et termometer, og for hvilken han fik tilkendt Videnskabernes Selskabs Guldmedalje. Denne gradestok, der i 1810 autoriseredes til brug for toldvæsenet, var inddelt i 16 grader med halve og hele grader, idet 16 grader var den højeste styrke, hvori alkohol kunne fremstilles, og tallet 16 passede til det gældende pengevæsen og mål. Alkoholometret med dets lodder og termometret var indrettet i et messingfoderal, der ligefrem kunne an-



Mads Pedersen Spendrups alkoholometer i etui med tilhørende termometer og ekstra lodder i et lille rum i låget. Toldmuseet.

vendes ved prøvningen. Spentrups grade-stok, der oprindeligt var fremstillet af sølv men i 1840 ændredes til glas, anvendtes af toldvæsenet lige indtil 1887 og findes ganske sikkert på Toldmuseet.

Sammentrækningen, der finder sted, når man blander stærk alkohol med vand, er et hidtil uforklaret fænomen, en følge af naturlove, som man ikke kender. Det er let at iagttage, og man kan til sit forsøg anvende almindelig 96 pct kogesprit. Sænker man et termometer ned i forsøgsglasset, hvori blandingen foretages, kan man se, at der øjeblikkelig sker en varmeudvikling og en stærk uro i vædsken. Når blandingen er faldet til ro, er der ved blanding af lige vægtdelte eller lige store rumfang spiritus og vand sket en formindskelse af rumfanget på 2-3 pct, men ingen del af alkoholens styrke er gået tabt, og vægten er uforandret. Enhver vinhandler ved, at han ved blanding af 50 liter 100 pct spiritus og 50 liter vand kun får 96,3 liter sprit af 52 pct styrke ud af det, og at han altså må tilsætte yderligere 3,7 liter vand for at få 100 liter spiritus af 50 pct styrke - forstår det, hvem der kan.

3. Afgiften af vin og frugtvin

Min gamle ven, toldingeniøren, ville nok have defineret vin som et produkt, der er fremstillet ved gæring af en i naturen forekommende forgærlig sukkeropløsning. Selv vil jeg blot sige, at vin er den herligste af alle eksisterende drikke, den kan i hvert fald være det.

Vin har som tidligere nævnt været kendt langt tilbage i oldtiden og sandsynligvis meget længere end øl, da ølbrygning selv i den mest primitive form er langt mere kompliceret end fremstilling af noget berusende af en naturlig sukkeropløsning, der jo ved henstand vil gære af sig selv, dvs. ved hjælp af de i luften eller i saften forekommende mikroorganismer.

Den til fremstillingen anvendte sukkeropløsning har varieret fra sted til sted, idet man naturligvis har anvendt den, der under

de pågældende klimatiske forhold er forekommet i størst mængde eller har været lettest tilgængelig. Som eksempler kan nævnes: honning til mjød i Skandinavien, Nordtyskland og dele af Rusland, ahornsirup hos nogle nordamerikanske indianerstammer, agavesaft til Pulque i Mexico og nordlige Sydamerika, palmesaft til palmevin i mange tropiske egne, birkesaft i Norge, mælk fra forskellige husdyr til den kaukasiske Kefir, den russiske Kumys, den egyptiske Leben og den armenske Mazum, druesaft til alle de kendte vine og også saften af andre frugter eller plantedele f.eks. rabarberstilke eller angelicarod.

Til forbedring af smagen af det fremstillede produkt har man i tidens løb anvendt forskellige krydderier, som tildels er blevet tradition, selv om den stadigt forbedrede teknik har givet større sikkerhed ved fremstillingen. Eksempelvis kan nævnes: Humle til mjød, malurt og kanel til vermouth, kina- og angosturabark til aperitifvine, harpiks og terpentintil visse græske vine, druespiritustil hedvine og æggeblomme til italienske vine (Marsala all' Uovo).

Frugtvine, dvs vine af andre frugter end druer, har været fremstillet i hvert fald fra vor tidsregnings begyndelse. Plinius omtaler æble- og pærevine som sicera, hvoraf betegnelsen cider antages at være opstået. På oldtysk kaldtes det leipu, lid eller lit. Udskænkningssstedet kaldtes derfor i Bayern lithus, væerten var litgebe, og den drik, man købte til afslutning af en handel, var litkouf, altså lidkøb. Vin af blommer, svedsker og kirsebær nævnes i det 14. århundrede, hvor man i øvrigt begyndte at skelne mellem vinene og den ved destillation heraf udvundne spiritus vini.

Om de industrielt fremstillede danske frugtvine skal her blot nævnes, at de for de flestes vedkommende er udviklet som erstatning for druevine, og at man derfor har forsøgt ved smagskorrigerende tilsætninger at opnå en i salgøjemed tilstrækkelig lighed med druevine. En særlig likør-lignende form for danske frugtvine er visse kirse-

bær- og solbærvine, der fremstilles af ugæret saft, vand, sukker, krydderier og ren sprit.

Afgifterne af vin og frugtvin er ikke særlig interessante. De har ikke nogen lang historie bag sig og har normalt kun haft ringe finansiell betydning.

Den her i landet fremstillede frugtvin beskattedes indtil 1922 alene gennem afgiften af den til fremstillingen medgåede sprit. Denne afgift kunne ikke tynde den forholdsvis ubetydelige fabrikation af frugtvin, så længe spiritusskatten kun bestod af den gamle brænderiafgift, og da tillægsafgiften af spiritus blev indført i 1917, fik frugtvinsfabrikanterne adgang til at købe spiritus til brug ved fremstillingen til en nedsat tillægsafgift, nemlig 2 kr 35 øre pr 1 å 100 pct. Ordningen var ikke særlig rationel, da sådanne sorter af frugtvin, hvis alkoholindhold alene var et resultat af naturlig gæring, gik fri, og fra 1 april 1922 indførtes da en beskeden, graderet literafgift af al her i landet ved gæring, uden påfølgende destillation, fremstillet alkoholholdig druevin, frugtvin, cider, mjød mv samt frugtvin tilberedt af ugæret frugtsaft og spiritus. Der fastsattes regler for alkoholindhold og vægtfylde, idet der skelnedes mellem 2 afgiftsklasser, hvorefter egentlige frugtvine beskattedes lavere end druevin, cider og mjød. I 1927 ændredes beskatningen, således at afgiften der spændte fra 15 til 75 øre pr 1, ikke alene graderedes efter varens beskaffenhed, men også efter dens alkoholstyrke. I 1941, da den indenlandske frugtvinsfabrikation havde sin højkonjunktur, strammedes afgiften så meget, som det var muligt, når afgiften efter den gældende beskatningspolitik skulle holdes inden for de ved toldbeskatningen af vin lagte rammer. I 1950 nedsattes afgiften til 25, 35 og 70 øre pr liter efter de dagældende 3 afgiftsklasser. I dag indgår beskatningen af frugtvin i en moderniseret lovgivning om afgift af vin og frugtvin mm med 2 afgiftsklasser, henholdsvis for frugtvin af bordvinstype og andre varer. Prove-

nuet af frugtvinsafgiften nåede sit højdepunkt i 1948-49, hvor afgiften indbragte ca 12 mill kr.

Afgiften af indført vin har sin oprindelse i den i 1930 indførte afgift på omsætningen af stærke drikke. Under afviklingen af denne afgift mange år senere blev bl.a. engrosafgiften af vin og frugtvin i 1956 ændret til en literafgift, hvilket betød, at billig vin blev beskattet lige så højt som dyr vin. Afgiften var på dette tidspunkt ret høj og opkrævedes efter 5 satser, hvori champagne havde sin egen høje afgiftssats, ligesom andre vine indført på flaske var væsentligt højere beskattet end her aftappet vin. Dette gik som bekendt ikke an i fællesmarkedet, og nu er vin og frugtvin beskattet efter henholdsvis 3 og 2 satser med forholdsvis beskedne beløb, der er ens, uanset om vinen indføres på flaske eller i fustager, dog med et mindre udligningstillæg for flaskevarer.

Forud for 1930 blev indført vin alene beskattet gennem tolden, idet der dog i perioderne 1917-1920 og igen i 1924-1928 opkrævedes en særlig tillægsafgift af vin. I 1928 havde Danmark i en handels- og skibsfartskonvention givet Spanien tilsagn om ikke at forhøje de gældende vintoldsatser, hvilket de øvrige vindyrkende lande nød godt af i kraft af den i handelstraktaterne med disse lande indsatte mestbegunstigelsesklausul. Tolden af vin var derfor ganske beskeden, nemlig 75-115 øre pr kg for vin indført på fustage og 120-400 øre pr 1 for vin indført på flaske. Hvordan vintolden siden har udviklet sig, har jeg ikke undersøgt, og det er vel også ligegyldigt i denne forbindelse.

Når jeg nu til slut i denne beretning tænker tilbage på de vinhandlere, jeg kendte i mine yngre dage i toldvæsenet, og hvoraf nogle vel nærmest kunne betragtes som gode venner, slår det mig, hvor markant en ændring, der er sket inden for denne gamle og fine branches forhold. Findes der overhovedet mere en vinhandel med disse endeløse, dunkle, omhyggeligt rengjorte og skærmede kælderrum med rækker af fu-

stager, med tusinder af flasker rødvin på hylderne, med kyperen med læderforklædet siddende på sin skammel ved aftapningskranen og med et eller to tændte stearinlys, hvis blafrende flamme gør det muligt for ham at se, om flasken er ren og vinen blank? Findes den vinhandler mere, der selv rejser ned til Frankrig og køber sin vin, der selv går på Toldboden (nåh, nej, det gør han jo da i hvert fald ikke mere), men som selv er til stede og slår spunsen op, når vinen er kommet hjem i kælderen, selv smager på vinen, sørger for, at fustagen fyldes op, hvis der mangler noget, og efter nogle dages forløb tager stilling til, hvor længe vinen skal ligge på fustagen, inden den tappes - et, to eller tre år?

Jeg har oplevet sådanne vinhandlere, der nøje vidste, hvornår vinen skulle tappes, på hvilke flasker og hvor længe den skulle lagres på flaske, hvilke propper der skulle bruges, og hvordan den færdige flaske vin skulle udstyres. Jeg har set vinkypere, der sammen med en medhjælper kunne tappe 300 flasker vin i timen, således at der i hver flaske kun var et »halmstrå« mellem vinen og proppens spejl og kun et enkelt glas rødvin i spildbakken. Medhjælperen var der, fordi det var afgørende, at flasken blev proppet umiddelbart efter aftapningen. Var det meget fine, ædle vine, man havde med at gøre, lå de desinficerede propper og svømmede i noget fin vin, og efter at proppen var sat i propmaskinen blev spejlet, som er undersiden af proppen, tørret omhyggeligt af med en klud.

Jeg vidste dengang noget om beredsel af vin, dvs klaringen ved hjælp af æggehvite, filtrering af hedvine, hvordan man skulle undgå, at den indførte cognac på fustage blev uklar, når den blev nedsat med destilleret vand fra 55-60 pct til konsumstyrken på 38-40 pct, hvordan man ved en særlig filtrering eller svovling kunne klare de uundgåelige uheld, der opstod, hvis vinen i fustagerne gik i gæring (for slet ikke at tale om gæring i den aftappede vin) eller fik træsmag, fordi fustagen ikke var af egetræ

men af kastanjetræ. Jeg vidste alt om flaskformer (Rhinvin altid på røde flasker, Moselvin på grønne flasker) og om blykapsler, der er tilstrækkeligt porøse til, at vinen kan ånde, men samtidig tilstrækkeligt tætte til, at fugtighed fra kælderen ikke kan angribe propperne.

Jeg lærte en masse specielt om de franske bordvine, Bordeauxvinene fra departementet Gironde (Medoc, Graves, Sauternes, St. Emillon og Pomerol) og Bourgognevinene fra Cote d'Or (Pommard, Chambertin o.s.v.), men også en del om tyske, italienske, spanske og portugisiske vine. Jeg vidste noget om alkoholinhold i de forskellige typer vine (Bordeaux 9-11 pct, Bourgogne 12-14 pct, Rhin- og Moselvine 9-11 pct, Champagne 8-11 pct, hedvine 18-20 pct). Jeg var med andre ord godt på vej til at blive noget af en vinsnob. Mit hovedindtryk fra disse år blandt vinhandlere er, at det i den gamle vinhandel først og fremmest drejede sig om vinen og dens pleje og i mindre grad om de forskellige former for spirituosas.

Den sidste store vinvirksomhed, jeg oplevede - det var under min tjeneste i direktoratet - chokerede mig. Udenfor holdt en stor tankvogn, der postede vin ind, som var det olie til centralfyret. Indenfor lå en kæmpebeholder af rustfrit stål, og ud fra den væltede rødvin over i aftapningsapparatet, hvor flasker, der lignede petroleumsflasker, dansede afsted, blev fyldt med vin, proppet, udstyret, etiketteret og banderoleret i en sådan fart, at to damer havde nok at gøre med at tage fra og lægge flaskerne i kasser.

Når jeg i dag ser på reklamerne fra supermarkederne og fra Brugsen, der nu også er begyndt at beskrive de mange forskellige vines oprindelse og særlige egenskaber, og når den vin, jeg køber, altid viser sig at være aftappet på produktionsstedet, så bestyrkes jeg i den formodning, at de rigtige, gamle vinhandlere er på retur eller måske helt forsvundet.

Og det er i grunden en skam.

Om brændevin og et vestjysk landbrænderi

Af Jens E Olesen

I kong Christian V's Danske Lov fra 1683 (2-11-19) indskærpedes forbud for præster mod at sælge brændevin, og en forordning af 4. juni 1689 omhandler unyttigt krophold samt destillérpanders og brændevinshattes afskaffelse på landet. I et reskript fra 23. januar 1697 blev der udstedt forbud mod at brænde brændevin på landet, og forbudet blev gentaget den 11. december 1739, og 8. september 1759 kom der en bestemmelse om, at brændevinsredskaber ikke måtte fremstilles og sælges på landet.¹⁾

Trods forbud brændte folk alligevel. Efter at bønderne havde lært at fremstille brændevin af rug, byg, boghvede, spergel, klinte, rødknæ mm begyndte en lang kamp mellem øvrighed og bonde om retten til at brænde, og denne kamp fortsatte i over hundrede år. Flere gange søgte regeringen at komme ulovlig brændevinsbrænding til livs. I en forordning af 30. april 1734 blev det forbudt, at destillérpander, brændevinskedler og hatte måtte benyttes i landsbyerne hos møllere, bønder og husmænd tre måneder efter bestemmelsens offentliggørelse. I 1757 blev der fastsat straffe for, hvis bønder eller andre, når der blev foretaget inkquisitioner, enten samlede sig for at gøre hindringer eller modstand, eller truede eller overfaldt dem, som udførte inkquisitionen. Den 3. maj 1768 blev det bestemt, at brændevinsbrænderiet skulle bortforpagtes for at mindske den ulovlige brænden, men »civile og militaire Betjente, Proprietairer, Forpagtere, Præster og Degne etc.« beholdt dog retten til at brænde til deres egen husholdning. Disse forpagtninger ophævedes imidlertid ved forordning af 2. september 1773, »saasom hverken de forrige Anordninger, ikke heller de siden efter indrettede Forpagtninger have hemmet den utilladelige Brændevinsbrænden paa Landet og skadelige Misbrug af over-

flødig Brændeviinsdrik, men samme har tværtimod mere taget Overhaand til Sædernes Fordærvelse, de Kgl. Consumtions-Intraders Forringelse og det Almindeliges Skade.« Endelig kom hovedbestemmelsen ved forordningen af 2. august 1786 med nye skrappe forbud og straffe for at brænde brændevin og konfiskation af brændevinsredskaberne. Straffen for brændevinsbrænding fastsattes ved plakat af 31. maj 1791 (gentaget 6. oktober 1798) til fæstningsarbejde for mænd og tugthusarbejde for kvinder af bondestanden.²⁾

Før 1804 skulle der betales en komsumtionsafgift af de kornvarer, som blev anvendt til brændevinsfremstillingen, men ved en forordning af 25. maj 1804 blev en del af denne afgift fjernet; til gengæld skulle der betales en afgift af brændevinsredskaberne. Afgiften skulle beregnes efter mæskekarrenes og kedlens rumindhold. Alle mæskekar, kedler og hatte skulle opmåles og stemples, og der blev fastsat bøder for benyttelse af ustemplede og forøgede kedler eller mæskekar.³⁾

Fra det andet årti af 1800-tallet blev der fra regeringens side taget hårdere fat mod ulovlig brændevinsaktivitet. Der udkom flere lovbud vedrørende ulovlig brændevinsbrænden, redskabernes tilintetgørelse og navnes fortielse ved angivelse mm. Det var, som man vil have forstået, ikke af interesse for befolkningens sundhed, at regeringen ville brændevinsbrændingen til livs, men staten ville have en afgift, hvorfor det blev et privilegium at brænde brændevin.⁴⁾

Kampen mellem regeringen og landboerne blev fortsat langt ind i 1840'erne, da brændevinsbrændingen på landet efterhånden ophørte. Grunden til bøndernes langvarige og seje modstand må søges i det ofte urentable landbrug og vanskeligheden

ved at dyrke korn, der med fordel kunne omsættes i penge; ved brændingen fik man en salgbar vare, og affaldet var udmærket til kreaturføde. Hertil kommer, at brændevin var billig at fremstille og blev en daglig foreteelse i husholdningen sammen med »det daglige brød«, og i alle hjem var brændevinsflasken et almindeligt inventar. Ved gilder, markeder og ved lignende lejligheder blev der drukket bravt.⁵⁾

Brændevinsbrændingen hørte med til de mange arbejder, der skulle udføres i hjemmet, og på mange gårde blev der brændt regelmæssigt. I Vestjylland var virksomheden udbredt. Det var vel forbudt under store bøder at brænde, hvorfor brændevinen måtte skjules på enhver måde. Bønderne stod sammen som andre steder; de havde hemmelige gemmesteder i deres huse og udhuse, hvor brændevinstøjet blev skjult. Var toldfolkene og kontrollørerne ude på undersøgelse, ikke sjældent efter angivelse, gik der i det skjulte bud fra gård til gård for at advare.

Sager vedrørende brændevinsbrænden på landet hørte tidligere under Rentekammeret, men ifølge plakat af 9. februar 1842 blev det bestemt, at sådanne sager fremover skulle høre under »General-Toldkammer- og Commerce-Collegium.« Året efter, den 23. februar 1843 udstedte kancelliet en »plakat« - en bekendtgørelse ifølge hvilken alle, der ejede ulovligt brændevinstøj, måtte afhænde dette inden den 1. maj samme år uden at blive draget til ansvar. Det udtaltes i plakaten, at det var kongens vilje, »at der skal anvendes behørig Kraft paa at udrydde de ulovlige Brænderier, der saavel i moralsk Henseende som i betragtning af det Tab, som de til Skade for alle skatteydende Borgere foraarsage de kongelige Intrader, og den Forurettelse, som der ved udøves mod Kiøbstæderne og de lovlige Landbrænderier, ere saa fordærvelige.«⁶⁾

Afslutningen på regeringens langvarige kamp mod den ulovlige brændevinsbrænding udgøres af en omfattende forordning

af 14. maj 1845, som blev til på grundlag af et udkast fra de rådgivende stænderforsamlinger i provinsen. Det blev fastslået, at folk, der herefter enten brændte brændevin eller blot fandtes i besiddelse af ulovlige brændevinsredskaber, ville blive idømt bøder fra 100-200 rigsdaler, stigende i tilfælde af gentagelse. På forlangende skulle politimesteren straks yde told- og konsumtionsvæsenets embedsmænd bistand ved undersøgelser.⁷⁾

Brændevinsfremstilling

Mange er de fortællinger, som knytter sig til toldvæsenets jagt efter brændevinsredskaber og befolkningens ofte snarrådige optræden. Hvor brændevinstøjet var af kobber, kunne det være af stor værdi og følgelig et stort tab, når det blev konfiskeret. Et mindre fornemt udstyr kunne dog også anvendes: en jerngryde som kedel, derpå et trælåg, hvori der var indpasset en hat af ler, det hele sammenklistret med dej, og et børseløb til pibe, der førtes gennem en svaletønde, det var hele destillér-apparatet.

Brændevinen blev tilberedt ved at nogle skæpper korn, helst forskellig slags, for eksempel 2 skæpper rug, 1 skæppe malt og 1 skæppe havre, blev gruttet på møllen. Herefter »mæskedes« eller »mæmmedes« kornet i et kar, idet det blev udrørt med varmt vand. Der blev sat »tilsæt« til masken af gær eller ølbærme, gamle slatter øl, og det hele blev stående 2-3 dage for at komme i gæring. Der kunne herefter komme en »hat« på det af skum, og når »æ mæm fold« (faldt), var det klar til at blive brændt. Det kom herefter i kedelen, låg og hat blev sat på, fra hatten udgik 1 eller 2 piber, som førtes gennem et »svalekar«, der blev holdt fyldt med koldt vand, og som bragte den fordampede spiritus til at fortættes. Så snart masken kom i kog, destilleredes brændevinen over. Under pibernes munding var der placeret en dunk, hvor vinen dråbevis opsamledes.⁸⁾

Debat i stænderforsamlingen

Da den jyske stænderforsamling i sommeren 1836 i Viborg behandlede et stort udkast til en ny toldforordning, blev spørgsmålet om brændevinsbrænderier genstand for debat. De deputerede søgte at værne om provinsbyernes brændevinsbrænderier ved at foreslå en forhøjelse af indførselskonsumtionen for brændevin, hvad der set i en længere udvikling - hvori brændevin betegnedes som en vare, der ved vane var blevet en nødvendighedsartikel - begrundedes med, at brænderierne i København og de ubeskattede brænderier i Hertugdømmerne ellers var i stand til »at tilintetgøre denne for Købstæderne nødvendige Næringsvej.« Her var altså tale om at udnytte konsumtionen til industribeskyttelse.

Et stort antal af stænderforsamlingens medlemmer deltog i sagens drøftelse, som synes at have interesseret mere end toldsagen, og den berørte også mere direkte befolkningens daglige liv og de forhold, som enhver var fortrolig med. Ved afstemningen sluttede 45 sig til et komitéforslag om brændevinsafgiftens forhøjelse, mens 3 stemte imod, med 33 mod 15 stemmer billigedes en indstilling fra samme komité om en skærpet fremgangsmåde for at undgå besvigelser. - Den almindelige interesse for forhold vedrørende konsumtionen ytrede sig i øvrigt i en række private forslag, blandt andet om konsumtionens ophævelse i Nørrejylland, samt nægtelse af bevillinger til brænderiers anlæg på landet, hvilket ville styrke købstædernes brændevinsindustri. Modsat var der fra beboerne i Salling indkommet en anmodning om landbrænderiers frigivelse.

Den store betydning, de deputerede til lagde sagerne om konsumtionens ophævelse og brændevinsbrænderiernes frigivelse, gav sig udtryk i nedsættelse af en komité på ikke mindre end 9 mand. Hvad angik brænderiernes frigivelse, anbefaledes denne reform af komitéens landborepræsentanter, undtagen herredsfoged J.P. With,

med en udførlig begrundelse, hvori man ikke mindst kom ind på den gældende ordnings skadelige virkning for forholdet mellem land og by: »Købstadmanden og Landmanden staar, hvad Brændevinsbrænding angaar, paa fjendtlig Fod med hinanden.« Den første »benytter i sin offensive Fremgangsmaade alle Midler: Toldvæsen, Retsbetjent, frivillige eller lønnede Spioner og Angivere, Pen og Presse, og selv militær Magt; denne (landboen) i sit defensive Forhold (benytter): fysisk Magt, stiltiende Forbund, lønnede Spioner, endog af Fjendens eget Parti, undertiden en Mened m.m.« Tre medlemmer af komitéen ønskede i stedet for en frigivelse af brændevinsbrændingen til beskyttelse af næringslivet i København nye forholdsregler til udryddelse af den ulovlige brændevinsbrænding på landet. Under debatten udtalte herredsfoged With, at han meget vel vidste, at den frie brændevinsbrænden på landet var bondens yndlingsidé, og at det derfor gjorde ham meget ondt at være nødt til på det bestemteste at fraråde den.

På intet andet område viste det sig måske så stærkt, hvor overordentlig betænkelig den jyske forsamling var ved ethvert skridt, der kunne føre til at forøge befolkningens økonomiske byrder. Stænderforsamlingsmedlemmet Ole Kirk erklærede efter opfordring af komitéens ordfører, at han fra mange af bondestanden i sit valgdistrikt havde modtaget opfordringer til at virke for brændevinsbrændingens frigivelse, men selv var han meget betænkelig ved en ny direkte skat på hartkorn »i nærværende pengetrøge Tider;« et øjeblik efter bemærkede han dog, at han ikke var ganske enig med sig selv i dette spørgsmål, eftersom han måtte anse smugbrænderiet for et moralsk onde.⁹⁾

Initiativ i Ringkøbing Amt

I begyndelsen af år 1840 blev brændevinsagen atter aktuel, idet der i regeringen var planer om udelukkende at tillade brænde-

rier i købstæderne. I Ringkøbing amt mødtes disse planer ikke med forståelse, og der blev drøftet muligheden af at indsende et andragende til kongen om tilladelse til frihed for alle landboere i amtet til at brænde brændevin af op til 2 skæpper korn. Etatsråd Andreas Ewald Meinert Tang på Nørre Vosborg i Ulfborg sogn var ledende i sagen og indkaldte ved midten af februar 1840 flere fremtrædende proprietærer og gårdmænd til et møde på Vosborg den 27. februar. Proprietær Mads Rahbek på Dalagergaard skrev til etatsråden den 24. februar og tilsluttede sig sagen, skønt han var forhindret i at møde frem. Han fandt det gavnligt, hvis egnen kunne få tilladelse til frit at brænde brændevin, men anså det for betænkeligt, at kun en enkelt mand underskrev andragendet på de enkelte herreders vegne. - Om forberedelserne til mødet på Nørre Vosborg kan nævnes, at pastor

Frederik C.J. Petersen i Staby sendte Tang flere optegnelser om brænderivæsenets historie, hvori han blandt andet omtalte bødesystemet samt regeringens bestræbelser i 1734.¹⁰⁾

Til mødet på Nørre Vosborg indfandt sig blandt flere Ole Kirk fra Ebbensgaard, pastor Ove Krarup fra Ulfborg, Niels Hansen i Tarm Mølle, proprietær Balthazar Øllgaard til Tanderup og Jac. Boserup til Stubbergaard.¹¹⁾ Som drøftelserne skred frem, var der fuld enighed om at tilstille kongen en ansøgning om almindelig frihed for amtets landboere til at brænde brændevin. Man anså det for rimeligt, at der til sagens gennemførelse blev opkrævet en afgift på hartkornet efter jordernes størrelse. Med hensyn til forholdet mellem købstæderne i amtet og landboerne blev det vedtaget, at købstæderne burde kunne anlægge brænderier på ubestemt størrelse, men at der i så fald skulle svares forhøjet afgift af hvert mæskekar over 8 tønder. Proprietær Boserup og Ole Kirk blev udpeget til at rejse til kongen i København og overbringe ansøgningen. Til at betale deres udgifter på rejsen skulle der af amtets hele hartkorn betales 1 rigsdaler pr. tønde hartkorn. Til at udarbejde selve ansøgningen og få den underskrevet blev nedsat en komité bestående af pastor Ove Krarup, Boserup, Øllgaard, Tang, Ole Kirk og exam.jur. Jespersen. Endelig blev det vedtaget at skrive til »Gammel-Toldkammeret« i Ringkøbing for at underrette kontoret om ansøgningens udarbejdelse.



Etatsråd Andreas Evald Meinert Tang (1803-1868) til Nørre Vosborg var en kundskabsrig mand og fremtrædende i Ringkøbing amt. Af hans mange hverv skal nævnes, at han i årene 1842-62 var amtsrådsmedlem og 1842, 1846 og 1848 mødte som suppleant i den nørrejske stænderforsamling i Viborg. 1848-49 var han medlem af den grundlovgivende forsamling og 1850-66 af landstinget. Tang var nationalliberal, undertiden med konservative særstandpunkter.

Komitéen trådte sammen straks i begyndelsen af marts måned 1840 og udarbejdede en større ansøgning til kongen. Under henvisning til regeringens bestræbelser på at henlægge al brændevinsbrænden til købstæderne gjorde ansøgerne opmærksom på, at denne næringsgren var af meget stor betydning for landboerne i Vestjylland, især i Ringkøbing amt. Det var derfor et almindeligt ønske, at de måtte nyde frihed til at behandle deres kornprodukter, idet et forbud ellers ville virke skadeligt på landmandens lyst og evne til at opdyrke jorderne.

Begrundelsen for at landboerne i Ringkøbing amt burde have ret til at brænde brændevin var dels det ringe udbytte ved almindelig korndyrkning, og dels den lange vej som hedebonden ofte havde til købstaden. De magre sandjorder uden mangel samt klimaet med misvækstår forhindrede

som oftest, at der var tilstrækkeligt med hø og halm til kreaturerne. Affaldet ved et brænderi var imidlertid godt foder og muliggjorde svinehold, selv på de magre jorder. - Ansøgerne tilbageviste, at en frigivelse af brændevinsbrændingen ville medføre tab for købstæderne Ringkøbing, Holstebro og Lemvig, og at landbrænderierne i øvrigt skulle give anledning til drikfældighed.

Hvad man ansøgte om, var en almindelig frigivelse af brændevinsbrænderier i Ringkøbing amt, således at de kunne anlægges i hvilket som helst antal, og hvor som helst i amtet det måtte være i købstæderne og på landet, og at der fremover ikke skulle gøres anmeldelse til kontrollen, før end der etableredes noget brændevinsbrænderi. Man erklærede sig rede til at betale en afgift til staten, som så til gengæld ville slippe for kontrol med brænderierne



Nørre Vosborg. Gouache af maleren Rasmus Henrik Kruse (1796-1877) fra 1846. De brede agerumslader (opført 1788-90) og det smukke pilasterprydede porttårn efter hollandsk forbillede fra 1790 blev bygget af etatsråd Tangs bedstefar, købmand Peder Tang, Ringkøbing.

på landet, ligesom man ville blive befriet for indsmuglingen af en betydelig mængde brændevin, som fandt sted fra det slesvigske. Afgiften burde lægges på hartkornet. For at forhindre, at meget store brænderier skulle kunne udkonkurrere de mindre, burde afgiften forhøjes kraftigt af mæskekar af mere end 8 tønders størrelse.

Efter udarbejdelsen af ansøgningen stod der tilbage at få den underskrevet. Etatsråd Tang skrev blandt andre breve den 5. marts til sognefoged Christen Jensen Aal i Møborg om at denne skulle sammenkalde sognets beboere, for at de kunne underskrive andragendet til kongen samt betale 1 rigsdaler af hver tønde hartkorn til de 2 mænd, som skulle rejse til København. To dage senere svarede Christen Jensen Aal tilbage, at han havde besluttet at sammenkalde beboerne ved Møborg å, hvorfor Tang opfordredes til at møde frem den følgende

mandag klokken 2 om eftermiddagen, hvor mødet altså skulle finde sted.

Om indsamlingen af underskrifter og beløbet til bestridelse af rejseomkostninger må også nævnes et brev fra Rahbek til Tang den 16. marts. Da der var for kort tid til at komme omkring i alle sognene (der opregnes i alt 13), havde Rahbek vendt sig til sognefogederne, som han alle kendte, for med deres hjælp at få samlet underskrifter. Vedrørende pengebetalingen havde forslaget vakt modstand i en del af Skjern og Bølling sogne, hvorfor der herfra manglede en del underskrifter. I sognene Ramme, Dybe, Fjaltring, Trans, Ferring, Engbjerg og Hygum - i Vandfuld herred havde Eskild Winkel samlet underskrifter og pengebeløb, og der var tillige samlet ind af Niels Hansen i Tarm Mølle. Niels Mølgaard samlede underskrifter i Hind herred, mens proprietær Boserup er-



Nørre Vosborg efter tegning fra 1867 af J F Richardt. Sydfløjen med den fremspringende karnap blev bygget af etatsråd Tang med dekorative enkeltheder i »gotisk« stil. Den gamle herregård blev i etatsrådets tid et centrum i egnens kulturelle liv.

hvervede underskrifter af de 8 sogne i Ginding herred. Det er her ikke stedet at opregne alle de implicerede sogne i amtet, men tilslutningen til brændevinssagen var generelt stor. Til Ole Kirks og proprietær Bose-rups rejse til København blev der i alt indbetalt 150 rigsdaler, 3 mark og 12 skilling til Tang på Nørre Vosborg. Den 20. marts 1840 kvitterede Ole Kirk for pengene på Ebbensgaard.

Foruden ansøgningen fra marts 1840 udstedte en del vestjyske landmænd, hvori-blandt utvivlsomt var flere af de involvere-de ved andragendets udformning, i april samme år endnu et større skrift vedrørende brænderisagen. Man krævede retfærdig-hed for statsborgeren, og her især respekt for husfreden, når toldvæsenets folk foretog husinkvisitioner. Det påpegedes, at der gentagne gange i stænderforsamlingerne var udtalt ønsker om indskrænkninger og bestemte grænser for øvrighedens myndig-hed til at foretage ransagelser i hjemmene. Udstederne henviste til stænderforsamlin-gernes præsident, professor Schouws ytrin-ger i 1836, at »Huusfreden er et saa helligt og dyrebart Klenodie for Statsborgeren at ethvert Brud paa den betragtes med den største Uwillie.« Fra Stændertidende 1838 refereredes yderligere udsagn om at »Told-væsenet maa ei anstille Inquisition om Nat-ten og ei uden Fogden er med. Det er hans Pligt at anmelde Forretningen inden den begynder, det vil sige betyde Stedets Bebo-ere Hensigten ved Toldvæsenets Nærvæ-relse og dernæst at paasee at der under Vi-sitationen ikke tilføres Beboerne nogen-somhelst Skade.«

I april-skriftet kom man forståeligt også ind på regeringens bestræbelser på at fjerne al brændevinsbrænding på landet. I Ringkøbing amt havde imidlertid omtrent 4200 landboere underskrevet ansøgningen til kongen om fri ret til at brænde brænde-vin mod en afgift af brændevinsredskabet og under lige betingelser for landet og køb-stæderne. Man påpegede den fordel der lå i, at øvrigheden fremover slap for at fore-

tage husundersøgelser. Som et afskræk-kende eksempel omtaltes en ransagelse hos gårdejer Bertel Bentsen i Ulfborg sogn. Sa-gen skulle yderligere understrege, at i til-fælde af opståede skader ved husundersø-gelser skulle den involverede embedsmand kunne drages til ansvar.

Også etatsråd Tang var optaget af spørgsmålet om husinkvisitionerne og ned-skrev sine tanker under overskriften: Om Husinkvisitioner i Almindelighed og Inkvi-sitioner for Brændevinsbedriften i særde-leshed. Hans motto var »My House is my Castle.« Tang argumenterede imod, at toldbetjentene uhindret skulle kunne komme ind i husene og foretage ransagelser. Hans standpunkt faldt helt på linie med de fremførte synspunkter i det ovennævnte skrift af en del vestjyske landmænd i april måned 1840, hvori han utvivlsomt havde taget del.

Landbrænderi i Skærum Mølle

Ansøgningen til kongen om frihed for landboerne i Ringkøbing amt til at brænde brændevin havde foreløbig ikke fremgang. Beboerne måtte fortsat finde sig i husun-dersøgelser fra toldbetjentenes side og få deres brændevinsredskaber konfiskeret, såfremt ulovlig brændevinsfremstilling blev konstateret. Etatsråd Tang slap dog ikke tanken om landbrænderierne, og på en rejse til Preussen i sommeren 1843 drøf-tede han i Wrietzen sin plan om at opføre et brænderi ved Nørre Vosborg med ven-nen, arkitekt Neubarth. Den sidstnævnte havde rådet Tang til at placere brænderiet ved selve hovedgården, men etatsråden havde senere besluttet sig til at anlægge bygningen ved Skærum Mølle.¹²⁾ I et brev fra 18. januar 1844 til Neubarth forklarede han sin beslutning med, at Skærum Mølle lå centralt for hans jordejendom, og at han tillige fik mulighed for at benytte vand-kraften på stedet. Tang fremsendte planer for brænderibygningens placering ved møl-lehuset, og bad Neubarth om at overveje sagen og udarbejde tegninger. Bygningen

skulle være 12 alen bred, 24 alen lang og 2 stokværk høj og bygges af mursten. Neubarth blev bedt om at angive, hvordan pladsen i den nye bygning bedst blev udnyttet til henholdsvis brænderi, kontor for brænderimesteren, kornmagasin på loftet m.m.

I brevet til landbaumeister Neubarth havde Tang kort omtalt, at han skulle mødes med en kobbersmed Möller i København, og at denne - når der var indkøbt de nødvendige dele til brænderiet - skulle følge med ham hjem for at bygge anlægget. Kobbersmeden hed Peter Möller og var bosat i Möglin i Preussen, ikke langt fra Wrietzen. I et brev fra Tang til landøkonomiråd Thaer i Wrietzen fra oktober 1844, hvori etatsråden henviste til deres sidste samtale i Berlin, udtalte han, at det nu var bestemt, at Möller skulle komme til ham i marts eller april måned 1845 for at medvirke ved brænderiets opførelse og siden virke som brænderimester i to år mod at få fri kost og logi samt 250 rigsdaler i løn om året. I et brev fra 30. oktober 1844 til Tang meddelte Peter Möller, at han ville blive i hans tjeneste til foråret 1847 og gik ind på de aftalte lønvilkår. Tang skrev tilbage den 6. januar 1845 og forklarede ham, hvordan han skulle komme til København, hvor det var aftalt, at de skulle mødes.

Når etatsråd Tang valgte Peter Möller skyldtes det, at han var en duelig og erfaren brændevinsbrænder, og at han som kobbersmed kunne konstruere brændevinsredskaberne. I Nørre Vosborgs godsarkiv findes en liste over dele til brænderiet samt en tysk plan over et større destillationsapparat, som kan have været forlæg for det, der siden anvendtes i Skærum Mølle. Tang var dog allerede før opførelsen af brænderiet i Skærum fortrolig med landbrænderier, idet han senest i 1844 drev brænderiet i Gammel Mølle. Fra den 10. november 1844 findes en kvittering fra Holstebro toldkammer, hvoraf det fremgår, at etatsråd Tang havde betalt afgiften af mæskekar nr. 3, anslået til 14 4/8 tøn-

der, i landbrænderiet i Gammel Mølle. I december måned samme år ses der at være brændt både korn- og kartoffelbrændevin i Gammel Mølle. Tang noterede nøje fremgangsmåden ved brændevinsfremstilling og fæstnede sig ved bygningens indretning. Fra hans beregninger vedrørende Gammel Mølle brænderi fremgår det, at udbyttet af gentagne brændinger af 10 tønder kartofler og 2 tønder malt var henholdsvis 188 og 220 potter brændevin.

For at oprette et landbrænderi krævedes en kongelig bevilling. Den 10. august 1844 gav kong Christian 8. tilladelse til at der kunne oprettes nye brænderier i Ringkøbing amt. Meddelelsen blev videregivet 17. august til etatsråd Tang af det kgl. »Gamle toldkammer« i Ringkøbing, som blandt andet oplyste, at proprietær Sørensen på Holmsland havde søgt om lov til at drive brænderi. Forinden en bevilling blev endeligt udfærdiget, skulle ansøgeren indberette antallet og størrelsen af de benyttede mæskekar, af hvilke ingen måtte være mindre end af 8 tønders indhold. En bevilling ophørte med at have gyldighed, såfremt den ikke blev benyttet inden udløbet af et år fra udstedelsesdatoen.

Den 19. august 1845 modtog etatsråd Tang efter ansøgning kong Christian 8's tilladelse til at der blev oprettet et brænderi i Skærum Mølle. Frederik 7. fornyede bevillingen den 6. oktober 1849 og Christian 9. stadfæstede privilegiet den 25. april 1867. Kong Christian 8's bevilling opregnede de mange afgiftsbestemmelser, blandt andet skulle der svares afgift hvert fjerde døgn af mæskekarrenes fuldt udmålte indhold i brænderiet, en bestemmelse som dog ifølge kongelig plakat 1843 4/3 var ændret til betaling hvert tredje døgn. Beløbet skulle betales forud på Holstebro told- og konsumtionskontor, i modsat fald ville brænderiet blive låst og forseglet, indtil betalingen havde fundet sted. Der var fastsat nøje bestemmelser om brændevinsredskabernes mål og mærkning, bøder for omgælder, f.eks. ulovlig forstørrelse af mæskekarre-

ne. Endelig skulle der til stadighed føres en protokol i brænderiet over alle toldinspektioner.

Vedrørende afsætningen af brændevinen måtte etatsråd Tang indføre den til alle konsumtionpligtige steder, mod at der betaltes fuld indførselskonsumtion. Brændevinen måtte tillige udføres fra søtoldsteder, når blot den var ledsaget af en fra Holstebro told- og konsumtionssted erhvervet toldpassérseddel, der opregnede mængden i hele tønder samt brændevinens styrke og dens bestemmelsessted. Ved udførsel havde bevillingshaveren ret til senest tre måneder efter at kræve en konsumtionsgodtgørelse udbetalt. Endelig måtte Tang afsætte sin brændevin til kroer og til enhver anden på landet, dog ikke under 10 potter ad gangen.

I slutningen af februar 1845 havde »landbaumeister« Neubarth i Wrietzen færdiggjort 4 tegninger (inkl. situationsplan) til opførelsen af et brænderi ved Skærum Mølle, og snart efter tog byggeriet fart. Et brev til Christian Snedker på Nørre Vosborg omtaler blandt andet fuldførelsen af 9 mæskekar, og i september 1845 blev Tang bedt om at betale nogle penge i forbindelse med brænderiets bygning.

Kontrolbogen over Tangs brænderi er bevaret for årene 1845-58. Bogen består af 60 blade, hvoraf de 59 er udfyldte. Det fremgår heraf, at brændevinsredskaberne blev opmålt i dagene 14-20. december 1845. Efter Tangs anmodning blev mæskekarrene nr. 4-9 og gærkarrene 4-6 forseglet, de første med 7 segl og de andre hver med 5 segl. Mæskekarrene 1-3 og gærkarrene 1-3 samt brænderiets øvrige brænderi- og hjælperedskaber blev lørdag den 20. december klokken 8 om morgenen overladt til Tangs disposition af told- og konsumtionsvæsenet mod at han betalte den pligtige afgift hvert tredje døgn. Samme dag erklærede Tang, at brænderibestyreren havde fuldmagt til i hans fravær at levere bevis for de forseglinger, som måtte være anbragt på brænderiets redskaber.

I kontrolbogen kan videre læses, at brænderiet blev kontrolleret den 27. december 1845. Det blev her konstateret, at man var i færd med at destillere brændevin. Af mæskekarrene fandtes nr. 1 med mæskning i gæring, nr. 2 var nylig sammensat med mæskning, og nr. 3 var med mæskning i aftagende gæring. Svalebakken var tom, men viste, at den afkølede mæskning nyligt var overført i mæskekar



Skærum Mølle ved Lilleåen i begyndelsen af 1880'erne, da brødrene Niels og Jens Villemoes var forpagtere. Indtil 1905 hørte den driftige ejendom under Nørre Vosborg.

nr. 2. Mæskebeholderen indeholdt mæskningen fra mæskekar nr. 2, som var rede til at blive afbrændt, og som straks, når destillationen var tilendebragt, skulle afbrændes. Af gærkarrene stod nr. 1 med frisk gærsætning, nr. 3 indeholdt ældre gæring, og nr. 2 stod tomt. Endelig blev det noteret, at gærspand nr. 7 stod med moden gær og spand nr. 8 stod tom. I øvrigt konstaterede toldbetjent Bülow intet usædvanligt, og forseglingerne var uskadte.

Told- og konsumtionsvæsenet holdt således nøje kontrol med produktionen i Skærum Mølle, hvilket også var tilfældet andre steder, hvor der lovligt blev brændt brændevin. Som yderligere eksempel på inspektionen i Skærum Mølle skal det nævnes, at toldbetjenten den 25. november 1846 fandt mæskekarrene 6-7 med ubeskadigede toldsegl, mens nr. 3 og 4 var med mæskning i stigende gæring og nr. 9 var moden til afbrænding. I svalebakken var der indmæskning til kar nr. 1; i mæskebeholderen fandtes mæskning til kar nr. 5. Mæskekarrene 1-2 og nr. 5 var tomme. Af gærkarrene var nr. 2 i gæring, nr. 1 og 3 var med nyt gær, men 4-6 var tomme. En gærspand indeholdt moden gær. Disse større og mindre iagttagelser præger kontrolbogen, som er ført sidste gang den 5. juni 1858.

Brændingen fra Skærum Mølle blev ifølge 2 små bevarede kontrabøger fra årene 1850-1853 blandt andet afsat til købmændene P. Madsen og Mathias Møller i Lemvig. Den sidstnævnte aftog 1851 12/2 i alt 410 potter brændevin, den 2. april var tallet 461 potter, 851 potter den 17. juli og 494 potter den følgende dag. Det må formodes, at kroen ved Skærumbro også har fået forsyninger fra brænderiet.

Affaldet fra brændevinsfremstillingen var velegnet til at opfede kreaturer med, og blev flittigt anvendt til etatsråd Tangs mange stude og svin.

Produktionen i brænderiet blev nøje optegnet af brænderibrænderen på skemaer

med daglig angivelse af de enkelte mæskekars nummer, størrelse, antal brændinger samt datoen og klokkeslettet for disse. Vedrørende mæskens afbrænding noteredes kedelens nummer, dato og klokkeslet samt tidspunktet for brændingens slutning. Driftsplanerne dannede tillige grundlag for brændingsafgiften til told- og konsumtionskontoret i Holstebro. For 3 brændinger i hvert af 6 mæskekar betales i april 1855 i alt 183 rigsdaler og 24 skilling. I begyndelsen af maj 1857 betales i alt 241 rigsdaler og 32 skilling for 4 brændinger. Den 9. april 1860 blev der betalt 60 rigsdaler og 40 skilling i afgift for 1 brænding pr. mæskekar. Holstebro toldkammer udstedte kvitteringer til Tang for de modtagne beløb; således berigtigede toldkammeret, at etatsråden den 16. marts 1846 havde betalt brændevinsafgift for tiden 15. marts klokken 8 til den 21. marts klokken 8 med 52 rigsdaler og 48 skilling. Det samme beløb betalte Tang for tiden fra den 21. marts klokken 8 til den 27. marts klokken 8 om morgenen.

Nye forordninger og lovbestemmelser blev bekendtgjort ved skrivelser til etatsråd Tang fra Holstebro toldkammer. Den 21. februar 1846 meddelte toldkammeret, at der ikke måtte brændes brændevin på søn- og helligdage uden den kongelige bevillingsfortabelse. Den 14. maj samme år blev Tang underrettet om, at tidsrummet for afgiftsbetalingen af mæskekar i landbrænderier ikke måtte udløbe på en søndag eller på en helligdag. I januar 1846 havde Tang efter ansøgning fået bevilget ret til afgiftsfrit at benytte de opmålte hjælperedskaber i brænderiet i Skærum Mølle. Fra korrespondancen mellem Tang og toldkammeret i Holstebro kan i øvrigt nævnes, at Tang havde anmodet om at få foretaget forsegling af brænderiet den 4. juni 1846 klokken 8, åbenbart for at holde en pause i brændevinsfremstillingen.

Brænderiet skaffede etatsråd Tang en god ekstraindtægt. I tiden 16. januar til 16. juni 1846 beløb indtægterne sig til i alt

1453 rigsdaler, 2 mark og 10 skilling. Peter Möller var brændemester og havde lovet at forblive i tjenesten indtil foråret 1847. Eftersom Tang måtte se den mulighed i øjnene, at Möller ville rejse fra brænderiet efter arbejdsperiodens ophør, skrev han til ham den 12. marts 1846 og bad ham om at finde et dygtigt menneske, som kunne oplæres til at forstå brænderiet, idet han stillede Möller en præmie i udsigt. Christian Nye-gaard fra egnen blev foreslået inden en uge var gået, og Tang tilsluttede sig oplæringen af ham som en kommende dygtig brændemester. Tang søgte dog råd i Aarhus om at få ansat en ny brænderibestyrer fra udlandet, men fik til svar, at det var en vanskelig sag at finde en dygtig person, hvorfor det tilrådedes etatsråden ikke at give slip på Peter Möller, især når denne af en tønde kartofler kunne levere 40 potter 8° brændevin, »med mindre at Kartofflerne i deres Egn er af en fortrinlig Beskaffenhed.«

Når etatsråd Tang søgte efter en ny brænderibestyrer i foråret 1846, skyldtes det måske også, at Peter Möller synes at have været »noget fremfusende«, ifølge et udsagn i det omtalte brev fra Aarhus 27. april 1846. Lukningen af brænderiet den 4. juni samme år kan på en eller anden måde have sammenhæng hermed, men 20. juni fastlagde Tang dog atter Möllers løn til 250 rigsdaler om året. Forholdet mellem de to synes langtfra at have været dårligt; thi Peter Möller fortsatte som brænderibestyrer til sommeren 1849, hvor Tang udstedte et rejsepas til ham og omtalte ham som en pålidelig person.

Peter Möller forblev endnu nogle år i Skærum Mølle. Han træffes sidst som brænderiforvalter den 6. juli 1852, hvor han har underskrevet den halvårslige statistik over brænderiets produktion. Senest den 29. oktober 1853 og i de følgende år var J.V. Hein ansat som brændemester. Bestyreren i 1855 hed Jens Arne Boye. Fra oktober 1855 og i det mindste til april 1860 hed brænderibestyreren John Eyde. Han havde både hustru og børn og huslærer og

15 arbejdsfolk med brændemesteren i spidsen. Det store antal mennesker førte til opførelsen af flere nye bygninger, blandt andet et beboelseshus i to etager samt et pakhus, gæstestald, svinehus og en lade.¹³

Fra 1860 var brænderiets store tid ovre i Skærum Mølle, og brænderiet blev lagt under de skiftende forpagtere af møllen. Dette medførte, at brænderiet ikke blev drevet i større udstrækning, og at bygningerne forfaldt. Da etatsråd Tang bortforpagtede Skærum Mølle til bager A. Frandsen i 1866 fastsattes det i kontrakten, at Frandsen først skulle overtage brænderiet efter at en større hovedreparation og en synsforretning havde fundet sted.¹⁴ Bager Frandsen synes ikke at have drevet brænderiet med større interesse, men overlod arbejdet til sin brændemester Peder Thrige. Brænderiteknikken ændredes i hurtigt tempo i sidste halvdel af 1800-tallet. Dampmaskinen havde vundet indpas og fra omkring 1860 kom kolonnedestillationsapparatet i brug. Store anlæg blev nu langt mere rentable end små, og i denne industrialiseringsproces skilte de egentlige »spritfabrikker« sig hurtigt ud fra de gammeldags brænderier, det være sig i by som på land. I 1859 fandtes over hele landet 474 brænderier, i 1870 var tallet faldet til 322 og ti år senere til 219. Ved århundredskiftet var der kun 52 virksomheder i denne branche. Udviklingen kom snart til at gøre det endegyldigt af med landbrænderiet i Skærum Mølle. Brødrene Niels og Chresten Villemoes fra Villemoesgaard i Hjern herred, som forpagtede Skærum Mølle i 1879, fik nogle år efter til-ladelse af Nørre Vosborgs ejer til at nedrive de gamle brænderibygninger.¹⁵

Noter og henvisninger

1. 1689 4/6: Kolderup Rosenvinge: Kgl. Forordninger og Aabne Breve (cit Kolderup-Rosenvinge) bd. 1 (1795) s. 578. - 1697 23/1, 1739 11/12 og 1759 8/9: L. Fogtman: Kgl. Rescripter, Resolutioner og Collegialtidende for Danmark

- og Norge. Bd. 2 (1803) s. 699-700; 4:1 (1788) s. 794-95; 5:2 (1787) s. 300-301.
2. 1734 30/4: Kolderup Rosenvinge op. cit. bd. 3 s. 123-124; 1757: bd. 4 s. 517-520; 1768 3/5: bd. 5 s. 90-91; 1773 2/9: bd. 5 s. 391; 1786 2/8: bd. 9 s. 182-194. Se også C. Algreen-Ussing: Kortfattet Repertorium over samtlige Rescripter, Resolutioner og Collegial-Breve i den Fogtmanske Rescriptsamling bd. 3 (1839) s. 652 ff (Vertshuse og Krohold, samt Brændevinsbrænden). C.A. Brøndum: Uddrag af Love og Anordninger, som angaae Brændevinsbrænder-Næringen i Danmark (1833) s. 2 ff.
 3. C.A. Brøndum op. cit. s. 24 ff.
 4. For dem, der ville opnå borgerskab som brændevinsbrændere ifølge plakater af 1812 26/6 og 1817 25/7 udgav C.A. Brøndum: Kort Underviisning i Kunsten at brænde Brændeviin (1820, reprotryk 1973), som 2 år senere udkom i en forbedret udgave, »forøget med en Anviisning til at brænde af Kartofler.«
 5. H.F. Feilberg: Dansk Bondeliv som det i Mands Minde førtes navnlig i Vestjylland. Bd. 1. (1922) (cit H.F. Feilberg) s. 106.
 6. Kolderup Rosenvinge op. cit. bd. 23 (1844) s. 546, 672-673.
 7. Kolderup Rosenvinge op. cit. bd. 24 (1848) s. 423-434. H.P. Hansen: Fra Gamle Dage (optrykt 1977 af 1961-udgaven) s. 137 (Af Brændevinens saga).
 8. H.F. Feilberg op. cit. side 99-101. H.P. Hansen op. cit. gengiver flere eksempler fra politi og fogedprotokoller s. 137-159.
 9. H. Jensen: De danske Stænderforsamlings Historie 1830-1848. Bd. 1 (1931) s. 480-484. - Om Ole Kirk (1788-1876), se Dansk Biografisk Leksikon 7 (cit DBL) (1981) s. 663-664 og P. Storgaard Pedersen: Ole Christian Kirk (1902).
 10. Breve og materiale i Landsarkivet for Nørrejylland: G 438-69 (Nørre Vosborgs godsarkiv): Dokumenter vedrørende Brændevinsbrænderiet i Skærum Mølle. Manglende henvisninger i det følgende skyldes, at dokumenter og materiale vedrørende brændevinssagen m.m. findes i den nævnte pakke 69 i Landsarkivet i Viborg.
 - Etatsråd Tang* (1803-1868): DBL 14 (1983) s. 365-366. P. Storgaard Pedersen: Slægten Tang (Hardsyssels Aarbog 1921) s. 16-21. A. Tang Barfod: Nørre Vosborg og dens ejere gennem 600 år (Hardsyssels Aarbog 1936) s. 57-65. *Mads Rahbek* og Dalagergård (Borris sogn): J.J. Hansen: Større Danske Landbrug bd. 8 (1936) s. 257-259. *Frederik C.J. Petersen*, præst i Staby 1825-1845: S.V. Wiberg: Personalhistoriske, statistiske og genealogiske Bidrag til en almindelig dansk Præstehistorie. Bd. III (1871) s. 171 jfr. tillige P. Nedergaard: En Dansk Præst og Sognehistorie, bd. IX B (1972) s. 691.
 11. *Ove T.N. Krarup*, provst i Ulfborg 1837-1852: Wiberg op. cit. bd. III s. 445 jfr. P. Nedergaard op. cit. bd. III s. 556 f og bd. IX B s. 702 ff. DBL 8 (1981) s. 263-264. *Balthazar Øllgaard* (-1852): se H. Krarup: Fra det svundne Hammerum herred (1918) s. 62, 106. *Jac. Boserup* og Stubbergaard (Sevel sogn): J.J. Hansen op. cit. bd. 8 (1936) s. 162-163.
 12. Om Skærum Mølle, se J.E. Olesen: Skærum og Nørre Vosborg (1984).
 13. A. Kaae: Ulfborg Sogn og Saga II (1956) s. 47.
 14. Forpagningen af Skærum Mølle til A. Frandsen havde gyldighed fra 1866 1/5 til 1876 1/5. Forpagtningskontrakten fra 1867 3/7 i Landsarkivet i Viborg: G 438-70.
 15. J.E. Olesen op. cit. side 37 ff. Brødrene Willemoes og Skærum, se også slægtsbogen Villemoesgaard i Hjerm Herred (Holstebro 1952) s. 53 ff.



Sønderborg Toldkammer fotograferet 1929 (Toldmuseet).

Sønderborg Toldkammer i trediverne

— og noget om søfartsbyen Marstal

Af Jens Bastholm

Jeg blev født i 1915 i Marstal som nummer tre af i alt seks søskende, hvoraf de to døde som små. Det var ikke ualmindeligt i de tider - jeg husker en nabokone, som havde fået i alt otte børn, hvoraf de fire overlevede: »Vorherre delte med mig«, sagde hun. Vores far sejlede, som de fleste andre mandlige indbyggere i det lille samfund med undtagelse af skolelærerne, præsten, købmændene og bagerne. Købmændene er det måske forkert at tage med i denne forbindelse, for flere af dem var også tidligere sømænd. Vi blev opdraget efter tidens principper med stor respekt for dem der

»var noget«. Vi lærte at vi skulle hilse, tage hatten af eller bukke, når vi på gaden mødte præsten, degnen, skolelærerne og borgmesteren. Degnen havde en speciel måde at besvare hilsen på, han svingede stokken op til lodret og ned igen i en rundgående bevægelse, så slap han for at tage hatten af til genhilsen, det gjorde alle de andre. Toldforvalteren skulle vi også hilse på, og postmesteren, de var let kendelige på deres guldressede kasketter. Jeg husker toldforvalter Nielsen, som senere kom til Næstved, han boede ikke så langt fra os så ham mødte jeg næsten daglig. Han gik med stok

ligesom degnen - det var vist lidt af et statussymbol at gå med stok, jeg tror ikke at hans ben fejlede noget, og så havde han en fed hund med en kolossal fed kort hale. Når han stod stille og talte med folk hvilede han sig på stokken så den stod spændt som en flitsbue.

Min far var »gået over til damperne« - som det lidt foragteligt blev sagt, »før var der skibe af træ og søfolk af stål, nu er det omvendt«. Min farfar døde før jeg blev født. Han boede i Ommel i Marstal Landsogn og havde en lille jagt, som han sejlede med på Flensborg og andre nærliggende havne. Jeg har en pibe med merskumshoved og sølvbeslag, det var hans søndagspibe, som han havde købt i Flensborg. Min morfar var født i 1851 og blev konfirmeret i Marstal kirke i 1865. Dagen efter konfirmationen var 40 af de 41 drenge-konfirmander i Ærøskøbing for at få søfartsbøger, den ene afviger skulle være landmand. Min morfar døde i 1931 og har fortalt mig en hel del om livet i Marstal i tiden fra århundredskiftet. Han sejlede selv som skibsfører i nogle år indtil han »gik i land« og blev forretningsfører i et gammelt mæglerfirma samtidig med at han blev reder for 4-5 skibe for egen regning. Omkring 1900 var der ca. 300 større sejlskibe hjemmehørende i Marstal, de fleste af dem fordelt på et stort antal partrederier. Alle lige fra tjenestepiger til præster og skolelærere havde skibsparter. Mange partrederier blev startet af unge sømænd, der havde bestået styrmands- og skibsførereksamen og derefter fik familie og bekendte til at gå med til at danne et rederi. Fik han tilslutning af et tilstrækkeligt antal gik den unge mand til et af de syv træskibsværfter og forhandlede om bygning af et skib. Det var almindeligt at skibsbyggeren også blev parthaver for at få ordren på skibet. Svigerfaderen - hvis han havde en sådan - gik som regel også med. Min mor fortalte, at det første en pige spurgte om, når en sømand friede, var: »Har du din lærdom?« - og med lærdom mentes både styrmands- og skibsfø-

rereksamen, således at han var kompetent til at mønstre ud som skibsfører i »fart på alle have«.

Et brev som det følgende giver et billede af forholdet mellem reder og skipper. Det er skrevet af min morfar til min far et par år før han blev gift med min mor. Det var hans første tur som skibsfører. Brevet lyder sådan:

Marstal, den 19/6 1905

Capt P. Bastholm,

Sk. »Atlantic«, Kovda.

Deres Ankomst- & Afgangstelegram samt meget ærede af 27/5 og 10/3 fra København, sidstnævnte med Kr 990, i min Besiddelse & Indholdet bemærket. Angaaende Regnskabet over Udgifterne da kan jeg selvfølgelig godt forstaa det, men jeg vil anbefale Dem at anvende et Stykke større Papir, da det derved bliver tydeligere & ser meget bedre ud at vise frem for Medrhederne. Regningerne forudsætter jeg jo at De har & beholder til videre. Hvis De ikke har flere Penge ombord end Regnskabet udviser synes jeg at De blotter Dem for meget & har jeg altid brugt at holde fra 50 - 100 Kr ombord ved Opgjørelsen for ved indtrædende Tilfælde ikke at være ganske blottet. Jeg vil nu haabe, at De snart maa melde Deres lykkelige Ankomst-til Kovda & at De maa faa nogenlunde Expedition. De skal ikke spare paa at tage nødvendige Arbejdsfolk til Hjælp, hvis De mener det er nødvendigt eller gavnligt for at blive hurtigere færdig, da det jo er det samme enten det hedder Arbejdspenge eller Skibet skal bruge flere Dage og det da gaaer i Kost og Hyre. Uden mere at erindre hilser

Med megen Agtelse
J.C.Hansen

Når der som her i dette tilfælde kom penge hjem til rederen - og han ikke havde presserende udgifter som skulle dækkes - blev rederens børn sendt ud med »rimesse« til medrederne. Og det var en god tjans har min mor fortalt, for der vankede altid »lidt godt«. Det skete også at et skib forliste. Så måtte rederen gå til præsten og bede ham gå den tunge gang til besætningens pårø-

rende. Men det skete også at der gik lang tid før der blev hørt fra et skib - så frykten for forlis var stor - og når der så endelig kom et livstegn var det en glæde for rederen at sende bud rundt. Enhver skibsfører var klar over de pårørendes ængstelse for dem, jeg husker min mors tilføjelse til aftenbønnen: »Vi beder om at alle dem der er på søen må komme godt i havn.« Meldingen fra skibe, der havde været længe i søen, kom tit i form af et telegram afsendt via et fyrskib eller andet som man kunne signalere til, det var jo længe før radioen var opfundet. Det lå dem som sagt i blodet at give melding, når der var mulighed for det, og det må være derfor at en skibsfører som hjemme i Marstal var kommet på vulkaner sendte et telegram til konen: »Passe-ret posthuset for hjemgående, alt vel.«

Min skoletid sluttede i Marstal kommunale Mellem- og Realskoles realklasse, hvor vi kun var fem elever - så vi blev hørt hver dag. Vores klasselærer var vores fransklærer, og han holdt sine franskkundskaber vedlige ved hvert år ved sommerferiens begyndelse at rejse alene til Paris og først komme hjem til kone og børn dagen før skolen begyndte - det fortælles efter at have lånt penge på konsulatet til hjemrejsen. Hvor kunne han fortælle om Paris - sommetider stoppede han op midt i en beretning, når han var lige ved at komme til at fortælle oplevelser, som ikke var egnet for (den tids) store skolebørn.

Efter min realeksamen i 1931 skulle jeg jo have noget at tage mig til, men tiderne var sløje, det var svært at få fat i noget. Så fik jeg lov at gå som »mæglerdreng« hos min onkel Rasmus, som omkring 1918 havde overtaget jobbet som forretningsfører i mæglerfirmaet efter min bedstefar. Han var dengang et halvt hundrede år og havde sejlet som skibsfører i mange år, sidst som fører af et af de store barkskibe fra rederiet Henkel i Kalundborg, som han havde ligget oplagt med i Buenos-Aires under hele krigen. Onkel Rasmus kunne godt lide at få »en lille een«, sommetider fik han et par

stykker for meget, og det var ikke velset i den pæne familie, hvor man drak hvidtøl til hverdag og kun smagte de ædlere varer ved konfirmationer, bryllupper, begravelser og lignende festlige lejligheder. Død og begravelse tog man meget afslappet på, når det vel at mærke drejede sig om folk, der havde nået en sådan alder »at de ikke havde noget tilgode«. Jeg husker en begravelse, hvor det var en kone omkring de halvfems der var død. Da gæsterne efter sammenkomsten gik, sagde manden tak til deltagere og tilføjede, at »bortset fra anledningen havde det været en hyggelig fest«. Både konens og hans egen kiste - flotte egetræskister - havde i mange år stået parat på loftet hos snedkeren som boede lige overfor.

Tilbage til onkel Rasmus. Da vi drenge kom i den alder at vi fik smag for at gå ud og få en øl, sagde han til os: »Når jeg nu engang er død og ligger derude på kirkegården - og I har været ude på »anlægget« - så kommer I jo lige forbi. Kunne I så ikke tage en øl med og hælde den ned til mig?« Bemærkningen er blevet hængende i hukommelsen, jeg kan ikke passere kirkegården uden at tænke på onkel Rasmus - uden dog på noget tidspunkt at have tænkt på at opfylde hans ønske.

Efteråret 1931 gik som mæglerdreng. Vi var i byen fire af slagsen og vi sloges om at komme først ombord når der kom et skib i havnen med last. Tit var skibet adresseret til en bestemt mægler, og så var der jo ikke noget at gøre for de andre, men hvis skipperen selv kunne vælge var det gerne den der kom først, der fik skibspapirerne med til klarering. De var gerne indsat i et stift bind med et mæglernavn i guldtryk udenpå, og indeni var der plads til stempler fra mæglere i andre byer som på denne måde kunne minde om deres eksistens. Jeg husker dog et omslag som var helt uden stempler. Skipperen havde over hver side skrevet: »Firmen die mir betrügen haben oder mir betrügen wollen.« Mæglerkontoret var delt på langs med en smal skranke,

hvor der bagved var et dobbelt skrivebord til de to voksne medarbejdere og en ståpult til drengen. Foran skranken var der et ret stort bord og en del stole som blev brugt af de skippere som mødte op for at høre om der var nogle fragttilbud eller blot for at få en sludder. Især under isvintre, når der var mange skibe oplagt, var der altid fuldt hus, og så gik snakken livligt og den ene forsøgte at overgå den anden ved at fortælle om oplevelser til søs og i fremmede havne. Onkel Rasmus sad altid for enden af bordet foran skranken, både når der var gæster og når han skrev breve. Han skrev breve i hånden, skrivemaskinen - som kontoret ellers var stolt af - turde han ikke give sig i lag med. For at få kopi af de håndskrevne breve måtte de en tur i kopipressen. Brevet blev gjort vådt med en bred pensel, som stod i en speciel skål med vand ved siden af den kraftige presse. Så blev brevet lagt ind i kopibogen - en bog med et alfabet foran og 1000 tynde, nummererede sider. Efter pressningen kunne man gennem det tynde papir læse kopien af brevet på bagsiden af papiret, og det kunne registreres under alfabetet. Denne metode havde været brugt i et halvt århundrede. Det foran citerede brev fra 1905 stammer fra sådan en kopibog. Jeg har desværre kun een med 1000 breve, jeg kunne have haft tyve, jeg var selv med til at kassere de andre, da jeg blev sat i gang med at rydde op på kontoret. Desværre havde jeg ikke dengang øje for den værdi der lå i at opbevare dem alle - og Marstal Søfartsmuseum var ikke startet på det tidspunkt, men selve pressen er havnet på museet blandt de mange andre minder fra sejlskibstiden.

I eftersommeren 1931 mødte min mor en dag min klasselærer, som spurgte om der var fundet et job til mig. Det var der ikke, min far havde forsøgt i DFDS og havde fået det svar, at de tog ingen lærlinge, men han var da velkommen til at komme igen, når jeg havde fået en lærlingeuddannelse. Så spurgte læreren, om det var noget for mig at komme til toldvæsenet, og enden på

snakken blev, at der blev sendt en ansøgning. Grunden til lærerens spørgsmål var at han havde været studenterkammerat med generaldirektør Michael Koefoed, og han troede nok, at han kunne skubbe på min ansøgning. Der blev arrangeret en tur til København på et tidspunkt, hvor min far ville ligge der med sit skib - han var på det tidspunkt skibsfører i DFDS og sejlede i rute København/Oslo - New York/Mexicogolfen og var en uges tid i København ca. hver tredje måned. Hver gang far kom til København rejste mor derover med et af børnene - på skift - var det i ferietiden med alle børnene! Læreren fulgte med på turen og sørgede for at jeg fik foretræde i den røde bygning hos kontorchef Grønvold. Grønvold vred sine hænder - jeg troede det var i fortvivelse over at jeg havde den dristighed at melde mig blandt de 700 ansøgere, men jeg erfarede senere, at det betød ikke noget, det gjorde han altid - og han sluttede da også samtalen med at sige: »Vejen er banet, unge mand,« og det var den så.

Efter besøget spiste vi frokost ombord hos min far i Frihavnen - vi var også en tur i Tivoli, læreren skulle jo have lidt ud af sin ulejlighed med mig.

Jeg blev ansat som toldeley i Sønderborg pr. 1. januar 1932, og Nyårsdag sejlede jeg med S/S »A.L.B.« til Rudkøbing, hvor jeg skiftede til den store færge »Langeland« til Svendborg. Fra Svendborg med tog til Fåborg og derfra med færgen til Mommark, en lille færge åben i begge ender, og søen slog ind og vaskede henover hele dækket. Vel ankommet til Mommark stod jeg på det smalsporede lokaltog til Sønderborg. Der var mange passagerer med toget, og de snakkede livligt, men jeg forstod ikke et ord. Senere lærte jeg ikke blot at forstå, men også at sætte stor pris på det sønderjydske, både sproget, menneskene og landskabet, og det har holdt sig siden. Sønderborg Toldkammerbygning var efter datidens forhold meget moderne, opført 1920 efter genforeningen og indrettet efter de behov man havde. Den nu nedrevne byg-

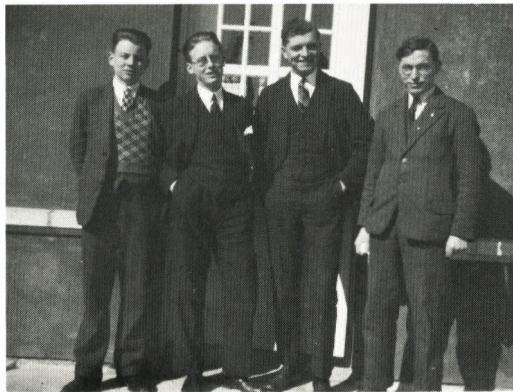
ning lå lige foran slottet ud mod havnen. I stueetagen var der en hall, hvorfra man til den ene side kom ind til kontorerne for overopsynet (toldkontrollørerne), opsynet (toldassistenterne) og havnekontrollen (toldbetjentene), til den anden side kom man ind til vejerboden med toldpakhushus og udlevering. På første sal var »kontoret« under ledelse af toldkontrollør M.J. Bjar-rum. Han havde sit skrivebord med jalou-si, som kunne lukkes - også for frimærke-kassen - midt i kontoret, og så var der ved skranken fire ekspeditionspladser. Her sad toldmedhjælperne H.C. Kock og S.A. Ol-sen og toldelev J. Fich, der var blevet ansat et halvt år før mig. Fich modtog mig sær-deles venligt, selvom han var fra Ærøskøb-ing og jeg var fra Marstal - i det fremmede var vi dog begge ærøboer! Jeg forstod ret hurtigt, at han havde god grund til at være glad for min ankomst, for nu var han ikke længere »pløkken«, der skulle lave det, der blev betragtet som kedeligt arbejde - ma-skinskrivning, arkivering, sammentæl-lingsarbejde - regnemaskine havde vi ikke - og lignende. To mærkedage har præget sig

særligt i mine erindringer: Den dag jeg ikke længere var yngste mand og den dag jeg for første gang fik eget kontor. Alle rigtige avancerement begynder ved siden af disse to.

Kock som den ældste af os fire »sad ved kassen«, vi andre ved hver sin »bog«, ind-gående toldbog opdelt i afdelinger for told-sedler på landværts gods og skibe, fortold-ningsbog og udgående toldbog for land-værts forsendelser og skibe. Fortoldninger af gods skulle afskrives i varebogen, vare-bogen blev hver måned konfereret med pakhushushush, hvor godset også blev af-skrevet, og før konferencen blev godset i varebogen afkonfereret med beholdninger-ne i toldpakhushuset. Meget af tiden gik med disse indbyrdes konferencer, egentlige fejl forekom sjældent, men mange uoverens-stemmelser måtte opklares. Hver aften blev de forskellige bøger afstemt med kas-selisten. Var der uoverensstemmelser måtte ingen forlade kontoret før kassen stemte. Den 31. marts skulle hvert et stykke gods og hver en blanketbeholdning stemme in-den overførselen til det nye finansårs »kon-tobog«. Blanketregnskabet klarede vi



Foran toldkamrets indgang var der to indbyggede bænke som indbød til afslapning. Fra venstre Jens Bastholm, Tage Hansen (f. 1906) og Peter Rosenberg-Olesen (f. 1899) med sin arrige grav-hund, som hver dag var med på arbejdet.



Kontorpersonalet: Jens Bastholm, Johs. Fich (f. 1914), Svend Aage Olsen (1911-72) og H.C. Kock (1910-73).

nemt, det stemte aldrig - men det kom det til. Vi opkrævede to øre for hver blanket af de behandlinger vi fik tilsendt, men det skete jo af og til at vi glemte at få penge for en blanket eller skrev forkert. Derfor havde vi altid en illegal beholdning af blanketter som vi købte hos boghandleren for 0,65 øre pr stk til at supplere op med.

Kock var referent til den lokale avis, som han hver dag forsynede med en liste over ankomne og afgående skibe. Den første tid undrede jeg mig over, hvorfor han skrev denne liste så udførligt uden at bruge forkortelser, han skrev »dampskibet« i stedet for den gængse forkortelse S/S og »sejlskib med hjælpemotor« o.s.v., men forklaringen kom da jeg hørte at han fik 4 øre for hver linie hans beretninger fyldte i avisen. Yngstemandens job var også at udskrive lønningskuverter, så de lå klar til det

blev lønningsdag. Fich forklarede mig første gang, at toldpakhusformanden skulle have to kuverter, een på det rigtige beløb han fik udbetalt og en anden der lød på 10 kr mindre, som han kunne vise konen. Så havde han selv 10 kr til tobak. Kassejournalen over udgifter og indtægter som ikke hørte hjemme i de sædvanlige toldbøger førte toldforvalteren selv, ligesom kassebogen, hvor alle dagens indtægter og udgifter blev samlet. Månedseksrakten til indsendelse til revisionen gik vi meget højt op i. Efter 3 ugers forløb blev der lavet en 3-ugers ekstrakt, som blev afstemt, så kunne eventuelle fejl ved udarbejdelsen af den rigtige månedseksrakt kun ligge indenfor den sidste uges tid.

En del af korrespondancen bestod af rundskrivelser fra Overtoldinspektoratet for Østifterne. Overtoldinspektoratet hav-



Udsigt fra toldkamret over havnen. Ved dampskibsbroen omladning af gods fra s/s Balder til s/s Delphin.

de delt toldstederne op i grupper på 5-6 stykker. Der blev sendt et brev med toldkammerens navne på, og så skulle hvert toldkammer tage en afskrift af skrivelsen og kvittere ved på originalbrevet at skrive »Modtaget og videresendt den«. Når vi i Sønderborg tog afskrift af disse skrivelser tog vi en ekstra kopi som blev medsendt til næste modtager, Ærøskøbing, som ikke havde nogen skrivemaskine, og dermed sparede arbejdet med at afskrive skrivelser i hånden. Al min tid gik med dette praktiske arbejde, ingen bekymrede sig om at lære mig noget om teorien bag toldvæsenets virksomhed - og derfor var det ved at gå galt, da jeg efter et halvt års ansættelse skulle aflægge »toldelevprøven« for overtoldinspektør Anderskov. Overtoldinspektøren var en frygtet mand. Han kom uanmeldt på besøg og boede altid på Hotel Alssund i hjørneværelset, hvorfra han kunne kontrollere, om toldbetjenten der havde havnetjeneste var på sin post. Det var han altid, for så snart der var reserveret værelse til overtoldinspektøren, underrettede hotelportieren toldbetjentene om datoen for hans ankomst. Elevprøven varede fire timer - jeg kan ikke huske enkeltheder, men jeg fik den besked af overtoldinspektøren, at jeg egentlig var dumpet, men da min toldforvalter havde talt så pænt om mig, skulle jeg have lov at bestå.

Sønderborg var hjemsted for en patrullebåd, som hed »Mågen«, bemannet med en fører og en maskinpasser, begge tidligere søfolk. Båden blev administreret fra Åbenrå, som også var registreringskontor for det sønderjydske område - begge dele til stor irritation for toldforvalteren i Sønderborg, som var placeret en lønningsklasse over toldforvalteren i Åbenrå. Det var en god tjans at sejle med båden, ingen vidste, hvad de fik tiden til at gå med - rapporter så vi aldrig, men de sejlede meget og fik kosttilskud og natpenge. Jeg husker en lille episode som gjorde mig til dagens mand, det var mens jeg var på det obligatoriske 3 måneders vejerbodskursus umiddelbart in-

den mødet på Toldskolen til den eneste teoretiske uddannelse, som dengang fandtes i toldvæsenet, det 3 måneders toldelevkursus i København. Båden var kommet ind en morgen og besætningen var på vej hen til toldkamret for at aflevere plombertangen, som ikke måtte være ombord, når båden var ubemandet. Da manden med tangen skræver fra båden til kajkanten glider tangen fra ham og forsvinder i det ti meter dybe vand. Dagen lang forsøgte bådens besætning at fiske tangen op med en pilk, men de gammeldags plombertænger var tunge og glatte, der var ikke noget pilken kunne få hold i. Så kom jeg i tanke om den store magnet fra vejerboden, som vi brugte når vi skulle skelne mellem jernvarer og metalvarer. Jeg bandt magneten på snøren i stedet for pilken og efter nogle forgæves forsøg lykkedes det at få tangen så højt op, at jeg kunne gribe den lige under vandoverfladen.

Sønderborg var også dengang præget af den nære forbindelse med Tyskland. Der var livlig trafik med de gamle dampere, som sejlede på Flensborg fjord med anløb af forskellige pladser inden Kollund med pas- og toldkontrol. Paskontrollen var



Sommeren igennem blev der losset trælast - og der blev brugt meget tid på at efterregne specifikationer på lasten og omregning fra standards til kubikmeter.

meget lempelig, man brugte mest »10 ørespas«, en blanket man købte i Kollund og skrev sit navn på - eller bare et navn, jeg husker en som fortalte, at han altid skrev Napoleon Bonaparte, og han var aldrig blevet standset. Sønderborg var transit-havn for stykgodsrueten Århus-Hamburg for gods fra Flensborg, bl.a. kobberplader fra kobbermøllen i Flensborg blev omladet i Sønderborg. En mandag morgen var der stor opstandelse, 10 tons plader var lagt i en stabel i dampskibsselskabets pakhus bygget ud over havnen. Det var mere end gulvet havde kunnet holde til i week-enden, de var lige så stillet gået gennem gulvet og ned på havnens bund. Det tog en dykker en uge at hente dem op.

Der blev talt meget tysk i byen. Jeg husker, at jeg engang så to drenge stå og tale

sammen på tysk, så kom der en tredje der blandede sig i snakken på dansk - han gik kort efter, og så fortsatte de to første snakken på dansk. Jeg var lige ved at lade mig overtale til at blive medlem af »Bund deutscher Nordschleswiger«, det kostede 25 øre om året i kontingent og for dette beløb kunne jeg komme til tysk teaterforestilling én gang om måneden. Jeg var dog så forudseende at nævne det på toldkamret, hvor jeg fik at vide at det kunne jeg skam ikke som dansk »embedsmand« tillade mig. Jeg boede en tid på et værelse med alkove, hvor der ovenover alkoven var følgende inskription: »Hest du din Dagweerk richtig dan, da kommt den Schlaaf von selfst heran.« Lad disse plattyske ord slutte denne beretning om de første af mine 53 gode år i toldvæsenets tjeneste.



Hele opsynspersonalet grupperet omkring et besætningsmedlem på et stort trælastskib. Fra venstre Tage Hansen, Waldemar Emanuel Petersen (f. 1906), Aksel Grastrup (f. 1905), Peter Rosenberg-Olesen, Henrik Degett (f. 1898) og Jens Bastholm.

Grænsekontrol i en bevæget tid

»Men livet er ikke lutter kontrol«

- Kontorchef P. Grønvold som lærer på kursus for toldelever 1928

Af A. H. Larsen

I somrene 1936 og 1937 kom jeg til Helsingør som, hvad man vel kan kalde sæsonassistance ved toldkamret, hvert år i ca 3 måneder. 1 februar 1939 kom jeg igen og denne gang blev jeg. Indtil 1953 gjorde jeg tjeneste i toldopsynet og det ville den gang sige helt overvejende i forbindelse med grænsekontrollen. Om disse første år og om denne tjeneste set gennem en toldassistenters briller handler det følgende.

Trafikudviklingen før krigen

Indtil 1930 var DSB alene på overfarten og klarede trafikken med een færge. Denne færge, »togfærgen«, lå ovre i Helsingborg om natten, sejlplanen korresponderede med togenes køreplan og omfattede 8-9 dobbeltture om dagen (med plads til ekstrature). Første ankomst var ca kl. 7.30, sidste afgang omkring midnat.

Automobiltrafikken var af yderst begrænset omfang, men dog tilstrækkelig til at et privat rederi i 1930 i sommermånederne indsatte den første automobilfærge på overfarten. Det var M/F »Asa Thor«, et ombygget marinefartøj, hvis mest iøjnefaldende egenskab var et stort rektangulært dæk med plads til bilerne. Den blev meget populær, var afgjort ikke noget kønt skib, men vist nok en guldgrube for rederiet.

I 1935 ville DSB have sin del af guldet og indsatte M/F »Kronborg«, der var nybygget til formålet som automobilfærge, vist den første af slagsen. Også den blev populær, fik endog et kælenavn, »Klods Hans«, et navn som nok delvis skyldtes udseendet. I 1939 var det så alt guldet, det drejede sig om, og DSB lod derfor en gammel damp-

færge, D/F »Hälsingborg« sejle parallelt med »Asa Thor«.

Forskelle mellem dengang og nu

Det var toldassistenterne der varetog kontrollen med de rejsende og deres bagage. Der var i princippet tale om 100 % kontrol. I visitationsbygningen passerede alle rejsende og al bagage assistenterne ved skranken, men den egentlige undersøgelse fandt sted stikprøvevis, ved en mere eller mindre grundig undersøgelse, flere eller færre stikprøver alt efter antallet af rejsende og - i nogen grad - toldernes arbejdsiver. Men den kollega, der før min tid ved sin afrejse fra toldstedet erklærede, at han »heldigvis aldrig havde haft sine hænder i en kuffert«, har nu nok overdrevet lidt.

Rejsende i de gennemgående vogne og i bilerne blev ekspederet i eller ved vognen efter samme retningslinier som i visitationsbygningen, bortset fra at toldbetjentene efterhånden overtog størstedelen af eftersynet i bilerne.

Der var ingen lettelser for de rejsendes indkøb. Alt skulle fortoldest og der skulle indførselstilladelse til det meste. I teorien altså - praksis var en hel del lempeligere. Efter en lokal tommelfingerregel opkrævede vi ikke under 50 øre. Selv om det ikke lyder af ret meget, svarer det dog til 15-20 kroner i 1985 og beløbet blev iøvrigt forhøjet væsentligt i årene efter krigen.

Af betydning for vort arbejde var det naturligtvis, at der ikke forekom »toldfrit salg« om bord, at spiritus var rationeret i Sverige, at tobak var meget dyrere dér og at narkotikasmugling var et ukendt begreb.

Kontrollen med de udenlandske motor-køretøjer var et kapitel for sig. Her var der også tale om 100 % kontrol, idet Central-registret for Udenlandske Motorkøretøjer holdt regnskab med hver enkelt vogns ind- og udkørsel. Grundlaget for kontrollen var indberetninger fra grænsetoldstederne. Foruden udfærdigelse af disse temmelig detaljerede indberetninger omfattede vort arbejde kontrol af garantidokumenter, indregistreringsbeviser, kørekort og forsikringspapirer samt eventuel opkrævning af kørselsafgift, depositum og forsikringspræmie.

Lokaler i land og ombord

Da jeg kom til Helsingør første gang i sommeren 1936 anvendtes toldkamrets kontorer ganske som plantegningen i Zise nr 3/1980 viser med undtagelse af, at kontrollørkontoret til gaden var overtaget af »beskatningsmanden«, som forøvrigt først og fremmest tog sig af toldkamrets admini-

stration. I ekspeditionskontoret var der plads til 3 mand bag en skranke. En spansk væg dækkede for et lille opholdsrum, spartansk møbleret med et stort skab til vore bøger etc, et gammelt skrivebord, en do. sofa - sådan en med høj hovedende - og en stol. Møblementet fuldenndtes af en gammel jernpengekasse. I den opbevaredes kun nogle uldtæpper til brug for »natmanden«. Og så må man ikke glemme toldkortet på væggen. Når det med bagsiden op blev lagt over knæene på to eller tre mand, der sad overfor hinanden på sofaen og stolen, var det et nogenlunde anvendeligt spillebord.

Da jeg kom igen i 1937 var der sket en enkelt ændring i møbleringen, sofaens ben var erstattet af to whiskyasser. Rengøringskonen (det hed hun dengang) ville gerne have sofaen ud i gården for at banke den. To venlige kolleger ville hjælpe til, men var så uheldige at tabe den så to ben brækkede af. Desværre viste det sig, at de penge, som var tilovers på inventarkontoen skulle anvendes til et par lænestole til che-



Toldkammerbygningen i de oprindelige omgivelser fra begyndelsen af århundredet.

fens kontor, så sofaen stod endnu på whiskeykasserne, da jeg igen kom til byen i 1939. Men toldkamret havde været forud for sin tid og præsteret positiv særbehandling overfor damerne. Til dem var der indrettet et lille rum indendørs - vi andre måtte stadig »over gården«. Lænestolene var imidlertid både pæne og behagelige, og de kan stadig prøvesiddes på distriktstoldkamret.

Selvom trådene samledes i kontorerne på toldboden foregik mange af ekspeditionerne andre steder, i visitationsbygningen, i tog og efterhånden i stort omfang om bord på automobilfærgerne.

I den visitationsbygning som jeg husker, og som blev revet ned i 1942, indskrænkede inventaret i vort lokale sig til en lang skranke hvorpå der stod en skrivepult og en vægt. To små rum i forbindelse med lokalet anvendte vi dels til opbevaring af tilbageholdte varer dels til kropsvisitationer, som forøvrigt yderst sjældent forekom.

På M/F »Kronborg« havde vi kontor under dæk. Det var rimeligt stort, sparsomt

men tilstrækkeligt møbleret med arbejdsbord, et par stole, klædeskab og servante og ikke at forglemme en lang fast sofa. Gennem en lem i væggen til nabokontoret, hvor vore svenske kolleger holdt til, leveredes automobilpapirerne videre til ekspedition hos den anden part. Adgangsforholdene var desværre dårlige og ventilationen elendig.

På den gamle D/F »Hälsingborg«, der sejlede nogle måneder i sommeren 1939, fik vi overladt en salon under dæk. Der var siddeplads til vel 30-40 mennesker, men absolut intet der mindede om et kontor, end ikke en skuffe til vore papirer etc. På grund af den skærpede konkurrence med DSB i 1939 skulle M/F »Asa Thor« også have toldopsyn om bord. Her fik vi som kontor et kammer under dæk, vel 3-4 m² stort. På endevæggen var monteret en fast bordplade, på langsiden en fast køje, hvis fodende rakte ind under bordet. Ikke overdådig plads, men rimeligt i forhold til arbejdets mængde! Til vore svenske kolleger



Visitationsbygningen fra omtrent samme tid. Kun ét færgeleje til de to hjuldampere.

blev der bygget et lille hus på dækket i, hvad man vel korrekt må kalde »styrbords hjørne for«. Og det blev skibet ikke kønne-re af.

»Asa Thor« lagde ikke til ved visitationsbygningen. De rejsende måtte altså eks-pederes enten på skibet eller på kajen ved landgangen. Dette problem var løst på en yderst raffineret måde. På dækket tæt ved landgangen stod et stort fast bord, hvor man i godt vejr kunne se besætningen spise morgenmad. På bordet lå et bræt. Det var fastgjort med hængsler og når det blev »lukket op« på kant, viste det sig, at der på undersiden stod »TOLD«. Så var bordet kgl. toldkontrol og her stod assistenten og kontrollerede bagage, oftest poser eller tas-ker med småindkøb.

Tjenesten, kolleger og andre

I de to perioder som afløser havde jeg lært toldstedet at kende om sommeren. Med

masser af rejsende, masser af biler, masser af færger og masser af liv. Ved min forflyt-telse hertil 1 februar 1939 mødte jeg vinter-toldstedet, og det var unægtelig meget me-re stilfærdigt. Der var stadig mindelser om »gamle dage«, da Helsingør levede af skibsfart, sundtoldklarering og skibsprovi-antering. Der var stadig skibe som ankrede op på reden for at proviantere til hele rej-sen, og det var stadig færgemanden (der var kun én tilbage af det engang så navn-kundige »Færgemandslaug«) som sejlede varerne ud med sin færgebåd. Det var også ham, der hentede afmønstrede eller syge søfolk, sømandskoner og andre passagerer ind og bragte andre ud. Og det var ham, som måtte sejle forsinkede og ofte muntre selskaber hjem til eller fra Hålsingborg.

Disse gøremål kunne naturligvis fore-komme døgnet rundt og derfor måtte vi have døgn-tjeneste. Men iøvrigt var det toldkamret der, stærkt bundet af køre- og sejlplaner, bestemte tjenestens omfang,



Visitationsbygningen fra min tid - indtil 1942, da den blev nedrevet. Karakteristisk for bygningen var to røde søjler, den ene anes mellem murhjørnet og manden med stråhat. Til venstre ses broklappen til bil-færgelejet. Til højre skimtes Asa Thor, der ligger ved kaj.

men det var stort set os selv der afgjorde, hvordan vi ville dele den imellem os. Det skulle helst være nogenlunde ligeligt, om ikke af anden grund så fordi vi delte alle ekstrairndtægter lige. Der var tale om noget af et puslespil. Der måtte ikke være for meget spildtid, de lange tjenester skulle deles, der skulle være spisepauser, fritiden skulle fordeles bedst muligt på de forskellige dage og der skulle være plads til en fridag. Når puslespillet var gået op, ville resultatet for en periode med kun én færge sejlen de blive en 7-dages turnustjeneste, der nogenlunde svarede til den normerede tjeneste for 7 mand (8 timer pr hverdag).

Tjensten ville omfatte:

Toldkammer ekspeditioner og nattevagt (24 timer)

Udendørsekspeditioner og færger (ca 10 timer)

Færgetjeneste (ca 15 timer)

Ekspedition i de gennemgående vogne, sovevognen om morgenen, der ekspederes på vejen til København, og siddevognen om aftenen, som vi hentede i Hålsingborg og ekspederede under sejladsen hertil.

Til brug ved disse sidste ekspeditioner var »sovevognsmappen« altid klar. Den indeholdt et togkort, en kupénøgle, toldloven, en blikæske med 10 kr i byttepenge samt, hvad der var en forholdsvis ny opfindelse, en blok nummererede kvitteringsblanketter. Indtil midt i trediverne blev beløb, der opkrævedes i forbindelse med rejsegodsekspeditionen, simpelthen lagt i kassen og bogført direkte i »Rejsegodshæftet«. Men en dag var der i sovevognen en mand, der havde brug for en kvittering. Den fik han så - på bagsiden af det eneste forhåndenværende stykke papir, en gammel konvolut. Manden har nok syntes, at ekspeditionsformen var lidt for formløs, så han forelagde dokumentet for en avis, der syntes det samme. Det gjorde finansmini-

steriet også, og resultatet blev altså de nye kvitteringsblokke. (Det blev i sagen end ikke antydning at kollegaen skulle have handlet ukorrekt).

Den forskudte tjeneste medførte naturligvis ulemper, mest måske fordi den stramme fordeling - praktisk taget uden reserver - medførte, at der ofte uden varsel måtte ske omlægninger på grund af sygdom, ændringer i sejlplaner eller til- og afgang af personale.

Ulemperne opvejedes imidlertid efter min mening rigeligt af fordelene, først og fremmest dagfriheden og »sovedagen« efter en nattevagt, hvor man i almindelighed havde kunnet redde sig 6-7 timers uforstyrret søvn. Endelig eksisterede en del af de ulemper, som man i dag ville hæfte sig ved, simpelt hen ikke, fordi vi alle var gift - og havde en hjemmegående kone.

Vi var naturligvis ikke altid enige om alting, men jeg erindrer ikke at større uoverensstemmelser nogensinde ødelagde det særdeles gode forhold os imellem. Mindre uenigheder om tjenestefordelingen, den daglige rutine el.lign. ordnedes på bedste demokratiske vis ved afstemning, skriftlig afstemning, fordi der jo kunne gå dage, hvor vi ikke så hinanden. Det kunne ske ved et opslag:

»Er vi enige om at.....?«	
Navn	
Ja	Nej

Når efter nogle dages forløb et flertal havde sat sine initialer det ene eller det andet sted var sagen afgjort.

Det vil måske undre nogen i dag, at vi sagde De til hinanden - og at dette var helt uden betydning for forholdet imellem os. I Odense, hvorfra jeg kom, var assistenterne for øvrigt du's, men *ikke* med de tre afløse-re, hvoraf jeg var den ene. Heller ikke dette havde nogen betydning for det gode forhold.

Også forholdet mellem os og toldbejtentgruppen var helt upåklageligt. Det var ingenlunde tilfældet ved alle toldsteder, vist oftest på grund af uenighed om ekstraindtægterne. Her var der en meget gammel praksis som bestemte, hvem der skulle have hvad. Og det var begge parter rimeligt tilfreds med.

Når det drejede sig om toldstedets ledelse, var der nærmest tale om et forhold til enkeltpersoner, og det varierede fra særdeles godt til jævnt dårligt. Mit forhold til chefen var lidt specielt. Ved min afrejse fra toldstedet i 1937 var jeg absolut persona non grata og den velkomst jeg fik i 1939 svarede hertil. Vi fik imidlertid straks talt problemerne igennem og jeg havde herefter absolut intet at beklage mig over.

Men ikke alle spørgsmål kunne afgøres ved afstemning. Nogle måtte forelægges for toldkamret og så tog vor uofficielle tillidsmand, vor mand i etatsforeningens bestyrelse, Niels Lolk, affære. Længe efter at Lolk havde forladt toldstedet fortalte chefen mig, at overtoldinspektøren ikke kunne lide Lolk, fordi denne efter ot's mening dirigerede toldstedet. Om ikke andet kan man vel heraf slutte, at Lolk var en effektiv tillidsmand. Tilliden til overtoldinspektør og overtoldinspektoratet kunne være på et meget lille sted. Det var indstillingen, da jeg kom til byen, og den ændredes naturligvis ikke af at vi i 1940 måtte vente i 6 måneder og have etatsforeningens hjælp for at få overtoldinspektørens anvisningspåtegning på en opgørelse over overarbejdspenge, vist nok de sidste vi tjente i mange år. Og det fremgår med al ønskelig tydelighed af assistentforeningens protokoller at denne indstilling forblev uændret i mange år efter krigen.

Tjenesteforholdene var naturligvis overordentlig forskellige sommer og vinter. Men for hele året gjaldt det, at arbejdet ikke kunne tilrettelægges sådan, at tjenestetiden udnyttedes blot nogenlunde effektivt. Om sommeren var der mange og korte pauser, om vinteren få og lange.

Om vinteren kunne ingen blive overanstrengt, hvorledes man ville betragte forholdene om sommeren afhang nok af hvem man var. For en ung mand uden større forpligtelser ved hjemstedet var en 2-3 måneders afløsning i Helsingør nærmest som en gevinst i lotteriet. Der var gode ekstraindtægter, og de lange dage og de korte nætter forhindrede ikke, at man legede feriegæst med badeliv om dagen, og man havde råd til aftenbesøg i de mere eller mindre mondæne danserestauranter i byen og omegnen, landliggernes »sommerland«. Og hvis man som afløser ikke havde andet at foretage sig, holdt man til på toldboden. Der var altid selskab, eventuelt kunne man finde et par mand til en l'hombre, og endelig var der den mulighed, at man kunne stille sig ved hjørnevinduet og betragte det brogede liv på havnepladsen en times tid eller to.

For god ordens skyld må det bemærkes, at i hvert fald nogle af de korte nætter skyldtes at det ikke altid var muligt at overholde den dagældende regel om 8 timers hvile- en 11 timers regel havde ingen drømt om dengang.

Det fysisk mest trættende ved færgetjenesten var imidlertid den ustandselige traven frem og tilbage mellem toldboden, visitationsbygningen og søndre mole, hvor »Asa Thor« lagde til. Men når vi vistnok alle hen mod slutningen af sommeren blev »sæsontrætte« og ligefrem kunne glæde os til vinterens ro, så skyldtes det hverken traveture, lange dage eller korte nætter, men simpelt hen at vi havde set og talt med rejssende nok for et stykke tid.

Men det var ikke en tjeneste som egnede sig for kolleger der nærmede sig pensionsalderen. Dem havde der været flere af ved toldstedet, folk som havde været her i mange år og som ikke ville flytte, og som måske netop derfor ikke var avanceret. Den sidste var C.V. Jensen, som jeg arbejdede sammen med et par uger i 1936. Såvel i dette år som i de følgende klarede han kun en lille del af sommeren før han måtte

melde sig syg. Han holdt den gående indtil juleaften 1938, da han døde hjemme lige før han kl. 22.00 skulle have afløst toldkammervagten. Han havde da gjort tjeneste i Helsingør i 40 år og 2 måneder. Jeg afløste ham ved toldstedet den følgende 1. februar, som det skulle vise sig for en ny periode på 40 år og 2 måneder. Og vi havde begge påbegyndt vor toldertilværelse i vor fælles hjemby, Bogense.

Også en anden af de gamle kolleger har jeg kendt. Det var A.C. Paludan, hvis afskedigelse i 1934 havde været meget dramatisk. Han sprang i land fra en færge efter at landgangen var taget, forfejlede springet, faldt ned og blev klemmt mellem fenderlisten og bolværket, men var så heldig at falde videre ned i vandet. Han blev bjerget i land, kom på hospitalet og blev afskediget efter tilskadekomst i tjenesten. Han kom sig imidlertid ret hurtigt fuldstændigt og passede i en årrække sin store forsikringsportefølje og sine andre gøremål og levede derefter i bedste velgående til han var langt op i halvfemserne. Han kom af og til inden for på kontoret for at snakke toldvæsen. Jeg husker, at han engang fortalte om ulykken og bl.a. påstod »at det var overordentlig ubehageligt at høre sine ribben brække«. Og det har han nok haft ret i.

Før krigen bestod overopsynet ved toldstedet af kontrollør E.C. Wehmeyer (f. 1873) og en overassistent. De delte tjenesten således, at de hveranden søndag havde tjeneste fra tidlig morgen til midnat, hvilket om sommeren bl.a. omfattede kontrol ved »Asa Thor's« 16 anløb. Da der var tale om »diættjeneste« med betaling til de deltagende toldere følte Wehmeyer sig vist forpligtet til at møde i hvert fald ved de fleste af disse anløb, så ud på aftenen var han godt træt. Nu burde han gå hjem og det kunne man f.eks. udtrykke sådan:

»Synes kontrolløren ikke, (tiltale i tredje person, naturligvis) at jeg skulle pjække for den næste færge, så jeg kan få en kop kaffe?«... »Så kunne jeg jo passe de sidste færger alene«. Og det syntes kontrolløren naturligvis, for nu var der tale om en aftale, og hver fik sit.

Wehmeyer var iøvrigt en hyggelig mand med et glimt i øjet og han fortalte gerne om sit muntre liv i København omkring århundredskiftet. En af historierne gav et helt lille tidsbillede. Den gik i korthed ud på, at de unge mennesker havde været i byen og var havnet hos »Wivel«. Der traf de en kontrollør med en pige. Da han gik ud for at skaffe en *droske*, huggede de pigen, som derved gik glip af en *guldtrone*. Wehmeyer var nu blevet gammel nok til at

De fleste af assistenterne incl. afløsere samt tre fra kontoret. Fra venstre Jacob Hansen, Fritz Holst, Rigmor Bunkeflod (med lånt hue), Niels Lolk, E.H. Melchior, J. Havkrog Jensen, Helge Pilemand ?, kontrollør H.O. Rasmussen, Gunnar Kristensen og Gunnar Elmue. Samt skilning og skuldre af - vistnok - Henning Marcher. Sandsynligvis fra 1934.



se sagen fra den anden side så han tilføje, næsten beklagende: »Det var sgu' egentlig synd for ham«.

Men der var da også jævnaldrende kolleger blandt afløserne. En af dem var Helge Pilemand. Vi foretog i tidens løb flere ekspeditioner til Sverige, tre så vidt jeg husker. Han havde en for en ung toldassistent den gang meget sjælden egenskab, han var automobilejer. Og han inviterede på en tur i Skåne. På turen passerede vi Ljungbyhed hvor der dengang var, og endnu er, en militær flyveplads. Såvidt jeg husker, var der en enkelt stor hangar, og den ville vi jo gerne se. Der var vagt ved indgangen i den ene ende af bygningen. Vi spurgte vagten, som naturligvis ikke kunne give os adgang, men som henviste os til den vagthavende officer, der havde kontor i den anden ende af bygningen. Vi gik altså ind, vandrede op langs den ene side af bygningen og beså maskinerne forfra, traf den vagthavende som beklagede, at han heller ikke kunne tillade os, som dog var »en slags udlændinge«, adgang til hangaren. Vi sagde farvel og tak og forlod hangaren langs den anden side, så vi også fik set maskinerne bagfra. Frode Fredegod var åbenbart ikke helt død!

De rejsende

Som vort arbejde var også rejselivet før krigen på mange måder forskelligt fra i dag. Kun et fåtal havde bil eller sommerhus og ødegårdene var endnu ikke øde. De fleste havde hverken tid eller råd til at holde vinterferie eller for den sags skyld at foretage længere fornøjelsesrejser. Endelig skulle de rejsende selv betale for overfarten i modsætning til i dag, hvor det enorme indirekte statstilskud i form af »toldfrit salg« gør det muligt for passagererne blot ved køb af en pakke cigaretter ikke alene at få billetprisen godtgjort, men endda at få et beskedent netto overskud af turen.

De »togrejsende« lignede nok omtrent de rejsende på f.eks. en storebæltsfærge,

blot med lidt flere svenskere og lidt færre jyder. De var altså ikke karakteristiske for overfarten her.

Det var derimod de »fodrejsende« fra begge sider af sundet, både fastboende og landligere, feriegæster og andre tilrejsende der benyttede en lejlighed til at tage en tur over sundet og måske foretage småindkøb på den anden side.

Men sammenlignet med forholdene i dag var såvel indkøbernes antal som indkøbernes omfang helt ubetydeligt. Danskernes køb skyldtes nok ofte de større forretningers større udvalg. Det var måske en sådan fristelse, der fik en ung dame fra Helsingørrevyen til at købe en taskeparaply, vist noget ganske nyt dengang. Den kunne hun naturligvis have haft hængende om håndledet i den dertil bestemte strop. Men i stedet havde en ung mand, der ledsagede hende, paraplyen hængende i det ene bukseben - de var vide dengang - og holdt den oppe med en hånd i lommen. Men desværre mistede han taget, da de stod ved skranken, og paraplyspidsen ramte gulvet med et tydeligt bump. Den unge dame klarede sig i årene der kom godt i sin branche, og hver gang jeg senere har hørt hendes navn, har jeg set situationen for mig, de to udenfor skranken og jeg indenfor, alle tre stirrende på paraplyspidsen, der stak ud af den unge mands bukseben og effektivt forhindrede ham i at gå videre.

I en periode var det *sagomel* der var sagen. Det var indførselsforbudt og kunne derfor ikke købes i Danmark. Men en del af datidens husmødre mente ikke, der kunne laves ordentlig rødgrød uden, så derfor benyttede de ofte et Hålsingborgbesøg til at forsyne sig. Men når damerne (altid damer) vendte hjem var melet stadig indførselsforbudt, og da det ikke kunne betale sig at rejse tilbage med det, blev det simpelt hen smidt i havnen, enten af damen selv eller, hvis hun efterlod det på skranken, af tolderen.

I modsætning til danskerne samledes svenskernes interesse om ganske bestemte

varer. Wienerbrød og ost havde de »altid« købt i Helsingør, men det var jo i *motbokens* tid, d.v.s. stærkt spiritus var rationeret, så nogle benyttede sig af lejligheden til at strække rationen lidt. Det kunne gøres ved at nyde nogle gevaldige snapse på stedet, men naturligvis også ved at tage dem med hjem i en lommelærke i inderlommen. Men først og fremmest købte de tobak, som var meget billigere på denne side af sundet. Over for toldboden i en nu nedrevet karré lå, hvad der vist var landets største tobaksforretning. Og 50 stk »Blå North State« i en flad blikæske passende til en jakkelomme, var en næsten helsingørsk specialitet. Men det var jo vores svenske kollegers problemer.

Et karakteristisk indslag i lokaltrafikken var de store skarer af unge svenskere som året rundt kom over for at besøge Helsingørs danserestauranter. De kom med en af de første aftenfærger og tog hjem med den sidste. Det var først og fremmest Hålsingborgs mange unge husassistenter, der udgjorde den kvindelige del af skaren, og det var naturligvis på deres traditionelle fri-aftner, onsdag og lørdag, skaren var størst. Mændene var i udpræget mindretal, men eleverne på kornetskolen på Kronborg og (vi) andre unge mænd i byen hjalp med at få nogenlunde balance mellem kønnene. Inden færgens afgang kunne det naturligvis ske at et par rivaler blev uenige om, hvem den tilbudte burde foretrække. Hvis de gik for vidt sørgede en af de tilstedeværende betjente for at de blev dæmpet ned, så freden atter kunne sænke sig over de mange varme afskedsscener i halvmørket rundt om visitationsbygningen.

Foruden disse unge piger kom også regelmæssig nogle få, lidt ældre og nok lidt mere erfarne. De kom først med den næstsidste færge og tog hjem med den sidste. Og deres opgave var at trøste de mænd som endnu var alene ved hjemrejsen til Hålsingborg.

En og anden kunne måske spørge, hvorfor disse unge mennesker ikke gik ud for at

more sig i Hålsingborg, der dog var en langt større by end Helsingør. Svaret er, at der var ingen steder at gå!

På kollega Pilemands og min anden ekspedition til Sverige undersøgte vi nemlig spørgsmålet. Vi mente at »Hamnpaviljonen« skulle være stedet. Det var ganske rigtigt et *trevligt ställe*, der sad en mængde pæne svenskere og spiste. Men det var jo ikke ligefrem det, vi søgte, så vi drog hjem igen, og jeg formoder, at vi sluttede aftenen på et *roligt ställe* hvor vi kunne danse med nogle af de svenske piger, vi ikke traf i Hålsingborg.

Imidlertid, de fleste af de tusinder af »tog- og fodrejsende«, som passerede forbi os, var og forblev anonyme i forhold til os. Nogle få lærte vi at kende af udseende, måske endda af navn. Enkelte gav vi selv et navn, f.eks. »timmerhandlaren«, en lille spinkel mand, som vist nærmest kom for at få sig et par snapse. Jeg husker ham bl.a. fordi han engang klagede over en kollega og i klagen kort og præcist beskrev ham som »en i for kort frakke tolder«. De var iøvrigt blevet uenige om tolden af en spandfuld kogte krebs!

Helt anderledes forholdt det sig med de udenlandske bilister. Dem skulle vi have fat i, både når de kørte ind og når de kørte ud af landet. Og selv om de af og til lod en anden klare formaliteterne, var de første oplysninger, som vi skulle bruge og som fremgik af vognens papirer, ejerens stilling, navn og adresse. Selve den omstændelige ekspedition medførte oftest småsnak om formaliteterne, men hvis begge parter havde tid kunne dette naturligvis udvikle sig til snak om andet. På denne og mange andre måder fik vi ofte lejlighed til at afprøve vore sprogfærdigheder også på rigtige udlændinge, hvortil vi ikke regnede svenskere og nordmænd.

Lad mig berette om tre af disse udlændinge, som jeg mødte:

Englænderen traf jeg på »Kronborg's« dæk. Han var parlamentsmedlem, det yngste medlem fortalte han. Samtalen gik for

så vidt meget godt, men han var interesseret i at høre lidt om sociale forhold i Danmark, og dem kunne jeg ikke fortælle ham meget om, dels på grund af manglende viden dels fordi mit gloseforråd var sørgeligt mangelfuldt. Og det var jo ikke så godt.

Langt bedre gik det med *franskmanden*. Der fik jeg ikke brug for så mange gloser. Scenen var igen »Kronborg«. Jeg stod på fordækket og ventede på, at vognene skulle køre ombord. Da kom en lille skævygget mand småløbende hen mod mig. Han spurgte - spørgsmålstegnet var næsten hørligt: »La douane, la douane?«. Jeg svarede som sandt var: »La douane, c'est moi«. Han blev åbenbart overrasket og pegede op på min uniformshue og afsluttede samtalen med: »Ah, c'est vous, c'est vous!«. Han havde sikkert aldrig set sådan en grænseløber før, i gråt sommertøj, med en gammel uniformshue med guldtræse og så vidt han kunne se skråt nedefra, ikke andre kendetegn.

Der var nemlig ikke uniformspligt for assistenterne i Helsingør før 1938, derfor

heller ingen uniformsgodtgørelse og derfor heller ingen uniformer, men civilt tøj og uniformshue. Og, hvad der var en selvfølge dengang, manchetskjorte, slips og jakke.

Tyskeren var en kollega, en Zollinspektør fra Berlin. Han holdt ferie her sammen med sin kone. Jeg traf dem og kom i snak en dag de havde været en tur med »Asa Thor«. De havde naturligvis set Kronborg og han var meget begejstret for Hornbæk Plantage. Det undrede mig lidt, at de kunne holde ferie her, for tyskere måtte højst have 10 mark med til udlandet, og det kom man ikke langt med. Nå, det var ikke min sag, og snakken resulterede i at jeg blev inviteret til at besøge dem, hvis jeg skulle komme til Berlin. Det kom jeg faktisk i begyndelsen af 1938, tog dem på ordet og blev vel modtaget.

Til min store overraskelse mødte jeg ham igen, udfor stationen i Helsingør, nogle dage ind i september 1939, altså efter krigsudbruddet. Han var sammen med en anden tysker og de havde tilsyneladende meget travlt, men han nåede da at fortælle



M/F Kronborg (Helsingør Bymuseum).

mig, at hans kone ikke var med på grund af barnet! De havde ingen børn i 1938 og var begge over den alder, hvor folk i almindelighed får deres førstefødte. Så meget mere undrede det mig naturligvis, at han efterlod kone og barn i et krigsførende land, mens han selv tog på ferie i udlandet - for 10 mark.

Han må sikkert have fortalt hjemme om Kronborg og den dejlige Hornbæk plantage, for netop på disse steder placerede tyskerne et par år senere det artilleri, som eventuelt skulle lukke sundet. Frode Fredegod var alligevel død!

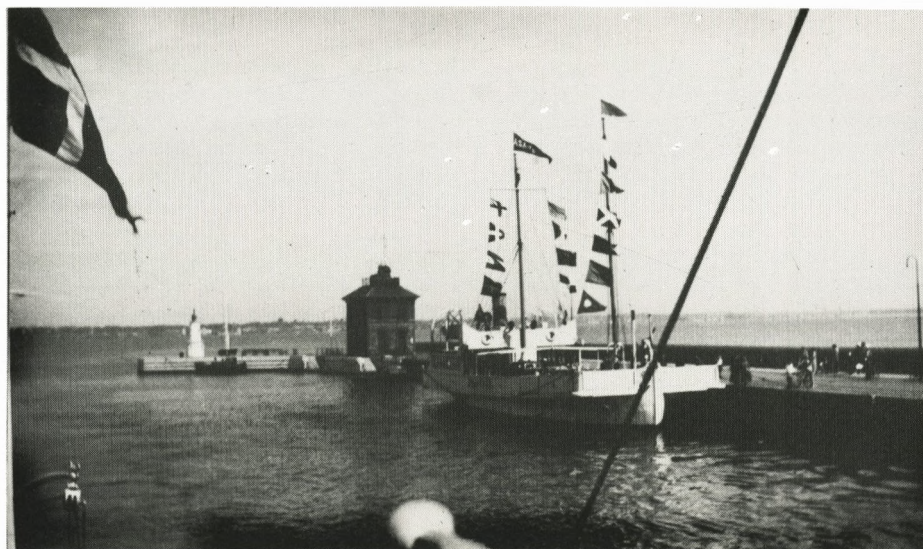
Fra 1937 kunne automobilejere, som ofte kørte ind og ud over Helsingør og som var »toldkontrollen bekendt«, slippe for de fleste formaliteter. De kunne få udstedt et »kontrolhæfte«, som de afleverede når de kørte ind og hentede igen når de kørte ud. Vort arbejde bestod i at sætte et stempel i hver gang, lettere kunne det næsten ikke være.

Nu var det jo ikke dengang hvermands sag at have bil og endnu mindre ofte at

køre ind og ud her, så fortegnelsen over udstedte kontrolhæfter indeholdt et nydeligt udvalg af Skånes fabrikanter, direktører, skibsredere og godsejere med og uden titel. Jeg husker to, begge danske, hvis virksomheder er blevet meget større siden. Den ene var Philip Sørensen, der var direktør for og vistnok ejede et vagtselskab i Malmø, det første skridt ud i verden på vej til det, der nu er ISS. Den anden var direktør J.C. Hempel. Han boede dengang delvis i Sverige og rejste meget ofte herover både før og efter krigen. Jeg kan huske, han fortalte om, hvordan han først fik vind i sejlene, da det lykkedes ham at få lov til at levere maling til en D.F.D.S. båd, og da malingen viste sig at opfylde de strenge krav, man måtte stille til skibsmaling. Det var iøvrigt tvivlsomt om han måtte køre med en svensk vogn i Danmark, men for en sikkerheds skyld havde han ladet den fortolde og indregistrere i begge lande.

Ekspeditionen på færgerne

I sommeren 1939 ekspederedes så godt som



M/F Asa Thor (Helsingør Bymuseum).

alle biler ombord på færgerne. M/F »Kronborg« kunne medføre ca 30 vogne og hvis de fleste var udenlandske skulle vi, en toldassistent og en toldbetjent, skynde os meget, for ekspeditionen *skulle* klares på de højst 20 minutter sejladsen varede. Det var imidlertid meget langt fra at der var fuld last på alle turene, normalt havde vi særdeles god tid.

Samarbejdet med vore svenske kolleger var naturligvis upåklageligt, men yderst begrænset, simpelthen fordi de interesserede sig for de biler der kørte ind i Sverige, vi for dem, der skulle den anden vej. Men vi samlede vognenes papirer sammen ved ombordkørselen i Helsingør, ekspederede dem hurtigst muligt og lod dem gå direkte videre til svenskerne, og *de* gjorde tilsvarende i Hålsingborg.

Alt i alt syntes jeg dagen om bord var en rar dag. På første morgentur kl. 7.30 var der altid tid til at nyde en kop frisk kaffe med friske rundstykker til en billig funktionspris i restauranten. Morgenavisen måtte man selv have med, udsigten over sundet og svenskekysten var gratis.

I nogle år var det skik at værten hver tirsdag formiddag trakterede over hele skibet. Traktementets omfang var afpasset efter rang og stand. For vort vedkommende bestod det af to stk smørrebrød og, formentlig en øl og en snaps. Betydningen for den enkelte tolder var begrænset eftersom man jo kun kunne være »heldig« en gang eller to i sommerens løb.

Også på »Asa Thor« var der en form for traktement. Der havde det hele tiden været sædvane, at hvert medlem af besætningen een gang om dagen kunne få serveret en kop kaffe med et stk franskbrød, og da vi i 1939 kom om bord, regnede man os i så henseende med til besætningen. Men det var nu ikke derfor vi delte tjenesten på 3 mand daglig!

Der var også tradition for at rederiet ved sæsonens afslutning var vært ved en større fest ombord. Den startede med at de danske gæster gik om bord i Helsingør, derefter

sejlede man til Hålsingborg hvor svenskerne kom til, og så festede man iøvrigt til hen på morgenstunden. Men det nåede jeg ikke at opleve.

Den 1 september 1939 blev sæsonen brat afsluttet, da tyskerne marcherede ind i Polen, automobiltrafikken ophørte næsten straks, og der var ikke længere brug for automobilfærger. »Asa Thor« forsvandt for stedse og D.S.B. var igen alene på overfarten.

1/9 1939 - 9/4 1940

Efter krigsudbruddet etableredes kontrol med de udgående rejsende og deres bagage efter samme retningslinier som hidtil for de indgående. Men samtidig blev der færre rejsende, så arbejdsomkostningerne gik det lige op.

Vinteren 1939/40 var meget kold. I en periode lå der fast is fra kyst til kyst, og så kunne færgen holde en rende åben og sejle nogenlunde planmæssig. Samtidig var al trafik med færgerne over Storebælt indstillet, og man kunne derfor se jernbanevogne med gods fra København til Jylland passere ud her på vej via Sverige-Norge til Hirtshals.

Det var afgjort ingen fornøjelse at opholde sig ret længe i visitationslokalet, hvor der ikke var nogen opvarmningsmuligheder og når det endelig blev et par graders varme udenfor, kunne der stadig være kuldegrader indendørs, således at der dannedes is udvendig på ruderne. Men noget var der gjort for at vi kunne holde ihvert fald tæerne varme. Jeg fandt mange år efter krigen på et af toldbodens lofter nogle enorme sivsko, og så huskede jeg, at dem havde vi haft stående under skranken. De var så store, at man uden videre kunne træde op i dem med fodtøj på og let og elegant forlade dem igen, hvis man var nødt til at vise sine fødder frem. Der kom først varme i radiatorerne flere år efter krigen!

Der var endnu is i sundet den 9 april 1940 og der skulle komme flere kolde vintré i de kommende år.

Episoder fra en toldassistenttjeneste i Aalborg 1945-1954

Af Børge Untidt

Da den danske speaker Terkel M Terkelsen i BBC's danske radioudsendelse fra London den 4. maj 1945 kl. 20.30 gav meddelelse om de tyske troppers betingelsesløse kapitulation til de samlede allierede styrker og at Danmark ville være frit fra 5. maj 1945, medførte dette en ubeskrivelig lettelse i befolkningen og bragte i bogstavelig forstand lys over Danmark.

Det var derfor med fornyet livsmod, at jeg den 5. maj 1945 mødte til tjeneste i havneposten på Aalborg toldkammer. På vejen dertil nåede jeg at fotografere 6 frihedskæmpere, der med deres skudklare maskinpistoler marcherede forbi toldkammeret. Få timer senere fortøjede 2 danske fiskere ved bolværket nord for toldkammeret for at landsætte hjemvendte danske flygtninge fra Sverige.

Efter tjenestetid samme dag passerede jeg store menneskemængder på byens centrale plads Nytorv. Her kørte man til den nærliggende politigård lastbiler, der på deres åbne lad transporterede civile borgere, som stod med oprakte hænder, fordi de var bevogtet af bevæbnede frihedskæmpere forsynet med blå armbind. Dette var begyndelsen til de retsopgør som fulgte.

I København dannedes den første efterkrigsregering med Vilh. Buhl som statsminister og Christmas Møller som udenrigsminister.

Imidlertid var det en nok så vedkommende begivenhed, at Aalborg toldkammers daværende chef, toldinspektøren, nogen tid efter befrielsen af tolddepartementet blev fritaget for tjeneste på grund af unational optræden under den tyske besættelse.

Ved lov af 7. juli 1945 oprettedes en

domstol på 3 medlemmer til undersøgelse og påkendelse af sager mod tjenestemænd, som under den tyske besættelse af Danmark enten havde været medlem af det nazistiske parti eller havde udvist unational optræden, eventuelt hjulpet besættelsesmagten ud over, hvad tjenestepligten pålagde, eller haft unødigt samkvem med besættelsesmagten eller dertil knyttede organer.

Da retshandlingen nogen tid efter fandt sted under ledelse af en retsformand, en landsdommer fra landsretten i Viborg, blev forskellige medlemmer af Aalborg toldkammers personale afhørt og da dommen faldt kom den til at lyde på afsked af toldvæsenets tjeneste med 2/3 pension. Denne begivenhed gjorde naturligvis et ubehageligt indtryk på toldkamrets ansatte, men det var samtidig en stor lettelse, at den forløbne tids frygt og usikkerhed nu var et afsluttet kapitel.

Under toldinspektørens tjenestefritagelse og i nogle måneder efter dommens afsigelse havde tolddepartementet ladet Aalborg toldkammers afholdte toldkasserer A.L.C. Feyring fungere som toldinspektør indtil stillingen efter ca et halvt års forløb blev besat med en nyudnævnt toldinspektør Holger Pedersen, der kom fra en stilling som toldforvalter i Åbenrå.

Aalborg toldsted havde nu fået en chef, som var dygtig og indsigtfuld. En person, der havde stor interesse for personalets vé og vel, hvorfor han også nød stor agtelse og popularitet hos toldkamrets ansatte.

Hertil kom, at samtlige 20 ved Aalborg toldsted dengang ansatte toldassistenter i disse vanskelige år som medlemmer af Aalborg Toldassistentforening (stiftet 1902)

havde en dygtig bestyrelse, der bestod af 3 medlemmer, nemlig formanden Th. O. Nepper-Christensen, næstformanden Willy Mikkelsen og kassereren M.G. Rotne. Disse 3 personer udgjorde et populært team, der på dygtig og smidig vis varetog kollegernes tarv.

Det var en epoke, hvor det kollegiale sammenhold var godt i såvel alvorlige som festlige stunder. Vi var alle medlemmer af Den Danske Toldetatsforening, der den gang var opdelt i 5 kredse og hvor vi toldassistenter var medlemmer af den jyske kreds, den såkaldte 4. kreds, der som regel holdt bestyrelsesmøde og generalforsamling på Århus toldkammer, som dels var det største toldkammer i Jylland og tillige havde en central beliggenhed ligesom man havde passende lokaler til formålet. Aalborg Toldassistent-forening havde sin formand som medlem af etatsforeningens hovedbestyrelse og 4. kreds bestyrelse, i sidstnævnte var vor næstformand som regel også placeret. Desuden var der gerne en 4-5 af de »menige« assistentmedlemmer, der også

deltog i generalforsamlingen i Århus. 4. kreds bestyrelsesmøderne fandt gerne sted på en lørdag, hvorfor man den gang måtte udbede sig tjenestefrihed. Generalforsamlingen derimod var placeret på den følgende søndag for at så mange som muligt kunne deltage. Rejsen var for egen regning og foregik som regel med DSB. Man deltog dels af faglige grunde, men naturligvis også på grund af den fornøjelige side med hensyn til samværet med kolleger fra de forskellige jyske toldsteder.

I april-maj måned 1945 havde jeg havnetjeneste i toldbodens distrikt, hvor bl.a. DFDS havde anløbsplads for sine rutebåde mellem København og Aalborg, desuden anløb også samme rederis eksportbåde denne kajstrækning.

Imidlertid kunne man ikke få de danske eksportbåde tilbage fra de oversøiske havne hurtigt nok. Derfor blev det en engelsk kulfyret damper »Empire Convoy«, charret af DFDS, der i maj måned 1945 lastede landbrugsprodukter til England. Havnekontrolløren sendte mig om bord til kaptajnen med en tilladelse til at lukke et kvantum spiritus og tobaksvarer ud af det toldlukkede rum til kaptajnens anvendelse ved repræsentative opgaver. Det usædvanlige ved situationen var, at den temmelig unge kaptajn var synligt beruset, dog ikke mere end, at han med en vis galgenhumor sagde til mig: »When I'm ashore I'm always drunk!«, hvortil jeg tørt bemærkede: »Men forhåbentlig ikke i søen.«

»Nej, så er jeg absolut sober«, forsikrede han mig. Forøvrigt var han en særdeles elskværdig person, der udtrykte undren over, at jeg ikke selv skulle have en flaske whisky med for min ulejlighed, fordi det var kutyme i England. Jeg afslog høfligt, men drak i stedet en whiskysjus sammen med ham. Den smagte mig forøvrigt ikke, fordi den var tilsat lunken karaffelvand.

Kort tid efter genoptog Det Danske Luftfartsselskab ruteflyvningen på Aalborg lufthavn med en foreløbig beflyvning af København-Aalborg-Gøteborg og vice



Frihedskæmpere 5. maj 1945.

versa. Senere kom Oslo og Kristianssand også med. I begyndelsen indsatte man de gamle firemotorers »Kondor« anskaffet af DDL i 1938. Ekspeditionen af passagererne i lufthavnen foregik i en gammel træbarak, der tidligere havde været benyttet af det tyske militær som brandstation. Ledelsen af DDL's foretagende blev varetaget af en stationsleder Lauritsen, der i ekspeditionslokalet som personale havde en trafikassistent Dederding, samt to arbejdsmænd, der bl.a. sørgede for transport af bagagen til og fra flyene.

I et nærliggende kontrolltårn fungerede en statsansat flyveleder Larsen, der havde en tilforordnet assistent, en interessant og farverig person, kaldet »Russer-Søren«, forbi han var født og opvokset i Rusland. Søren talte et forståeligt dansk med udpræget accent. På grund af de meget interimistiske forhold og flyenes forsinkelser, der bl.a. skyldtes nedslidthed, var der lejlighed til at stifte nærmere bekendtskab med russeren, der var i besiddelse af en eminent fortælleevne. Bl.a. berettede han om sine oplevelser under den russiske revolution i 1917, hvor hans far, der var hviderusser, måtte afstå sit landbrug på grund af revolutionen. Søren derimod blev »rød« under Lenin. Sidstnævnte havde til at begynde med foranlediget, at alle togtrejser og biografbesøg var gratis, men det endte naturligvis i kaos og blev derfor afskaffet. Med i lufthavnens personale hørte også en statsansat meteorolog med navnet Børresen, en stilfærdig og charmerende person. »Vejrprofeten« blev han kaldt i daglig tale.

Ved ankomst af fly fra og til udlandet blev der fra toldkamret udsendt turnuspersonale, som bestod af en toldkontrollør og to toldassistenter, til tider suppleret med en kontordame, der fungerede som visitatrice. Sammen med en fra den daværende Nørresundby politistation udsendt kriminalbetjent, udførte nævnte personale den nødvendige told- og paskontrol.

Til at begynde med havde vi kun tjeneste ved den daglige ankomst og afgang af fly

fra og til Gøteborg. De oprindelige tyske Kondor-passagerfly kunne rumme 24 passagerer, der blev betjent af en stewardesse. På jorden klarede 2 arbejdsmænd de praktiske ting med transport af bagage samt fragt til og fra flyene, samt optankning med benzin mv. På grund af den lange afbrydelse, som krig og besættelse havde forvoldt i Aalborg lufthavn, er der grund til at erindre om de meget primitive forhold, samtlige beskæftigede måtte arbejde under. Men det blev taget med en positiv indstilling, der gik ud på, at tingene *skulle* klares uanset uforudsete vanskeligheder og de til tider spændte situationer, der kunne opstå.

Hverken toldvæsen eller politi havde fast stationeret personale i lufthavnen. Toldkamret rådede ikke den gang over et tjenesteautomobil, derfor måtte man benytte bus eller taxa. De førnævnte førkrigsfly var ofte forsinkede bl.a. på grund af motorernes nedslidthed. Derfor hørte det med til tjenesten at tilbringe adskillige aften- og nattetimer i den gamle træbarak.

Passagererne blev på DDL's regning og foranledning anbragt på et hotel i Aalborg. Imens hyggede personalet fra de forskellige tjenestegrene sig sammen og en enkelt gang, da det blev særlig langvarigt, benyttede man lejligheden til i de sene aftentimer at få fremskaffet smørrebrød, øl og snaps, hvilket medførte en livlig konversation. Den gemytlige trafikassistent Dederding klappede mig på skulderen og spurgte mig: »Hvordan står det i grunden til på vestvolden i dag von Rundstedt?«

Jeg mindede ham derfor om, at vi begge havde vore aner i Friesland.

En anden gang, hvor vi i de sene aftentimer fordrev den lange ventetid med et spil kort sammen med kriminalbetjenten, sagde sidstnævnte idet han så sig tilbage over skulderen: »Har I set, nu er markmusene kommet ind, de balancerer på ryglænet af lænestolene henne i hjørnet«.

Passagererne måtte kun have 5 kg fødevarer med hver og 100 kr i dansk valuta,

hvilket kunne medføre, at trafikanterne følte sig brøstholdne ved en eventuel afsløring.

Disse særdeles primitive forhold blev dog bragt til ophør, da det skandinaviske luftfartsselskab blev dannet i 1946. Allerede i 1947 bevirkede dette, at der nu kom ordnede forhold for passagerflyvningen på ind- og udland i Aalborg lufthavn. Administrationen blev flyttet til en træbygning ca 11 km fra Aalborg. Denne bygning var under 2. verdenskrig blevet benyttet af den tyske værnemagt og havde bl.a. indeholdt en officersmesse.

Det lykkedes for SAS at skabe hensigtsmæssige lokaleforhold for såvel publikum som personale fra de forskellige tjenestegrene.

Nu tog man i anvendelse den fra 2. verdenskrig så berømte flytype, der i lang tid dominerede, nemlig DC 3 - Dakota, også kaldet luftens trækhest, fremstillet på de kendte Douglas fabrikker i USA. En skibshandler fik tilladelse til at indrette et toldfrit lager i træbygningens kælder med det formål at kunne levere toldfri varer til passagerfly i udenrigs fart.

I en periode, hvor jeg gjorde tjeneste i lufthavnen erfarede vi den 26. januar 1947, at en DC 3 i Kastrup var styrtet ned under opstart og var blevet knust totalt på grund af et blokeret haleror, hvorved blandt flere den danske sangerinde Gerda Neumann og den svenske arveprins Gustav Adolf dræbtes.

Dagen efter overværede jeg i Aalborg lufthavn, at piloten i det ordinære rutefly, en kæmpestor dansktalende amerikaner, der af kollegerne blev kaldt »Baby-face«, før starten ud på rullebanen skubbete cockpittets siderude tilbage og råbte til jordpersonalet: »Er pinden ude?« Spørgsmålet gjaldt den trækile, der under flyets parkering på jorden, fastholder halerorets højdeflaps. Disse havde man nemlig ved en fejltagelse glemt at fjerne i Kastrup, derfor kunne ulykkesflyet ikke flade ud efter tilendebragt stigning, men styrtede i stedet til jorden. Men her var det i orden, så »Baby-face« kunne roligt taxie maskinen ad rullebanen og videre ud til startbanen.

Den amerikanske udenrigsminister Marshall kom i slutningen af 1940'erne det be-
trængte Europa til hjælp med den såkaldte



I Aalborg Lufthavn maj 1945.

Marshall-hjælp, der bl.a. medførte en stærk forøgelse af skibsfarten og dermed importen af varer over danske havnekajer, hvorfor der efterhånden blev trængsel af skibe i Aalborg og Nørresundby havne.

Et særligt kapitel var assistenttjeneste i Aalborgs oliehavn, hvor der i de store tankanlæg blev pumpet olie og benzin ind i store mængder. Tjeneste på dette område f.eks. en vinterdag med kulde og sne, hvor man skulle entre en kæmpetank med udvendig jernlejder og toppejling fra et dæksel, hvor man måtte træde på jernplader, der gav efter for ens legemsvægt gav idé-associationer om, at man måske kunne komme til at drukne i en million liter benzin hvilket gav frygtfornemmelser, som man måtte bekæmpe indtil man var vel nede på jorden igen.

Hverdagen savnede forøvrigt heller ikke dramatik på andre områder, da vi oplevede, at rutebåden S/S »Kjøbenhavn« den 11. juni 1948 blev minesprængt i Aalborg bugt i nærheden af Hals Barre, hvorved 49 passagerer omkom, mens ca 200 mennesker blev samlet op af en efterfølgende eksportdamper, nemlig DFDS's S/S »Frigga«. Det var en stærk og uhyggelig oplevelse at stå på kajen på Aalborg havn og være tilskuere til landsætningen at de overlevende.

Der var fimbulvinteren i 1947, hvor isen i de danske farvande havde haft et sådant omfang og en sådan tykkelse, at rutebåden København-Aalborg efter en lang vinterperiode først kunne genoptage sejladsen i begyndelsen af april måned, fordi isen nærmest havde stået på højkant på Hals Barre. Til gengæld fik vi så alle tiders sommer fra omkring 1. maj til hen i oktober måned samme år med masser af sol og varme men så godt som ingen regn.

En periode gjorde jeg tjeneste i toldkammerets spiritusafdeling, hvor jeg var tildelt en tjeneste i 6 måneder med kontinuerlig kontrol af De Danske Spritfabrikker, som netop dette år lancerede en ny mærkevare, nemlig Jubilæumsakvavit, der var tilsat

Madeira. To gange hver uge aflæste jeg kontrolurene på spritfabrikkerne, disse viste det antal liter sprit, der var fremstillet. Men den kvalificerede kontrol herunder justering af nævnte spiritusmålere blev udført af to kontrolingeniører, jeg kan huske, at den ene af dem var cand.polyt. baron Frederik Arnold Dirckinck-Holmfeld, desværre har jeg glemt den anden ingeniørs navn, de var begge udsendt fra Inspektoratet for Øl- og Spiritusbeskatningen, Frederiksholms Kanal, København. Begge de herrer var venlige og gav mig den fornødne vejledning. En ugentlig denaturering af teknisk sprit, samt f.eks. kontrol af banderoleregnskabet hørte også med til mine opgaver. Spritfabrikkerne, der den gang havde monopol på fremstilling af sprit, virkede på mig som en stat i staten.

Nok så spændende og interessant var at have kontrollen med det, der den gang i fagsproget hed § 47a virksomheder, nemlig byens 5 vinhandlere. Hos disse aflagde jeg ugentlige kontrolbesøg. Der skulle f.eks. føres kontrol med brækage og tilførsler samt banderoler, ligesom jeg sammen med en kollega og en overordnet toldkontrollør foretog den kvartalsvise opgørelse af kreditoplags- og kreditlagervarer. Det ældste vinhandlerfirma var etableret i 1805, og hvert firma havde iøvrigt sin specielle atmosfære, men fælles for dem alle var en venlig imødekommenhed og hjælpsomhed, så denne tjenesteperiode står for mig som noget ganske særligt.

I slutningen af 1940'erne fik Den Danske Toldtatsforening i samarbejde med Toldbetjentforbundet udvirket, at toldtaten fik et nyt uniformsreglement. Den gamle grønne farve blev forladt. I stedet fik man blå uniformer dvs. mørkeblå og med mere tidssvarende distinktioner. Den gamle grønne farve blev definitivt forladt og uniformerne fik i det hele taget et mere tidssvarende snit.

Tilfældigvis var jeg i denne periode næstformand i Aalborg Toldassistentforening. Efter et års forløb blev jeg formand

samt sekretær i de jyske toldassistenters 4. kreds bestyrelse og medlem af Told-etatsforeningens hovedbestyrelse - det var forøvrigt den gang Aage Lasborg, der var formand for etatsforeningen. Som følge heraf deltog jeg i diverse møder i Århus, Esbjerg, Odense og København m.fl. Det var særdeles interessante år og ikke mindst dem i Aalborg Toldassistentforening, hvor man lærte sine kolleger og deres problemer at kende ud fra helt nye synsvinkler, noget som kom mig til gode, da jeg i en mere fremrykket alder fik tildelt ledende tjenesteposter.

I mit sidste assistentår - 1953 - skete det, at såvel den kvindelige toldkontrollør som overtoldassistenten på Aalborg Toldkassererkontor blev alvorligt syge på samme tid,

og da det ville vare måneder, anmodede daværende toldkasserer H.F. Bahnsen toldkamret om erstatningspersonale. Tilfældet ville, at det blev mig, der i nogle måneder måtte prøve at få tingene til at fungere. Det lykkedes kun ved hjælp af et forstående og samarbejdsvilligt kvindeligt kontorassistentpersonale og naturligvis toldkassereren selv.

Den allersidste del af min toldassistent-tjeneste blev jeg af toldkamret sendt på en uges specialkursus i København, hvor jeg deltog i undervisning på Gammelholms toldkammer i afgiftskontrol på specielle områder og blandt vore undervisere var der notabiliteter som overtoldinspektør Kroman, toldinspektør K.J. Bregnbak og toldkontrollør Henry G. Petersen.



Aalborg Toldassistentforenings vinterfest januar 1948 i udleveringslokalet på Aalborg Toldkammer.

Toldhistoriske noter

Aksel Pedersen, Poul Enemark, E.J. Ipsen, Vagn Bro: Sortbroget Kvæg. Avlsforeningen for Sortbroget Malkekvæg. 1983. 333 s. ill. 190 kr.

Danmark har længe været et eldorado for slægtshistorikere. Papirnusseriet har gamle aner og sætter enhver dansker med mod på at opsoge Rigsarkivet i stand til at følge sine forfædre århundreder tilbage i tiden. Hvad jeg ikke var klar over, inden jeg fik dette fortræffelige værk i hænde, er, at det samme faktisk gælder vore husdyr. Den første stambog over kvæg og heste er fra 1881 og via præmieuddelinger på dyrskuer og landboforsamlinger kan mange nulevende, brave tyre og køer opstille stamtræer, der går helt tilbage til 1850'erne. Vel at mærke fyldige, blomstrende stamtræer, der ikke blot rummer navne og årstal på deres forfædre, men også fotos og livshistorie. Vi hører om tyren Garibaldi, der fødtes 1863 i Vedum og fik kongepremie 1869, men senere mødtes med kritik for at være vel kødfuld, hvilket gav dårlige malere. Det sidste kunne man ikke klandre koen Maxinden (1917-1937) for, der i sin levetid nåede at yde næsten 100 000 kg mælk.

For toldhistorikere har værket den særlige attraktion, at den jyske kvægavls top generøst har bestilt en bred, knap 100 sider indledning om oksehandelen i middelalderen og det 16.-17. århundrede, skønt hærvejens magre studefrifter næppe har mindet meget om de stambogsførte pragt-eksemplarer af den sortbrogede race, værket ellers omhandler. Dette afsnit er forfattet af Poul Enemark, hvis disputats om senmiddelalderens toldregnskaber ofte er blevet berømmet i Zises spalter. Her får han lejlighed til at skildre opdræt og afsætning af danske okser gennem tiderne, stadig baseret på toldregnskaberne, men i en

mere tilgængelig og populær form. Enemarks utrolige lærdom kan ikke undgå at imponere. Han ved, at der fandtes 28 malkekøer på Bregentved i august 1491 (det var før, familien Moltke kom til), og at der solgtes 3 284 øksne til eksport på Ribe marked den 8. september 1485, som skrevet står i det ældste danske toldregnskab fra Gottorp toldsted. Hvad mere er, Enemark formår at omsætte de mange tal i et meningsfyldt billede af dansk kvægavls udvikling, inden andelsmejerier og ægransplanter revolutionerede den.

Det sortbrogede kvægs mange tilhængere kan fryde sig over et fornemt værk, fyldt med talrige fremragende illustrationer.

Mikael Venge

Skibsbygningshistorie og toldmateriale

I Søfartshistorien spiller toldvæsenets efterladte arkiver en væsentlig rolle. For 1700-tallets vedkommende udgør eksempelvis de rester af toldregnskaber m.v., som i sin tid blev indsendt til revision - i dag bevaret på Rigsarkivet - noget af et reservoir, hvorfra ivrige historikere i de seneste år har øst ikke så lidt.

Dette landsdækkende materiale er da også benyttet i Knud Klems store værk om skibsbygningen og handelskompagnerne i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-tallet, men desværre har forfatteren ikke meget kendskab til toldvæsenets historie og dermed til de betingelser, hvorunder dette materiale blev til. Faktisk må det siges at knibe stærkt med kildekritikken, når man nøjes med sporadiske, småsyrige bemærkninger om »toldernes uefterrettelighed« og om at materialet er overleveret »ganske uden regelmæssighed«. Resultatet er da en skibsbygningshistorie, som støtter

sig på et omfattende tabelmateriale, som forfatteren ganske ukritisk har stablet sammen.

Hvis dette var den eneste indvending, kunne man godt anbefale disse to iøvrigt så smukt illustrerede bind, men da der også på anden vis er faglige indvendinger - forfatteren har eksempelvis slet intet kendskab til den temmelig omfattende litteratur, der er kommet i de sidste 10-15 år - ja så må resultatet være en opfordring til påpasselighed, hvis man kaster sig over denne særdeles stofmættede men løst komponerede behandling af skibsbygningen og handelskompagnierne i 1700-tallet. De smukke bind er således desværre udgivet med indbygget forældelse.

(Knud Klem: Skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-årene. Om skibsbygning og handelskompagnier i den florissante periode, I-II, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Søhistoriske Skrifter XIII og XIV, Finn Jacobsens Forlag, Kbh. 1985-1986. 670 kr).

Toldarkiver registreret Fyn, Langeland og Ærø

Næst i rækken er publiceret registraturer over de toldkammerarkivalier, der er bevareret fra de lokaliteter, som nu ligger under henholdsvis Odense og Svendborg distriktstoldkamre. Princippet med at følge den nuværende geografiske inddeling har medført, at Assens og Middelfart - nu under Fredericia - er blevet ladet noget i stikken og har måttet tilgodeses med et par løse tillæg.

En gennembladning viser, at der naturligvis på det fynske landsarkiv ligger sager af samme karakter som for det sjællandskes vedkommende. Og det er vel at mærke ordnet efter *samme* principper. For det er ikke uden videre nogen selvfølge, at de forskellige landsarkiver arbejder efter helt ensartede retningslinier. Her er det altså lykkedes at få koordineret indsatsen.

Der er imidlertid god grund til at advare mod altfor store forventninger til den ældste del af materialet. Man gætter på, at arkivdannelsen lokalt i 1700-tallet endnu var meget afhængig af den stedlige embedsmand, som antagelig i vid udstrækning kunne finde på at tage sager og protokoller med sig ved flytning eller afsked. I alt fald skal man i de fleste tilfælde frem til slutningen af 1700-tallet for at finde de ældste, få pakker - oftest med korrespondance. Men fra omkring midten af 1800-tallet breddes viften for alvor mere og mere ud med omfattende rækker korrespondancesager, regnskaber, årsberetninger, personale- og bygningssager, forbrugsafgifter, tarifiering, ind- og udførsel, kontrol og inspektion, kontrolposter, skibsmåling og skibsregistrering, mønstring, karantænevæsen, udskrivningsvæsen m.v. Alt frem til omkring 1969.

Man vil muligvis undre sig over registraturernes prunkløse udseende - dupliserede hefter i formatet A4 - men forklaringen er først og fremmest, at der her er tale om arbejdsredskaber og ikke nogen form for »monumentaludgaver«. Dette sidste havde næppe heller været muligt, eftersom det er toldvæsenet, der har finansieret det hele ordningsarbejde. Og endelig bør man nok fremhæve, at der hurtigt kan blive tale om delvis forældelse i takt med at materiale, som måtte været kommet på afveje, kunne tænkes at dukke op. Sidst, men ikke mindst, er der nu nok grund til at glæde sig over de helt uvant gode arbejdsbetingelser, interesserede nu har for ikke alene at dyrke lokale toldhistoriske studier i snæver forstand, men tillige for at hente stof til belysning af mangt og meget vedrørende samfund og erhvervsliv på de utallige felter, hvor toldvæsenet gennem tiderne har haft en finger med i spillet.

(Toldarkiver, Odense Toldkammer, Børgense Toldkammer, Kerteminde Toldkammer, Nyborg Toldkammer, Arkivregistratur udgivet af Landsarkivet for Fyn, Oden-

se 1986 og Toldarkiver, Svendborg Toldkammer, Fåborg Toldkammer, Marstal Toldkammer, Ærøskøbing Toldkammer, Rudkøbing Toldkammer, Arkivregistratur udgivet af Landsarkivet for Fyn, Odense 1986).

*Toldarkiver registreret
Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm*

Det viste sig at skulle blive det sjællandske landsarkiv, som kom først med publiceringen af registraturer over de nyligt afleverede såvel som tidligere indgåede arkivalier fra landsdelens toldkamre. (Se Karen Hjorths artikel om Toldarkiver i Zise 1985/2). I to lysegrønne bind foreligger hermed fortegnelse over alt, hvad man ligger inde med frem til 1969. De »gamle« toldkamre er af praktiske grunde grupperet under de nuværende distriktstoldkamre, men indholdsfortegnelsen fører med det samme læseren det rette sted hen.

For den, der tidligere ved forskellige lejligheder har søgt at bane sig vej rundt i uregistrerede toldarkiver, ligner fremkomsten af disse registraturer lidt af et mirakel. Let og problemfrit kan man nu finde frem til f.eks. den usædvanligt velbevarede række kopitoldbøger, som for Steges vedkommende dækker al ind- og udgående trafik i tidsrummet 1802-1848, og ligeså smertefrit går det, hvis man søger kartoteket over hjemmehørende skibe i Korsør 1928-1950 eller karantænekommissionsarkivalier fra Køge 1848-1940.

En fyldestgørende karakteristik af toldkammerarkivalierne og deres indhold ville kræve mange sider. Her må man indskrænke sig til ovennævnte få eksempler samt understrege, at dette altså drejer sig om, hvad der kommer fra det enkelte toldkammers arkiv. Sager sendt ind til overordnede myndigheder er naturligvis aflejret dér, hvilket betyder, at materiale fra eksempelvis Køge, Korsør og Stege *også* er at finde i de centrale arkiver i Rigsarkivet

og i overtoldinspektorsarkiverne. De sidstnævnte - for Østifterne og København - er placeret i Landsarkivet for Sjælland, og for deres vedkommende er planlagt yderligere to bind registraturer, som man således kan glæde sig til.

(Toldarkiver 1-2, Toldkamre indtil 1969, Arkivregistratur, Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm, Kbh. 1985).

Tolder i festskrift

En af bidragyderne til Zise, arkivar Thelma Jexlev, blev i fjor fejret med et festskrift på en dag, som har kunnet forudberegnes siden festens genstand blev født. 25 kvindelige forfattere har bidraget med artikler indenfor emnekredsene »Fromhedsliv i middelalderen«, »Verdsligt liv i 1500- og 1600-tallet« og »Italienske Studier«. Og selvfølgelig dukker der en tolder op i denne sammenhæng - i det verdslige afsnit. Karen Hjorth har givet en biografisk skildring af Sander Lejel, borgmester, købmand, grundejer og tillige tolder i Helsingør fra 1548 og til sin død i 1560. Det var før, der var tænkt på nogen toldetat, dengang tolderens var kongens betroede mand, som når regnskabet time kom, personligt mødte op for at aflevere penge og få kvittering i »Kongens eget kammer« - af og til i overværelse af Majestæten selv. Det er længe siden.

(Fromhed og verdslighed i middelalder og renaissance. Festskrift til Thelma Jexlev, Odense Universitetsforlag 1985, s. 95-103).

Inde i bladet

<i>Henry G Petersen:</i>	Øl- og spiritusbeskatningen IV, de specifikke afgifter på øl, spiritus og vin (2. del)	44
<i>Jens E Olesen:</i>	Om brændevin og et vestjysk landbrænderi	55
<i>Jens Bastholm:</i>	Sønderborg Toldkammer i trediverne	67
<i>A H Larsen:</i>	Grænsekontrol i en bevæget tid	75
<i>Børge Untidt:</i>	Episoder fra en toldassistenttjeneste i Aalborg 1945-1954	87
<i>Toldhistoriske noter</i>		93



Foran Aalborg Toldkammer. Starten på sommerudflugten juni 1950, jf Børge Untidts artikel.