

35. årgang / 2012 / nr. 1



TOLD- OG SKATTEHISTORISK TIDSSKRIFT

zuse



Pirateri, toldvæsenet og EF, privatisering

Zise - Told- og Skattehistorisk Tidsskrift er medlemsblad
for Told- og Skattehistorisk Selskab, stiftet den 24. oktober 1977.

Bestyrelsens medlemmer er:

Forlagschef, mag. art. Henrik Fode (næstformand, fungerende formand), Århus,
specialkonsulent Gunnar Jakobsen (sekretær), København,
arkivar, cand.mag. Jeppe Klok Due (redaktør), København,
chefkonsulent Eva Jochimsen (kasserer), København,
specialkonsulent Rikke Madsen, København,
skattedirektør Søren Vigilius Christensen, Hjørring,
chefkonsulent Ulrik Meinertz og kontorchef Tage Christensen, København.

Medlemsskab af Told- og Skattehistorisk Selskab tegnes ved henvendelse
til Told- og Skattehistorisk Selskab, Østbanegade 123, 2100 København Ø,
telefon 72 38 97 87 (kassereren) eller på www.zise.dk.
Kontingentet andrager 60 kr. om året for enkeltmedlemmer, 500 kr. for institutioner
og firmaer. Biblioteker kan tegne abonnement for 60 kr.
Zise udkommer tre gange årligt, og hvert hefte indeholder ca. 40 sider.

Bidrag til Zise bedes sendt til redaktøren, Jeppe Klok Due
[jkd@sa.dk eller jeppe.klok@gmail.com]
eller til sekretæren, Gunnar Jakobsen, Told- og Skattehistorisk Selskab,
Østbanegade 123, 2100 København Ø [gunnar.jakobsen@skat.dk].

www.zise.dk

ISSN 001 05-8355
Tryk: Dantryk Hurup A/S

Forsidefoto: Otte tidligere skatteministre samlet i anledning af Tolddepartementets 25 års jubilæum

Indledning

af Jeppe Klok Due

Denne årgang af Zise indledes med et bredt udsnit af told- og skattehistorien, der er artikler med indhold fra det 17. til det 20. århundrede og vi møder mennesker fra departementschefer over pirater til modstandsfolk.

Mogens Lau fortæller historien om den bemærkelsesværdige bornholmer Caspar Wolffsen, der indledte sin karriere med pirateri omkring Bornholm under den engelske fastlandsspærring i starten af 1800-tallet. Wolffsen blev senere slået til ridder for sit "kække mod" i den danske pirat-virksomhed mod de engelske handelsskibe. Da fredsslutningen satte en stopper for de muntre dage som pirat, ernærede han sig en årrække som fisker og muligvis smugler, men fik sidenhen ansættelse som toldbetjent i Rønne.

SKATs tidligere fagdirektør for EU-formandskabet Erik Blegvad Andersen skriver om sin tid i Tolddepartementet før og efter Danmarks optagelse i EF i 1973. Han beskriver, hvordan det danske told- og afgiftssystem skulle tilpasses det fælles marked i EF. Han argumenterer endvidere for, hvorledes indførelsen af momsen redede toldvæsenet i en tid, hvor toldens betydning var vigende. Herved undgik man også, at fyre toldpersonale, idet dette kunne overføres til momsen.

Tidligere redaktør af Zise Mikael Venge skriver en pudsig historie om, hvordan Christian 4. prøvede at snyde sine egne gældssanerere ved en snedig list, der bl.a. indbefattede sække med sten og lensmanden på Kronborg.

Leon Jespersen, der er arkivar og seniorforsker ved Rigsarkivet, anmelder den svenske skattehistoriker Mats Hallenbergs bog om et svensk forsøg på at privatisere skatteinddrivningen i starten af 1600-tallet. Det blev ikke nogen succes, bl.a. fordi forpagterne af et skatteområde ofte kunne være meget nidkære i skatteinddrivelsen, uden tanke på befolkningens betalingsevne på længere sigt. Endelig drager anmelderen nogle paralleller til skatteinddrivelsen i Danmarks i samme periode.

Jens Kaiser, der har skrevet om modstandsfolk under Anden Verdenskrig, anmelder biografien om toldhistoriens mest kendte modstandsmand - Toldstrup. Han var uddannet toldassistent, men udviste større evner som chef for nedkastninger af sabotage-materiel på de tyske heder. Anmelderen redegør også for, hvordan Toldstrups aktivistiske tilgang til modstandskampen kom i konflikt med Frihedsrådets mere tilbageholdende linje. På et tidspunkt var konflikten så stor, at Frihedsrådet overvejede at likvidere Toldstrup.

Endelig fortsætter Ole Degn sin gennemgang af kongelig bygningsinspektør Hack Kampmanns prægtige toldkamre, denne gang er turen kommet til Horsens. Han beretter bl.a. om, hvordan Kampmann, da det imponerende og rummelige toldkammer stod færdigt, skulle trættes med allehånde beklagelser fra inspektøren, så Kampmann måtte henstille til Overtoldinspektoratet, om det ikke kunne pålægge inspektøren at holde inde med disse småtteri.

Ridder Wolffsen (1)

– kaper, smugler og toldchef

af Mogens Lau

I en mellemgang i Toldkammerbygningen i Rønne – nu SKAT Nordsjælland – hænger en række portrætter af stedets chefer gennem tiderne. Det ældste portræt er af Caspar Henrik Wolffsen, der havde en noget usædvanlig karriere, når man sammenligner med det øvrige persongalleri. Ti år gammel stod han til søs, blev skibsfører i en alder af enogtyve år og efter en karriere som kaperkaptajn og fisker (og formodentlig også smugler) endte han som chef for toldvæsenet på Bornholm og direktør for Rønne Theater.

Den primære årsag til englændernes bombardement af Christiansø den 24. oktober 1808 var, at havnen lå fuld af skibe hvoraf omkring halvdelen var priser (kaprede skibe). Der lå godt en snes skibe¹ i den lille naturhavn mellem Christiansø og Frederikssø, og hovedparten af priserne var indbragt af Caspar Wolffsen og hans yngre bror Christian. I løbet af september og oktober 1808 var kaperaktiviteten steget ganske betragteligt i Østersøen, og i løbet af blot 10 dage i september havde brødrene Wolffsen indbragt 6 af de i alt 48 priser, der i løbet af hele kaperkrigen blev indbragt til Christiansø af private kapere².

Det var selvfølgelig både irriterende og besværligt for englænderne, for dels ranede man store værdier fra dem, dels påførte man dem en betydelig mangel på bestemte varer og endelig bandt kaperne



Caspar Henrik Wolffsen født 16. december 1781 i Rønne og død den 29. november 1836 samme sted.

en betydelig del af den britiske flåde til at eskortere handelsskibene.

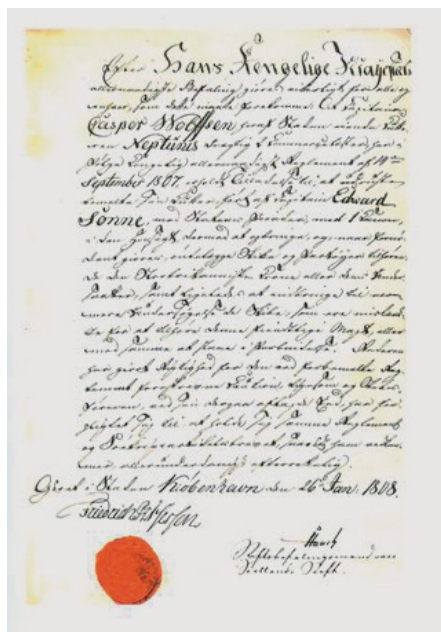
Kapernes aktiviteter medførte en kraftig forøgelse af englændernes orlogsaktivitet omkring Christiansø. I september måned 1808 observerede man 19 orlogsskibe, mens der i oktober blev set 76 fartøjer³ og det hele kulminerede med bombardementet af Christiansø som nævnt i indledningen. I løbet af få timer regnede over 600 granater ned over fæstningen, men angrebet blev indædt afvist fra fæst-

ningens side, og englænderne gentog ikke siden forsøget på at erobre Christiansø.

Kort tid efter englændernes bombardement af København i september 1807 og bortførelsen af den danske flåde, legaliserede regeringen sørøveri – man kaldte det for kapervæsenet – og det fortsatte de følgende 6½ år med en pause fra august 1809 til marts 1810 hvor kongen undersøgte muligheden for fredsforhandling med englænderne. Der blev i løbet af krigen udstedt omkring 600 kaperbreve med tilladelse til at kapre engelske – senere tillige svenske – skibe eller skibe der sejlede med last for disse nationer. Til kapring benyttedes enten ombyggede handelsskibe eller skibe, der blev bygget til formålet, og det var ofte interessentskaber, der stod for skib og udrustning.

Når et skib var blevet kapret, blev det sammen med lasten registreret af toldvæsenet og en priseret afgjorde, om der var tale om en lovlig prise. Hvis det var tilfældet blev skib og ladning solgt på offentlig auktion, og ellers blev det frigivet. I 1796 var Christiansø blevet udskilt fra Bornholms tolddistrikt og havde fået en selvstændig status med forvalteren på fæstningen som tolder⁴.

Som det så ofte har været – og stadig er – tilfældet, glemte man i skyndingen Bornholm da kronprins Frederik den 14. september 1807 udstedte et reglement for kapervæsenet. Hurtigt efter englændernes bombardement af København blev Bornholms amtmand, Frederik Thaarup, udsat for klager fra lokale skibsførere, hvis fartøjer var blevet stoppet af englænderne og frarøvet deres last, og som derfor ønskede at få udstedt et kaperbrev, så de kunne hævne disse overgreb. Amtmanden var tøvende over for henvendelserne, da han ingen sikre forlydender havde



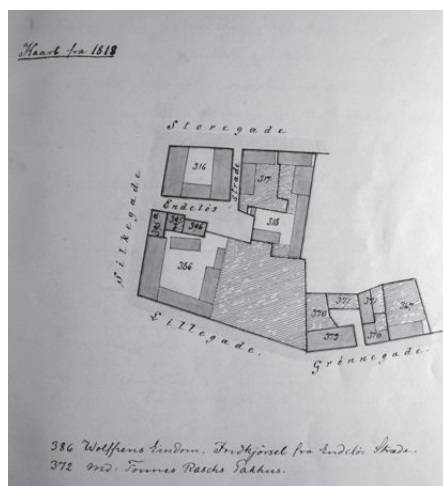
Kaperbrev.

om, hvad der var sket i København; men efterhånden som handelsskibene kom med tidender om begivenhederne, tegnede der sig et klarere billede af situationen. Den 3. november 1807 – halvanden måned efter at det kongelige kaperreglement var blevet udstedt – var presset om udstedelse af kaperbreve blevet så stort, at amtmanden udstedte et lokalt og provisorisk kaperreglement efter at have været i kontakt med den danske generalkonsul i Malmø, der var velorienteret om forholdene i hovedstaden. Den 18. november modtog amtmanden omsider det kongelige kaperreglement med to måneders forsinkelse⁵.

Caspar Henrik Wolffsen

En af de mest markante kapere var Caspar Henrik Wolffsen, der var søn af køb-

mand og skipper, overformynder og forligskommissær m.m. i Rønne, Christian Leegaard Wolffsen (1746-1809) og Else Cathrine Boss (1750-1822), og hans farfar var kommandant på Christiansø og hed Herman Bohn Wolffsen (1708-1791). Efter brylluppet i 1770 bosatte Caspar Wolffsens forældre sig i et 10-fags hus på vestsiden af Grønnegade (nuværende nr. 25-27) i Rønne og i 1790 flyttede familien over på den modsatte side af gaden til en firelænget gård på hjørnet af nuværende Silkegade (nr. 10) og Grønnegade (nuværende nr. 28 og 30)⁶. Efter faderens død i 1809 fortsatte moderen med at bo i "Madam Wolffsens Gård", hvor den første dilettantkomedie i Rønne blev opført



Kort ca. 1818 fra dr. Kabells beretning om Rønne Dilettantcomedie der blev gengivet i uddrag i det første bind af Bornholmske Samlinger fra 1906. Madam Wolffsens Gård ligger på hjørnet af Silkegade og Lillegade, og blev i 1822 købt af Caspar Wolffsen ved moderens død. Af et kort over Rønne Kjøbstad fra 1858 er adskillelsen mellem Grønnegade og Lillegade rykket frem til Silkegade, som det stadig ses i dag. Foto: Jens Buus Jensen.

i 1818⁷, og i 1822 købte Caspar Wolffsen gården for 1100 Daler Sølv i forbindelse med moderens død⁸.

Caspar Wolffsen havde 4 brødre, der alle stod til søs, og 3 søstre, og slægten var i sin tid indvandret fra Skotland. Caspar Wolffsen blev født 16. december 1781 og døde 29. november 1836. Ti år gammel blev han sendt til søs, og fra han var fjorten tog han på langfart. Faderen, der tilføjede var lærer i navigation ved Latinskolen i Rønne, havde oplært ham i navigation og enogtyve år gammel blev han skibsfører og gjorde fire rejser som sådan til Vestindien, inden Danmark blev inddraget i Napoleonskrigene i 1807.

"I 1803 havde han en Dag pyntet sig for at gaa til Skipperbal, og Moderen spurgte, om "Celia" skulle være hans Baldame. Han svarede: Naj Celies Hals e for longer! Og dermed skraaede han over Gaden og gik til Moderens Bestyrrelse op ad den brede Trappe til Kommandant Andr. Undalls Enkes Bolig (nu missionshotellet), hvorfra han til Ballet medbragte Kommandantens unge, smukke Datter Maria Elisabeth Undall hvem han ægtede 21.09.1804"⁹. Maria Elisabeth døde allerede i 1808 efter at have født 2 børn, datteren Else Cathrine Wolffsen og sønnen Andreas Frederik Wolffsen, hvis fødsel kostede hende livet mens drengen døde 4 måneder senere.

Herefter havde Wolffsen en husholderske fra Allinge med hvem han fik en datter, og i 1811 giftede han sig igen med Johanne Sabine Behrens, født 1785 og død 1845, med hvem han fik 2 børn, en søn og en datter, der fik samme navne som de to første børn.

I 1824 døde datteren Else Cathrine af første ægteskab under tragiske omstændigheder. Fra Johnsens Gård i Rønne

ventede hun på at få øje på det skib, der skulle bringe hendes forlovede hjem fra en tur til England. Imidlertid strandede skibet i en forrygende storm på Nordre Rev og alle ombordværende druknede. Hun ”faldt i afmagt og døde kort efter”, men hendes forlovede var ikke blandt de omkomne, idet han var kommet for sent til skibet¹⁰.

16 år gammel, i 1827, døde Andreas Frederik af andet ægteskab idet han kæntrede med sin jolle ud for Galløkken i Rønne, og herefter var der husholderskens datter og Else Cathrine af andet ægteskab tilbage. Sidstnævnte blev gift med L.G.W. Hasselriis og døde først i 1891. Ægteparret Hasselriis boede i Krystalgade i Rønne i den ejendom som L. Hjorth købte og indrettede terracottafabrik i, og her boede også ridder Wolffsens enke¹¹. Hasselriis var adjunkt på Rønne Latinskole indtil han i 1853 fik embedet som postmester i Åbenrå.

Ridder Wolffsen

Caspar Wolffsen var en af de første, der blev ansat som kaperkaptajn. Han var kendt som en uforfærdet sømand, og det varede ikke længe før man hørte om ham.

Hans første skib var en skonnert ved navn ”Mandal” på 15 kommercelæster¹² og udrustet med 8 (attenpundige) kanoner og 66 mands besætning. Skibet var ejet af et interessentskab i København, og med som næstkommanderende havde han sin broder, Christian Wolffsen (1785-1836). I november 1807 vendte de tilbage til København med ikke mindre end 6 priser¹³.

I juni måned 1808 indtraf en af de episoder, der var med til at sætte fokus på Caspar Wolffsen. Ud for Nivå blev ”Man-

dal” angrebet af ikke mindre end 9 armerede engelske orlogsskibe, 2 kanonbåde og 7 barkasser, da man var ved at eskortere en prise ind til København. Wolffsen kunne ikke undslippe, og valgte at tage kampen op. Major von Scholten¹⁴ overværede slaget fra land og indsendte en rapport herom til regeringen, hvori han roste såvel Wolffsen som hans mandskab, der ”var særdeles raske og uforfærdede, og selv naar Kuglerne fra de fjendtlige fløj over og omkring dem, fyrede de stedse med den største Kontenance, og ingen ville forlade Skibet, skjønt Kaptajnen spurgte dem om de vilde i Land. De forsikrede at de vilde holde ud til sidste Mand, og da de havde bortskudt alle Karduser, blev otte Mand sendt ned og opskar to Flag og fyldte Karduser¹⁵ paany. Ligeledes gjorde man klar til, for møden- de Tilfælde, at fornagle Kanonerne og til at børe Huller i Skibet¹⁶.”

Christian Wolffsen var i mellemtiden blevet fører af skonnerten ”Frederiksværn” på 27 kommencelæster, en besætning på 71 mand og 19 kanoner, og i efteråret 1808 træffer vi begge brødre i Østersøen, hvor de samarbejder om at tage priser og indbringe dem til Christiansø eller Rønne.

Christiansø lå i første parket til englændernes konvojsejlad mellem Baltikum og England. Brødrene Wolffsen benyttede den taktik, at de ved gunstig vind gik op mod Karlskrona hvorfra de engelske konvojer afgik om aftenen. I nattens løb afskar de nogle skibe, som de om morgenen kunne nå at bringe i sikkerhed i havnen på Christiansø.

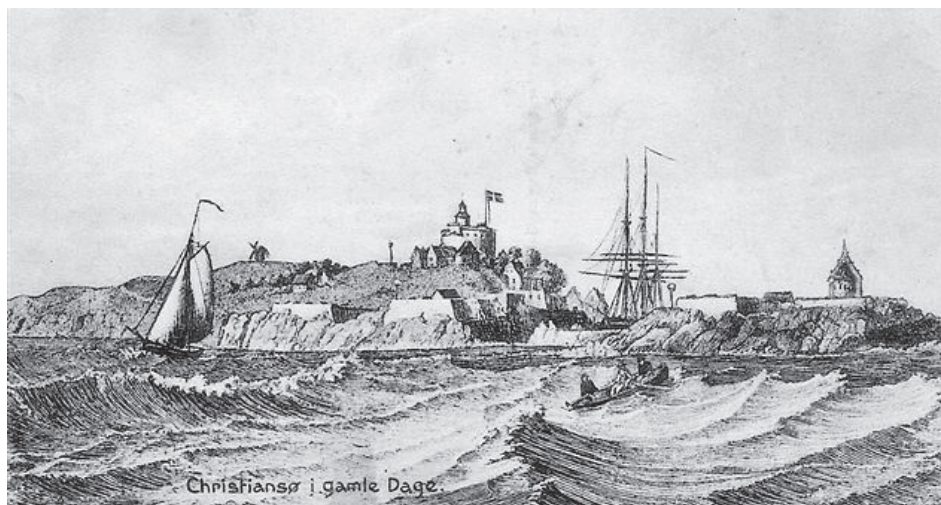
Det var den almindelige opfattelse at deres skonnerter var lidt for store til kapervirksomhed i Østersøen, fordi de tiltrak sig for stor opmærksomhed fra



Den engelske marinemaler John Gardner har malet dette billede af skonnerten "Mandal" der var en tidligere norsk galej. Det var Wolffsens første skib som kaper og det var ejet af et interessentskab i København. Med sig om bord som næstkommanderende i 1807 havde Caspar Wolffsen sin broder Christian.

fjendens orlogsfartøjer; men det synes ikke at have givet brødrene Wolffsen problemer. De samarbejdede langt mere med fæstningen på Christiansø end andre kapere og fungerede som en slags paramilitær flådeenhed. De veg ikke tilbage fra at stævne ud og forsøge at fordrive fjendtlige orlogsskibe, der var kommet for tæt på fæstningen. Det var dog næppe ren og skær altruisme, der var grundlaget for disse aktiviteter, for brødrene havde en egeninteresse i at forsvare de priser, de havde liggende i havnen på Christiansø. De havde tillige en bibeskæftigelse for fæstningen med transport af fanger fra priserne. Under englændernes angreb på fæstningen den 24. oktober

1808 indtog brødrene Wolffsen og deres besætninger en ny rolle, idet de sammen med andre kaperkaptajner tilbød deres assistance på selve fæstningen, der på den måde fik forstærket sit forsvar¹⁷. Løjtnant Marcus Bech beskriver i sine erindringer, hvorledes kaperne deltog i forsvaret af fæstningen på land: "Straks om Morgenens, da Fregatterne bemærkedes, og Generalmarchen lød, begave Hr. Wolffsen og Capt. Hatting, der ogsaa førte en Kaperskonnert – en snurrig Fyr, der kaldte alle Galeaser for Lyseaxe – samt endnu en Kaper, med deres hele bevæbnede Mandskab, over 150 Mand, sig i Land og tilbød Commandanten disse til Tieneste paa Fæstningen. Med megen



Postkort af Christiansø og Frederiksholm set fra nord med et tremastet skib i havnen mellem øerne. Tegneren har været betaget af klipperne, der er blevet noget højere end de er i virkelighedens verden.

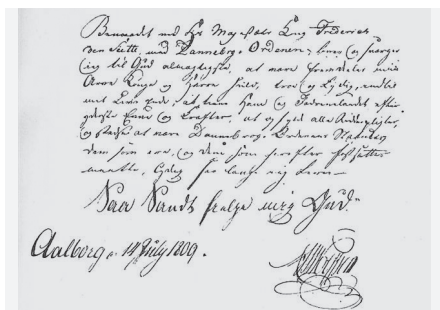
Glæde modtoges denne Forstærkning, og bleve de ansatte paa forskellige Steder under deres Captainers Commando, hvor de forbleve, indtil hele Affairen var forbi ved Middagstid.”

Efter bombardement af fæstningen var der en betydelig nedgang i kapervirksomheden i Østersøen på grund af englændernes blokade af transporten til og fra Christiansø, og også brødrene Wolffsen forlagde deres aktiviteter til andre farvande.

Den 28. juni 1809 belønnede kongen den kun 27-årige skibsfører Caspar Wolffsen med ridderkorset for hans ”kække færd”, og fra da af hed han aldrig andet end ”ridder Wolffsen” på Bornholm. Det var en helt usædvanlig æresbevisning, for man uddelte ikke nær så mange ridderkors som i dag, og slet ikke til så ungt et menneske. Hans egen levnedsbetegnelse gik tabt ved Christiansborg Slots brand i 1884¹⁸, men ridderregistrene indeholder følgende oplysninger om ham: ”Har

med ”Danneschiold” den 17. Maj 1809 under den jydsk Kyst haft Fægtning med 2 engelske Kanonbaade, 6 Barkasser og 2 Chalupper, hvori var 600 Mand. Her foruden har han den 7. Juni næstefter mellem Anholt og Læssøe erobret en engelsk Kanonbaad paa 2 Stk. 18 Punds Kanoner¹⁹.”

Man kan undre sig over, at Wolffsen tilsyneladende var den eneste kaperkapitajn, der modtog ridderkorset, når der i løbet af kaperkrigen var blevet udstedt omkring 600 kaperbreve, hvis indehavere med større eller mindre held drev kapervirksomhed. Måske skal man søge en del af forklaringen på æresbevisningen i den af von Scholten indberettede batalje ud for København og Wolffsens bistand til forsvaret af fæstningen på Christiansø, hvor hans indsats uden tvivl var medvirkende til, at den enevældige konge ikke led endnu et forsmædeligt nederlag til englænderne men tværtimod kunne fremstå som en slags sejrherre.



Caspar Wolffsens ridder-ed. I bogen om "Ronne Søfarts Historie", skriver K. Thorsen, at der hvilede et komisk skær over Wolffsens udnævnelse til Ridder af Dannebrog, fordi man ikke kunne finde manden, der skulle bæres. Ridderkorset blev sendt til det rederi i Aalborg, der havde kontakt med Wolffsen, men det kom retur med "adresse ubekendt", og først et halvt år senere fandt deko-rationen sin rette ejermand. Historien er ganske god, men er nok blevet bedre med tiden, for som det fremgår, afgav Caspar Wolffsen sin ridder-ed til kongen den 14. juli 1809. Kongen havde tildelt ham ridderkorset den 28. juni 1809.

Wolffsens meriter som kaper

Wolffsen var så berømt som kaper, at den norske forfatter Christianus Flood gav ham tilnavnet "Bornholms Torden-skjold".

Det var nok først og fremmest hans mod og hans måde at løse problemer på, der gav ham dette ry.

Hans mod kan måske bedst illustreres med en episode ved Kastellet i Rønne nat-ten til den 20. december 1810. Wolffsen var gået i land for at besøge familien, da det pludselig blæste op. Hans skib "Grev Danneskjold" og et par priser lå for anker på reden men rev sig løs og drev ind på kysten ved Kanondalen ved Rønne, hvor "Grev Danneskjold" væltede om på siden,

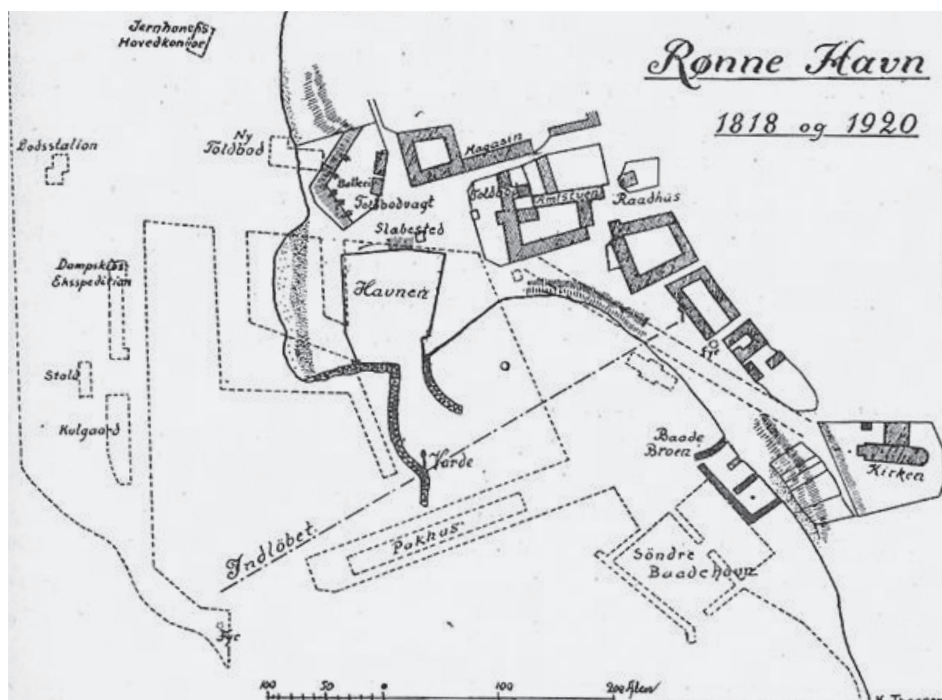
så besætningen måtte klamre sig fast til skibets læside. Da Wolffsen fik underret-ning om faren, fik han fat i en lille jolle, der kunne rumme 3 mand ud over ham selv, og bar den ud til strandingsstedet hvor han ene mand 19 gange roede ud til skibet og fik bragt sin besætning sik-kert i land²⁰.

En af de mere kuriøse historier om Wolffsens opfindsomhed knytter sig til en batalje med et antal engelske krigs-skibe, der havde tvunget ham til at stryge flaget hvorefter otte engelske officerer entrede hans skib; men Wolffsen havde forinden strøet dækket over med krudt og beordret besætningen under dæk. Da englænderne satte foden på dækket antændte han krudtet og englænderne sprang i forfærdelse i vandet. Krudtet havde dog hverken gjort skade på men-esker eller skib, og Wolffsen satte sejlene og stak af fra englænderne, der ikke vid-ste, hvad der var sket og derfor ikke turde skyde ind i krudtrøgen med risiko for at ramme deres egne officerer²¹.

Der er ingen tvivl om, at de mange myter omkring kaperne i almindelighed og Wolffsen i særdeleshed, var med til at stive befolkningens selvtillid af og give hele kaperiet et nationalromantisk skær. Reelt set var kapervæsenet dog ikke sær-lig velorganiseret, og kaperne lå i indbyr-des strid om priserne ligesom man ikke kunne forhindre den engelske handel i Østersøen.

Bornholms Guvernement

Den 22. december 1807 besluttede kron-prins Frederik at oprette et militærgu-vernement for Bornholm og Christiansø under henvisning til de ekstraordinære forhold der herskede i landet.



Kort over Rønne havn. En del af bygningerne fra begyndelsen af 1800-tallet er stadig bevaret. (Tegning af arkitekt K. Thorsen).

Guvernøren blev øernes øverste myndighed både militært og civilt, og både kommandanten og amtmanden blev underlagt ham.

Amtmand Thaarup følte sig med nogen ret desavoureret i sin stilling, og da der kom en ny guvernør i 1808 (den første guvernør døde) blev det for meget for Thaarup, og han søgte sin afsked som amtmand og tiltrådte en administrativ stilling i København.

Den nye guvernør var kommandørkaptajn C. A. Rothe, der med stor energi kastede sig over at forbedre øernes forsvarsværker både til lands og til vands. Efter englændernes ran af den danske flåde fik Rothe udvirket, at man i 1809/10 i Rønne fik bygget fire kanonbåde med

navnene "Rønne", "Nexø", "Allinge" og "Svaneke".

De blev alle stationeret på Christiansø, og ud over at bidrage til øgruppens forsvar, fungerede de som kaperbåde og indbragte adskillige priser til fæstningen på Christiansø.

Også på det civile område gennemførte Rothe en række initiativer, der var til gavn for Bornholm, blandt andet ved at sikre øens forsyninger af brødkorn og andre livsvigtige fødevarer, selvom det betød et forbud mod brændevinsbrænding i stort set hele året 1813 på grund af kornmangel²². I disse sager blev han assisteret af den nye amtmand, Christian Jespersen, der var konstitueret i embedet efter Thaarup.

Kaperkrigens økonomi

I løbet af kaperkrigen lykkedes det Wolffsen at kapre 32 skibe, hvoraf nogle var særdeles værdifulde. Det gjorde ham til en meget rig mand, der fra 1808 boede i København i herskabelige omgivelser. Men han satsede stort, og da kaperkrigen var slut, var hans formue også sluppet op.

Nogle af de priser, som Wolffsen havde indbragt til Christiansø, blev i marts 1809 sendt på auktion i København. En enkelt indbragte alene 40.000 Rdl. Det var en last bestående af 1000 tønder tjære, som blev købt af regeringen. Der er eksempler på, at enkelte priser indbragte over 200.000 Rdl. på auktion.

Den normale fordeling af gevinsten ved kapringer var, at den blev delt i 3 lige store dele, til kongen, rederiet og besætningen, men fra 1752 havde kongen frasagt sig sin andel af provenuet, således at det blev delt mellem ejerne og besætningen efter nærmere aftale. Wolffsen var en af dem, der investerede sin gevinst som skibsfører i udrustning af andre kaperbåde.

Kapervirksomheden bidrog til en væsentlig forbedring af den bornholmske handelsflåde, idet en del af de kaprede skibe, der blev solgt på auktion ved priseretten i Rønne, blev købt af redere på Bornholm.

Også på anden vis bidrog kaperkrigen til den bornholmske søfarts historie. Den 3. juni 1808 erobrede den danske "Søe-Lieutenant C. Wulff", med de 4 kanonchalupper han havde kommandoen over, den britiske orlogsbrig "The Tickler". Det var det første britiske orlogsskib, der blev erobret af danskerne under krigen, og det indgik uden navneændring i den danske flåde. I 1815 blev briggen solgt på auktion i København for 25.000 Rbd. Den fik

navnet "Frederikke Louise" og fungerede som fragtskib indtil 1842, hvor den blev købt af købmand og skipper J.J. Thorsen i Rønne for 7.000 Rbd. I Rønne fik han den ombygget og udrustet til robbefangst, d.v.s. til sælfangst i Det nordlige Ishav. Sælernes skind var efterspurgt, og det samme gjaldt spæklaget, der blev anvendt som tran til belysning. Da "Frederikke Louise" vendte tilbage til Rønne i 1851 med en rekordstor fangst på 5 600 robber og 148 fade spæk, var hun simpelthen kassabel og måtte hugges op²⁴.

Det kan være vanskeligt at få begreb om, hvor store penge der egentlig var på spil i kaperkrigen – og der er ikke ret meget at sammenligne med. Man anslår, at det samlede prisebeløb ved auktionerne i de godt 6 år kaperkrigen varede, beløb sig til omkring 100 mio. Rdl. Til sammenligning kan nævnes, at de direkte skatter i 1810 i alt beløb sig til knapt 6 mio. Rdl., mens de indenlandske afgifter (konsumtionen) og tolden beløb sig til knapt 3 mio. Rdl.²⁵. I 1810 havde alene de prisedømte skibe, der var indbragt til Rønne, en værdi af 3,3 millioner Rigsdaler²⁶. Der blev investeret store summer i at bygge og udruste kaperskibe, så alt i alt var kapervirksomheden en faktor, der satte skub i samfundsøkonomien og den galopperende inflation.

Caspar Wolffsen og toldvæsenet

Efter at freden i Kiel i begyndelsen af 1814 havde sat en stopper for de anarkistiske kaperdage, ernærede Wolffsen sig et par år som koffardikaptajn på langfart, men han trivedes ikke rigtigt med jobbet og vendte tilbage til Bornholm.

Her ernærede han sig som fisker, men han opfiskede nok mindst lige så meget

smuglergoods, som han fangede fisk. Det samme gjaldt for hans bror Christian, der blev pågrebet for smugleri i Sverige og endte sine dage i fængsel.

Fiskeriet var en usikker og ikke særlig profitabel levevej, så Caspar Wolffsen fik ansættelse som kongelig toldbetjent i Rønne i 1821 efter J.C. Schmidt, der var blevet suspenderet efter 6 år i tjenesten, og i 1829 avancerede Wolffsen til toldinspektør og dermed chef for toldvæsenet på hele Bornholm. Han har uden tvivl haft magtfulde venner, og nepotisme var ikke ukendt ved besættelse af kongelige embeder.

For at forstå arbejdsvilkårene som ansat tolder er det vigtigt at bemærke, at den faste gage var lille, men at man kunne supplere den på forskellig vis med procenter af intraderne (de told- og afgiftsbeløb m.m. der blev opkrævet ved toldstedet) og sportler (gebyrer, diæter og diverse biindtægter f. eks. ved vejning og måling.) Først i 1851 blev der vedtaget en ny lønningslov, hvorefter de ansatte udelukkende blev aflønnet med en fast gage. I 1795 var den bornholmske toldinspektørs løn 300 rigsdaler i fast årsgage samt 25% af tolden (ca. 1300 rigsdaler)²⁷.

Da Wolffsen blev antaget som kongelig tolder i 1821 havde Bornholm ca. 20.000 indbyggere, hvoraf en tredjedel boede i købstæderne og hvor Rønne var næsten lige så stor som de øvrige købstæder til sammen og havde knapt 600 boliger.

Af en samtidig kilde fremgår, at "De Kongelige Toldintrader saavel i Naturalier som i Penge af Skatter, Afgifter, Toldindtægter m.v. oppebæres og nedlægges paa Amtstuen i Rønne, hvorover Amtsforvalteren som første Oppebørselsbetjent holder Regnskab. Toldintraderne indkasseres i Rønne og i Nexø og afleve-

res Terminviis til Amtstuen. – Toldvæsenets Personale paa Bornholm bestaar af en Told-Inspecteur for det hele, en Toldkasserer og Toldkontrolleur i Rønne og en Toldoppebørselsbetjent i Nexø, desuden i hver Kjøbstad en Toldbetjent, som forretter Visitering²⁸."

De nævnte personer var Told-Inspecteur Chr. G. D. Lohmann, Toldkasserer Chresten Krumm og Toldkontrolleur (kongelig toldbetjent) Caspar Wolffsen. I Nexø hed Toldoppebørselsbetjenten Lars Gram²⁹. Toldbetjentene i de øvrige købstæder var ikke fastansat.

Da prins Christian Frederik, den senere konge Kristian VIII, gæstede Bornholm i 1824 skrev han bl.a. i sin dagbog om besøget på Toldboden i Rønne: "Der lægges fornemmeligen Viine og Brændeviine, bestemte til at indsmugle i Sverrig, naar i Efteraaret Told Opsynet til Søes slappes. Toldbetjentene i Land frygte Smuglerne ej. Paa Bornholm har de godt Folk ikke heller meget at frygte af Toldvæsenet, der er kun een Told Inspecteur for heele Øen, og han er kun svagt understøttet, især på Østkysten, jeg har kun seet een Toldbetjent i Nexø, og han gjorde vist ingen Fortred³⁰." Man kan måske ane Wolffsens stemme i baggrunden.

I Nexø var der oprettet et fastbemandet toldsted i 1805. "Byen havde næppe egentlig savnet ham (toldbetjenten); "Bornholms Beliggenhed tilbyder herlig lejlighed til Snighandel", skreves der 1810, og i saa Henseende havde det været en Fordel for Nexø Skippere, at Landstolderen sad omme på Vestkysten, i Rønne. Naturligvis var det rent tilfældigt, at Byen nu gav sin nye Tolder Lars Gram meget andet at tage vare. Han styrede Frederiks Stenbrud fra Nytaar 1806 til ind i 1808, og han udførte Hvervet som By-

og Herredsskriver fra 1809 til 16. Naar nu Byskriveren sad og skrev i Aakirkeby, mærkedes Tolderen næppe stort paa Nexø Havnebro³¹.”

I årene umiddelbart inden Wolffsens ansættelse som tolder i Rønne intensiverede toldvæsenet kontrollen til søs, primært i de indre danske farvande, men først i 1824 oprettede man Krydstoldvæsenet som institution på grund af de gode resultater denne form for smugleribekæmpelse kunne fremvise. Bornholm opnåede aldrig at få et krydstoldfartøj stationeret her, men i 1853 blev toldkrydser nr. 21 bygget hos bådebygger S. P. Bech i Rønne³². Dette krydsfartøj indgik i det østlige Krydstoldvæsen, der kontrollerede de indre danske farvande og Øresund, men udgik allerede af krydstoldflåden i 1869. Krydstoldvæsenet blev nedlagt i 1904.

Kort efter sin ansættelse som kongelig tolder - den eneste direkte under toldinspektøren for Bornholm - luftede Wolffsen den ide, at det også på Bornholm ville kunne lønne sig at udføre toldkontrol til søs for at dæmme op for smugleriet (han havde førstehåndskendskab til, hvad der rørte sig i farvandet omkring Bornholm).

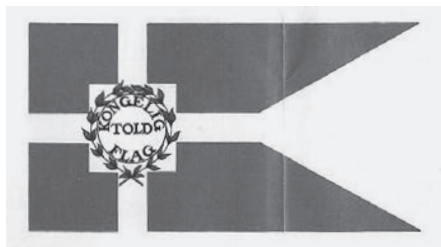
Chefen for det bornholmske toldvæsen fra 1814 til 1829 var toldinspektør Christian Gottfred Ditlev Lohmann, som prins Christian i 1824 beskriver således: ”Told Inspecteuren Cancellieraad Lohmann, en ung men meget før Mand der har været Militair og som i Embedet har været saa heldig at efterfølge sin Fader. Han er en driftig Mand god jordbruger og bygningskyndig saa at han i dette Fag gaaer Øvrighed og private tilhaande. Saavidt jeg har mærket er han almindelig agtet og virksom i sit Embede³³.”



Da toldvæsenet i 1982 fejrede etatens 350 års jubilæum var det motiver fra krydstoldvæsenet, der blev brugt som blikfang. I anledning af jubilæet blev der udarbejdet en plakate og et frimærke med krydstoldvæsenets flagskib Argus som motiv. Den gengivne førstedagskuvert indeholdt tillige et billede af ”Den forenede Kryds-eskadre år 1828”. Det sejlen de toldvæsen, krydstoldvæsenet, eksisterede som en lille etat i etaten fra 1824 til 1904 og havde i sin storhedstid i 1880’erne omkring 30 krydstoldfartøjer og et større inspektionsfartøj.

Lohmann var med på idéen om krydstolden, men de centrale myndigheder gav afslag på en ansøgning af 15. februar 1822³⁴ om at dække udgifterne hertil. Derfor købte og udrustede Wolffsen og toldinspektøren for egen regning en krydsbåd³⁵ med navnet "Den bornholmske Ørn", og i løbet af nogle år gik de centrale myndigheder med til at dække udgifterne til driften, da man kunne fremvise gode resultater i form af en betydelig mængde beslaglagt smuglergods til søs. Båden var imidlertid ikke særlig egnet til formålet, så Wolffsen og Lohmann fik bygget en ny båd i Sverige (stadig for egen regning). Da de opdagede, at der skulle betales 12½ pct. i indførselstold for båden, søgte de kongen om fritagelse herfor – og fik det, selv om Toldforordningens § 84 forbød toldvæsenets personale at "rede i skibe" uden særlig tilladelse³⁶. Wolffsen må have haft gode forbindelser tæt på kongen.

Efter Wolffsens død gik det tilsyneladende tilbage med toldkrydsningen, og båden blev solgt til staten. Et anonymt indlæg i Bornholms Avis den 9. juli 1839 lyder: "Der gaar et Rygte, at Skipperne have i sinde at foranstalte en Subscriptionsplan sendt omkring for at samle milde Bidrag til at faae den kongelige Krydsbaad hersteds tjæret, malet og slaadet o.s.v.; det er naturligvis Snak, men kjedeligt nok er det, at Sligt dog skal have sin Grund i, at Krydsbaaden, der er Statens Ejendom, hvorfor der er givet 800 Rigsdaler i Kjøbesum og hvorfor der tilstaas den herværende Toldinspecteur Krigsraad Lemvig³⁷ 300 Rigsdaler til at holde den i Orden for, skal see slettest ud af alle Skibene her i Havnen, saa nogle endog meene, den passende kunde tjene til at optage Mudder i fra Muddermaskinen.



Lokale toldkrydsere havde besvær med at hævde deres autoritet, idet skipperne i koffardifarten hævdede, at man ikke kunne kende krydsfartøjerne, da de førte samme flag som andre handelskibe. Det førte til, at der i 1780 blev udstedt en "Placat angaaende Kongelige Told=Flag, hvilke visse Toldbetiente i Danmark herefter maa føre på deres Baade, naar de fare i Kongelig Tieneste." Plakaten blev i 1797 indarbejdet i den store forordning om tolden og købstadsconsumtionen i Danmark og Norge, således at: "når de hejse saadant Flag, kan undskyldning med ikke at have kendt dem, såmeget mindre antages." Flaget var i brug indtil 1890.

Det kan da ikke heri været af Mangel paa Tid, den ikke er blevet sat i tilbørlig Stand iaar; thi Gud veed, den ikke har været i for megen Activitet det sidste Halvaar, men mulig Seilene ikke taale at seile med." Og senere tilføjes; "Paa en meget heldig Rejse til Svaneke er Krydsbaaden bleven malet udenom"³⁸.

Amtmandens rolle

Siden enevældens indførelse havde amtmændene fungeret som en kontrolinstans over for det lokale toldvæsen, ligesom de var det på andre områder inden for den civile forvaltning. Dette administrative element mellem Generaltoldkammeret og de enkelte toldsteder fungerede dog ikke optimalt, og flere amtmænd var sig næppe deres forpligtelser bevidst, og

tre gange i den sidste halve snes år inden toldforordningen af 1797 måtte deres pligter indskærpes dem³⁹.

Efter adskillige års forberedelse indførtes den 1. februar 1797 en ny told- og konsumtionsforordning, og i denne blev, som nævnt, amtmændenes rolle som tilsynsmyndighed i provinsen atter præciseret, ligesom de blev pålagt, i tilfælde af dødsfald, at konstituere en anden duelig person i tolderembedet.

Med 1797-forordningen skete der en fusion af told- og konsumtionsopkrævningen og samtidig en skarp opdeling mellem opsyns- og regnskabsforretningerne, der blev ledet af henholdsvis en told- og konsumtionsinspektør og en told- og konsumtionskasserer. Ved de mindste toldsteder måtte toldinspektøren dog klare alle forretninger⁴⁰.

1797-forordningen skulle vise sig at være særdeles levedygtig. Konsumtionen blev ophævet i 1851, men bestemmelserne på toldområdet holdt sig gennem næsten 150 år, og blev først ændret i midten af det tyvende århundrede.

Uhæderligheden blandt tolderne

Enevælden var lig med centralisering og resultatet var en umådelig langsom forretningsgang. Afgørelser i selv de mest ubetydelige sager var ikke overladt til de lokale embedsmænd, og centralforvaltningen lyttede kun i yderst ringe grad til lokalforvaltningen. Dette forhold holdt sig i øvrigt til op i den sidste halvdel af det tyvende århundrede.

Centralforvaltningen forsøgte – delvis forgæves – at bekæmpe uhæderligheden blandt tolderne og holde smugleriet i skak. På Frederik VI's tid var embedsmænds bedragerier over for statskas-

sen en almindelig foreteelse og Marcus Rubin⁴¹ mente, at det var under General-toldkammer og Kommercekollegiet, at de fleste svigagtige forhold blev opdaget, og at toldembedsmænd over hele landet enten berigede sig på toldkassens bekostning eller lod sig bestikke til at se igennem fingre med toldsvig – måske oven i købet selv deltog i denne.

Rubin slutter sin gennemgang af disse forhold fra 1817 til et stykke ind i 1830'erne således: "Karakteristisk er det også, at overalt, hvor kommercekollegiet skulle give en officiel oplysning om ind- eller udførte varer, måtte det tage forbehold med hensyn til det smuglede kvantum, og dersom tolden i et givet år var nedsat eller hævet, gjorde man stedse opmærksom på, ved sammenligningen med det foregående år, at der måtte beregnes rigeligt tillæg til de kvanta, der var opgivet for de år, hvor toldsatserne var betydelige."

Toldvæsenet var absolut ikke afholdt og "toldbetjentenes gerning og dermed deres personer var genstand for folks foragt". Det ansås ikke for særlig kritisabelt at smugle, hverken privat eller erhvervsmæssigt, og et stort handelshus i København mente omkring 1790, at den illegale indførsel til København udgjorde 40% af den legale⁴².

Den farverige Ridder Wolffsens historie afsluttes i næste nummer af Zise

Noter

¹ Weisser, Julia Juhl m.fl.: Kaperi fra Christiansø 1807-1809. Projekttrapport fra RUC. 2006 side 58, hvor man vurderer de forskellige kilder om antal skibe i havnen og konkluderer, at det samlede antal godt kunne være 25-30 skibe.

² Sonne, Niels Erik: Pirater og patrioter. Rønne. 2010, Appendiks II side 116-119.

- ³ Weisser m.fl. side 57.
- ⁴ Becker-Christensen, Henrik: Dansk Toldhistorie II. Toldhistorisk Selskab. 1988, side 491.
- ⁵ Sonne, side 25 ff.
- ⁶ Kabell: Fra Rønne Dilettantcomédie, de første 75 Aar. I: Bornholmske Samlinger, 1. række, bind 1. Rønne 1906. Side 59-168, side 61 ff. og "Gamle huse i Rønne 1761-1967" udgivet af Rønne Byforening i 1967 samt "Bevaringsplan, Rønne", udgivet af Det særlige bygningssyns sekretariat i 1967.
- ⁷ Kabell, side 59 ff.
- ⁸ Hjorth, H: Den bornholmske Slægt Wolfsen. I: Bornholmske Samlinger, 1. række, bind 29, Rønne 1943. Side 109-152, side 128.
- ⁹ Hjorth side 125 ff.
- ¹⁰ I et synspunkt i Bornholms Tidende den 1. maj 2009 fortæller Freddie Ottenheim, Listed, den tragiske historie.
- ¹¹ Hjorth side 126 ff.
- ¹² 1 kommercelæst svarer til ca. 2 registertons.
- ¹³ Sonne, side 47.
- ¹⁴ Major von Scholten var chef for de landmilitære styrker i området.
- ¹⁵ Karduser = silkeposer, hvori der er indsyet en krudtladning.
- ¹⁶ Refereret efter Sonne, side 49.
- ¹⁷ Sonne angiver tallet til omkring 100 mand, mens Weisser m.fl. – baseret på Marcus Bechs langt senere nedskrevne beretning – angiver tallet til over 150 mand.
- ¹⁸ Hjorth, side 127.
- ¹⁹ Hjorth, side 126. Iflg. Sonne var skonnerens navn "Grev Danneskjold". Den kaprede kanonbåd blev i øvrigt købt af den danske marine.
- ²⁰ Zahrtmann, M.K.: Rønne By og Borgere. Rønne. 1927, side 188. Sonne, side 76, betvivler antallet og mener at det nok snarere var omkring 35 mand men konkluderer, at det er mindre væsentligt og at bedriften ikke bliver mindre af det.
- ²¹ Denne historie er lidt af en vandrehistorie om kaperne, idet den af forskellige kilder tilskrives forskellige kapere. Det kan heller ikke udelukkes, at flere kapere kan have benyttet metoden, da den først var blevet kendt.
- ²² Sonne, side 33 ff. og Salchow, U: Militærbeskrivelse over øen Bornholm. Bornholms Historiske Samfund. 1954, side 58 ff.
- ²³ Christian Jespersen, 1766-1837, var født i Nexø og søn af by-og herredsfoged Niels Jespersen og Berta Maria f. Dam. Som barn hjalp han sin svagelige far med hans arbejde. Han blev juridisk kandidat i 1787 og efterfulgte faderen i embedet i 1793. Den 1. februar 1809 blev han konstitueret og den 4. juli 1815 udnævnt til amtmand for Bornholm.
- ²⁴ Fischer Jørgensen, P: "Fra britisk orlogsbrig til bornholmsk robbefanger". I: Bornholmske Samlinger III række bind 1. Rønne 1987, side 9-42.
- ²⁵ Rafner, Claus: Dansk Skattehistorie IV. København. 2008, side 382.
- ²⁶ Sonne, side 30.
- ²⁷ Thorsen, K.: Rønne Søfarts Historie. Rønne. 1939, side 120.
- ²⁸ Salchow, side 56 ff.
- ²⁹ Tornehave, Bodil: Embedsperioder for ledende toldembedsmænd på Bornholm 1981 (ikke publiceret).
- ³⁰ Prins Christian Frederiks Bornholmsfærd 1824. Dagbøger, udgivet af Bornholms Historiske Samfund. 1925, side 60-61
- ³¹ Petersen, K. A. og Zahrtmann, M.K.: Nexø Byes Historie. I: Bornholmske Samlinger 1. Rk. Bind 14. 1922, side 97 ff.
- ³² Svalgaard, Robert: Krydstoldvæsenet. København. 1983, side 7 ff. og side 78 ff.
- ³³ Prins Christian Frederik, side 21.
- ³⁴ Tornehave, Bodil: Fra Zise til Moms. Rønne. 1981, side 22.
- ³⁵ Petersen, Holger Munchaus: Kongelig Told Flag. I: Zise, nr. 2. 1985, side 69-78.
- ³⁶ Svalgaard, side 20-21.
- ³⁷ Jacob Peter Lemvig efterfulgte Wolffsen som toldinspektør indtil 1843.
- ³⁸ Citeret efter Thorsen, side 122.
- ³⁹ Toldetaten nr. 301, side 17
- ⁴⁰ Becker-Christensen, side 467 ff.
- ⁴¹ Marcus Rubin (1854-1923) var nationaløkonom og historiker. Generaldirektør for skattevæsenet 1902-13 og derefter nationalbankdirektør.
- ⁴² Toldetaten nr. 301, side 16-17.

Tolddepartementet - et tilbageblik

af Erik Blegvad Andersen

Tolddepartementet - eller Departementet for Told- og Forbrugsafgifter blev oprettet i 1919 som afløser for det daværende Generaltolldirektorat, der igen havde rødder tilbage til 1600 tallet.

Chefen for departementet havde titel af generaldirektør indtil 1965, hvor Direktoratet for Toldvæsenet blev udskilt fra departementet. Paul Gersmann blev ved den lejlighed departementschef for departementet og J. V. Henriksen tolldirektør. Forud for udskillelsen af direktoratet var gået en lang magtkamp mellem departementets få akademikere på den ene side og det store flertal af etatsuddannede toldere på den anden. Sporene fra denne kamp var stadig markante langt op i 70'erne.

Gersmann så tidligt, at toldens rolle ville blive gradvis mindre på grund af internationaliseringen og frihandelsplanerne. Toldindtægterne, som i umindelige tider havde været en af statens vigtigste finansieringskilder, ville blive stærkt svindende. Toldens andel af statens indtægter, som i begyndelsen af århundredet var på omkring 50 %, var på vej til kun at udgøre 1-2 %. Hertil kom, at finansieringen af velfærdsstaten krævede stadigt nye indtægter. Gersmann satsede i stedet for tolden på udviklingen af den indirekte beskatning. Han havde været en af hjernerne bag omsen og momsen og stod senere for en kraftig modernisering og udvikling af forbrugsafgifterne. 1970'erne var præget af økonomisk krise. Nye afgifter så dagens lys, og de eksisterende blev forhø-

jet gang på gang. Gersmann var med på det hele og var en fremragende rådgiver for de skiftende finans- og skatteministre. Det var utvivlsomt Gersmanns fortjeneste, at administrationen af momsen blev placeret i Tolddepartementet og ikke i Skattedepartementet.

Departementet fremstod i 70'erne som en, med datidens øjne, moderne og attraktiv arbejdsplads. Lad os se lidt nærmere på rammerne for arbejdet i departementet dengang.

Danmark blev – som bekendt – medlem af De europæiske Fællesskaber (EF) den 1. januar 1973. Forud for medlemskabet var der i 1950'erne og 1960'erne sket en stærk udvikling af den internationale og europæiske dagsorden. GATT var etableret med et internationalt regelsæt for handels- og toldpolitikken, OEEC/OECD, EFTA og EF var vokset frem til styrkelse af det internationale samarbejde. Danmark havde været med til at grundlægge det, der senere blev til Verdenstoldorganisationen (WCO).

Frihandel og fjernelse af toldbarrierer var i fokus. Romtraktaten var blevet undertegnet af Tyskland, Frankrig, Italien og Benelux-landene i 1957. Storbritannien valgte dengang at stå udenfor EF, men frygtede samtidig konsekvenserne for sin eksport til de seks lande, når disse afskaffede de indbyrdes skranker for samhandelen og opstillede en fælles toldmur over for bl.a. britisk eksport.

Danmark var i samme kattepine. Vi havde valgt at følge Storbritannien, som

var vores vigtigste marked for landbrugs-eksporten.

Men kunne skaderne ved at stå udenfor EF begrænses? Først prøvede briterne at skabe forståelse for et europæisk industrielt frihandelsområde, så overvejede Danmark, Norge Sverige og Finland i årene 1954-58 oprettelse af et Nordisk fællesmarked. Overvejelser der blev taget op af skuffen igen i slutningen af 1960'erne (Nordek). Ingen af disse bestræbelser bar frugt.

Herefter enedes Danmark, Norge, Sverige, Storbritannien, Østrig, Schweiz og Portugal om at oprette frihandelssamarbejdet EFTA som trådte i kraft i 1960. Det var et hovedformål med EFTA at bane vej for en bred europæisk markedsløsning. Parallelt hermed søgte Storbritannien, Danmark og Norge allerede i 1961 om medlemskab af EF. Forhandlingerne brød sammen flere gange. Hele tre franske (de Gaulle)vetoer blev nedlagt mod en udvidelse af EF med Storbritannien. Herefter prøvede man en ren Nordisk løsning kaldet Nordek, som var tæt på at blive en realitet, men kort før den endelige beslutning trak Finland sig, hvorefter forhandlingerne brød sammen. Imidlertid var de Gaulle gået af som fransk præsident i 1969 og vejen var banet for de afsluttede forhandlinger om EF-medlemskabet. I 1973 kunne Danmark, Irland og England sætte sig ved mødebordene i Bruxelles som fuldgældende medlemmer. De 6 var blevet til de 9. Norges befolkning stemte nej til medlemskabet.

Toldindtægterne som i århundreder havde været af væsentlig betydning for landenes statskasser skulle som nævnt afløses af andre indtægter, da det europæiske toldfællesskab gjorde, at denne indtægt svandt ind. Danmark indførte på

den baggrund først en gros omsen i 1961 og derefter momsens i 1967. I EF blev det besluttet, at alle medlemmer af EF skulle indføre moms.

Opgaven med at indføre og administrere, først omsen og så momsens lå, som nævnt, i Danmark hos toldvæsenet. I langt de fleste lande valgte man i stedet at lade skattevæsenet få opgaven.

Toldvæsenet skulle således i disse år både nedtrappe toldsatsene, EFTA-samarbejdet skulle afvikles og afløses af EF-samarbejdet og samtidig skulle det sikre en velfungerende moms. De stadige forhøjelser af afgifterne suppleret med helt nye afgifter måtte også håndteres. Told- og afgiftslovgivningen skulle tilpasses medlemsskabet af EF.

Som en yderligere udfordring besluttede regeringen i 1971, at der under meget stramme frister og under yderst vanskelige politiske vilkår skulle indføres en midlertidig, ekstraordinær importafgift på 10 %. Afgiften, der var i strid med alle internationale forpligtelser, blev gennemført i vakuummet mellem EFTA-medlemskabet og vores indtræden i EF. Skattevæsenet blev stort set ikke berørt af disse forandringer. Til gengæld havde indførelsen af kildeskatten trukket tænder ud i årene forud.

Både Skat og Told lå i 1973 under Finansministeriet, som dengang var en mastodont af et ministerium. Det bestod af Budgetdepartementet, Administrationsdepartementet, Lønnings- og Pensionsdepartementet, Skattedepartementet, Departementet for Told - og Forbrugsafgifter samt ikke mindre end 4 hovedrevisorater. Under Skattedepartementet hørte Statens Ligningsdirektorat, Kildeskattedirektoratet og Landsskatteretten. Direktoratet for Toldvæsenet hørte under

Departementet for Told- og Forbrugsafgifter.

Som ung cand. jur. - fra provinsen - begyndte jeg i marts 1971 som sekretær i Finansministeriet, Departementet for Told- og Forbrugsafgifter, Frederiksholms kanal 25 opgang B, 1220 København K i Momskontoret under kontorchef Bastholm. Jeg blev fra første dag tilknyttet forberedelserne til EF-medlemskabet. Departementet var dengang en vigtig brik i centraladministrationen i forbindelse med markedsovervejelserne og forberedelserne til medlemskabet. Told og afgifter var ikke lige, hverken dengang eller nu, kerneområder i det juridiske studium, men den internationale dimension tiltrak mig. Hvis Danmark blev medlem af EF ville der blive spændende arbejdsopgaver for departementet, hvis ikke ville jeg se mig om efter andre græsgange.

Vi blev medlem, og det blev til mere end 40 års spændende arbejdsliv med told, afgifter og skatter og meget meget mere.

Hvordan var tolden organiseret?

Departementet for Told- og Forbrugsafgifter, suk man fornemmer næsten støvet. Men nej, århundreders toldstøv lå ikke længere så tungt over departementet, som man måske kunne forestille sig. Afstøvningen var begyndt nogle år tidligere bl.a. med oprettelsen af Direktoratet for Toldvæsenet i 1965. Direktoratet var et resultat af toldetatens ønske om at fravriste departementets forhadte akademikere noget af magten og sikre sig nogle af de trygge, høje stillinger i toldvæsenet. Toldfagligheden skulle ikke længere fortrænges af akademiske generalister. Akademikerne blev placeret i det nye

departement, de etatsuddannede i Tolddirektoratet. En levende beskrivelse af magtkampen er givet i distriktstoldchef Knud Wieth-Knudsens skrift fra 2003 - "Toldetatens storhed og fald". Den mere nøgterne fremstilling af, hvad der foregik bag kulisserne er givet i Dansk Toldhistorie. Selv set med nutidens briller er det en utrolig historie. Efter denne magtkamp kunne støvet have lagt sig igen, men de internationale udfordringer, momsen og 1970'ernes linde strøm af afgiftsforhøjelser og -pakker betød, at både tolddepartementet og tolddirektoratet gik ind i en kontinuerlig udviklingsproces som med fusionen med skattesiden i 1990 gik op i en højere enhed - og et endnu højere gear.

For en nyansat akademiker var der en del formelle rammebetingelser, man hurtigt måtte lære sig. Man tog ikke lige til et møde i direktoratet, og man ringede ikke bare til etatens folk i Strandgade for slet ikke at tale om dem helt ude i distrikterne. Sådanne aktiviteter kunne kun finde sted med kontorchefens tilladelse. Med stor forundring fulgte man som nyansat den mobning, der overgik de tre kontorchefer med akademisk baggrund, der trods alt var blevet udnævnt i direktoratet, og den strid, der opstod ved udnævnelsen af en departementsakademiker (som tillige var etatsuddannet) til kontorchef i 1971. Forud for udnævnelsen havde selve finansministeren (Poul Møller) måttet bruge sin knappe tid på at holde otte møder om sagen, og den blev først bragt til afslutning af hans efterfølger (Erik Ninn-Hansen).

Heldigvis blev der i perioden ansat en række nyuddannede cand.politter og jurister i departementet, og vi fik hurtigt skabt frisk luft og et godt forhold til den ældre garde af ekspeditionssekretærer. Vi



Tolddepartementet blev ikke 25 år, men det blev Skatteministeriet. Her ses skatteministrene bortset fra Anders Andersen i anledning af 25 års jubilæet.

havde jo en fælles udfordring i forhold til direktoratet. Det styrker som bekendt sammenholdet, når der er en fælles ydre fjende.

Et af de første skrifter man blev introduceret til som nyansat var "Dødemandslisten". Her var medarbejderne opregnet efter anciennitet. Når en chef gik af, rykkede den ældste op som ny chef. Ved at kombinere alderssammensætning og antallet af foranstående med sin anciennitet kunne man regne sig frem til sit advancementstidspunkt. Det så sort ud for de mange, der blev nyansat i forbindelse med EF medlemskabet. Gersmann skar igennem i slutningen af 1970'erne og en række ældre ekspeditionssekretærer, der år ud og år ind trofast havde afventet deres tur måtte se sig overhalet af yngre kræfter.

Personerne i departementet

Departementschefen var Paul Gersmann, cand.polit., magtfuld og stærkt politisk begavet med tætte forbindelser til Jens Otto Krag, Viggo Kampmann og Erik Ib Schmidt. Han havde stort set ingen kontakt med told-direktøren J. V. Henriksen. Der var mere eller mindre vandtætte skotter mellem de to chefer og dermed også mellem departementet og direktoratet. Henriksen trådte tilbage i 1974. Mon ikke Gersmann havde en finger med i spillet?

Udnævnelsen af den etatsuddannede V.E. Parving til tolddirektør blev starten på en normalisering af forholdene, Parving var af samme politiske støbning som Gersmann, og de ti års kold krig blev afløst af gradvis optøning af forholdet på chefniveau og mellem medarbejderne i de to styrelser. Det hører med til historien,

at Gersmann i 1984, inden han sluttede sin karriere, sammen med tolddirektøren (nu C.A. Nielsen) fremlagde et grydeklart forslag til en fusion af departementet og direktoratet benævnt Struktur- og funktionsplan for Generaldirektoratet for Told og afgifter. Planen blev ikke ført ud i livet, men den genoplivede for en kort tid kampen mellem etaten og akademikerne.

Tolddepartementet havde dengang to afdelinger – toldafdelingen og afgiftsafdelingen. Departementet havde vel knap 100 medarbejdere. N. P. Jacobsen, cand. polit. var chef for toldafdelingen. Han havde været medlem af bl.a. det udvalg, der skulle redegøre for problemstillingerne ved et EF-medlemskab, som blev ledet af Jens Christensen fra Udenrigsministeriet og næstformand for Toldkommissionen af 1967, som resulterede i en omfattende reform af toldloven i 1970. Han mestrede gennemførelsen af den kontroversielle midlertidige importafgift. Jacobsen var en retlinet embedsmand, der kunne sit stof. Mange mente, at han kunne toldtariffen udenad, i hvert fald da den kun havde 364 positioner, og muligvis da antallet var vokset til 1.000, men næppe efter vores indtræden i EF, hvor antallet nu er vokset til 15-20.000. Hans forhold til Gersmann var korrekt, men virkede temmelig afmålt.

Toldafdelingen bestod af fire kontorer, chefnavne var Lindorf Larsen, Fenger, Ole Bådum og Børge Andersen. Sidstnævnte var en meget afholdt og dygtig chef, men som formand for Ministerialforeningen (de akademiske chefer i centraladministrationen) havde han været på kant med Gersmann ved flere lejligheder, hvilket ikke var fremmede for hans karriere. Han varetog imidlertid kollegernes og medarbejdernes interesser på en forbil-

ledlig måde i en brydningstid. Ministerialforeningen var i striden op til oprettelsen af Tolddirektoratet akademiskernes stærke talerør.

Erik Alban-Hansen, cand.polit. var, sammen med Gersmann, hjernen bag momsen og chef for afgiftsafdelingen. Han var højt begavet, kreativ og meget vellidt. Han forestod gennemgangen af afgiftsreglernes tilpasning til EF medlemskabet og flere af datidens punkt-afgiftspakker. Der var altid dramatik og megen hemmelighedskræmmeri omkring disse pakker, som altid skulle have virkning fra fremsættelsen af lovforslaget for at hindre hamstring. Alban-Hansen blev senere Danmarks første generaldirektør i EF Kommissionen. Han faldt ikke rigtig til i det fransksprogede bureaukrati. Hans belgiske kommissær, Simonet stillede krav, som han loyalt søgte at opfylde. Han fik kort tid efter udnævnelsen til generaldirektør en hjerneblødning og måtte forlade stillingen og Bruxelles. Bent Zilmer-Pedersen afløste ham som afdelingschef, også han var yderst kompetent og meget afholdt, men fik ligesom Alban-Hansen en brat afslutning i jobbet. Han døde alt for ung, en aften på vej fra arbejdet i Frederiksholms kanal. Cheferne i afdelingen var Bastholm, Bang, Nalbandian og Hjorth. En blandet flok ligesom på toldsiden.

Tolden og tilpasningen til EF

Udviklingen i 1960'erne med indførelse af omsen, afvikling af tolden i EFTA-samarbejdet og indførelsen af momsen i 1967 havde nødvendiggjort en omfattende modernisering af toldvæsenet. Man forlod den alfabetiske tarif og gik over til det nye internationale regelsæt

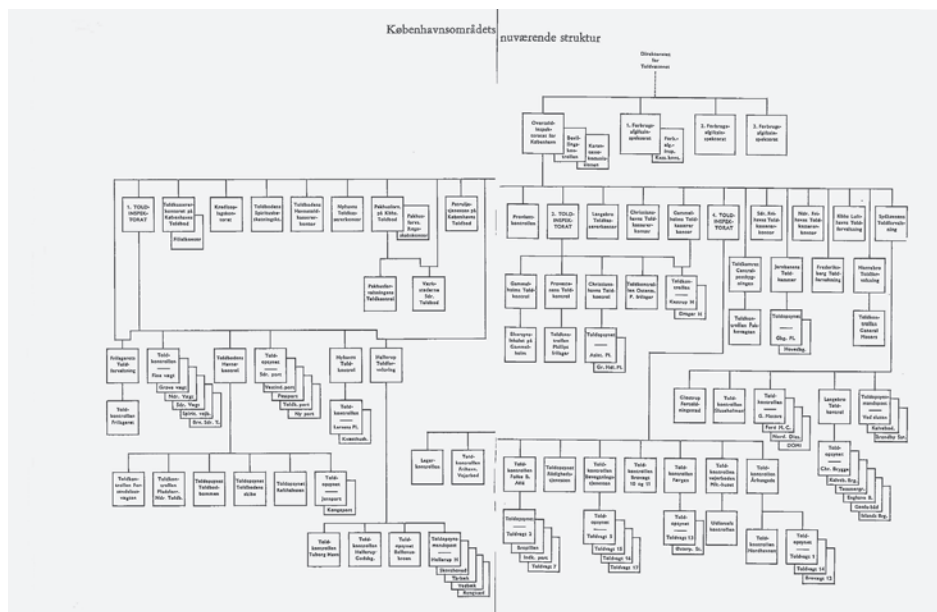
på tarif og værdiområdet, toldoplæg- og pakhuse blev nedlagt, der blev indført regnskabsbaseret toldkontrol i stedet for den århundredgamle systematiske, fysiske kontrol, toldkamre blev nedlagt på stribe og medarbejderne blev overført til momsarbejdet. Nu kom helt nye EF-krav og regler oveni. Det hedder i toldvæsenets årsberetning fra begyndelsen af 1970'erne "... tusindvis af besøg, skal nu foretages (i virksomhederne)... tonsvis af papirer skal gennemgås før kontrolresultaterne fremkommer... hver enkelt toldtjenestemand skal årligt føre kontrol med mere end 5 mio. kr. i indtægter og med 1 mio. kr. i udgifter... for etatens tjenestemænd har det været en streng tid... rationaliseringen af toldvæsenet har muliggjort overførsel af meget betydelige personaleresourcer fra toldsiden til afgiftssiden... der har været tale om en lang hård tid, ofte

præget af usikkerhed for mange familier, værst for gruppen af løse arbejdere, som er blevet ledige ved toldreformen. Omkring 1.000 medarbejdere har måttet flytte med deres familier til en anden by”.

Personaletallet alene i toldvæsenet lå dengang på ca. 5.200. Antallet af provinstoldkamre blev reduceret fra 78 til 26. De 100(!) tjenestesteder alene i København blev samlet i 11 toldkamre. Men overførslen af medarbejdere fra told til afgift betød, at momsen havde kunnet indføres uden personaletilførsel.

Man havde med disse organisatoriske forandringer dels ryddet op efter årtiers tornerosesøvn dels gjort klar til de nye udfordringer EF medlemskabet bød på. Dem var der nok af.

EFs fælles toldtarif med de mange positioner og nye satser skulle fases ind, parallelt med afviklingen af EFTAs. Fri-



*Organisationsdiagrammet viser de mere end 100 tjenestesteder der var til toldopgaven alene i København.
»Betænkning om toldvæsenets struktur«, 1967.*

handelsaftaler, ulandstoldpræferencer, oprindelsesregler, kontingenter, suspensioner, aktiv og passiv forældring og ikke mindst EFs forsendelsessystem var helt nye universer for medarbejderne i departementet. Ikke bare skulle arbejdet, som hidtil, varetages i København, men et utal af møder i arbejdsgrupper og komiteer skulle nu også løbende dækkes i Bruxelles. En tapper flok af medarbejdere lå i konstant rutefart mellem København og EF hovedstaden. Nogle så det som den ultimative frihed således mere eller mindre på egen hånd at slippe hjemmefra chefen og familien og spille chefdelegeret i et udvalg i EF.

Det viste sig, at toldreformens fremsynede, tillidsbaserede tilgang til kontrollen af vareførslen, væk fra grænserne og ud i virksomhederne, herunder det nye godsregistrerings- og toldkreditsystem var lige på kanten af, hvad EF kunne acceptere. En sej kamp blev ført for at overbevise Bruxelles om, at det var mindst lige så

effektivt som den gammeldags, fysiske kontrol. Gersmann og Jacobsens forståelse for synspunkterne sydfra kunne ligge på et meget lille sted. Grundlæggende havde en nordisk toldunion nok været det bedste. EFTA var også OK, men EF... Gersmann afslørede i en redegørelse om fællesmarkedsplanerne i 1958 sin skeptiske holdning til fællesskaberne. Han skriver bl.a. at Romtraktaten indeholder et kompliceret system af fælles institutioner, afgørelser vil i stigende omfang blive truffet med flerstemmighed, samarbejdet er af overstatslig karakter. Alt dette i modsætning til det system af fællesorganer, som var foreslået i en nordisk markedsdannelse. Herudover anså han det overnationale indslag i opbygningen som naturligt betinget af den herskende politiske ideologi i de seks lande, ligesom det antagelig også spiller ind, at den katolske kirke fra gammel tid er baseret på et stærkt overnationalt element.

Det var da heller ikke med stor entu-



Inden Gersmann opgav »sit medlemskab af EF« var han vært i 1975 for »Toldklubben« som her er fotograferet på Kronborg.

siasme, at han i begyndelsen deltog i EFs toldchefsmøder. Han skulle briefes ned til mindste detalje. Det siges at han engang ikke rettidigt nåede frem til et møde, som han skulle lede, fordi han ikke kunne finde mødelokalet, hvilket naturligvis gjorde ham rasende. Kort efter bad han andre om at dække sine EF møder. Han meldte sig personligt ud af EF. Jeg fik hans tjans på nogle af områderne i 1980.

Momsen og tilpasningen til EF

EF havde ved Danmarks tiltrædelse ikke gennemført nogen egentlig harmonisering af momsreglerne. 1. momsdirektiv forpligtede medlemslandene til at erstatte gældende, generelle, navnlig kumulative omsætningsafgifter med en moms, senest i 1970 og 2. momsdirektiv fastsatte nogle overordnede principper for momsens indretning. Den danske momslov var - i det store og hele - i overensstemmelse med 2. momsdirektiv. Imidlertid var man i EF ved Danmarks tiltrædelse langt fremme med planerne om en vidtgående harmonisering af landenes momssystem, og departementet deltog fra første færd i dette arbejde i arbejdsgruppe nr. 1, som blev ledet af franskmænden Pierre Guieu. De ni landes embedsmænd holdt møde efter møde uden større fremskridt, men Kommissionen fik da fremsat sit forslag til det, der skulle blive 6. momsdirektiv. Direktivet blev vedtaget i 1977 med enstemmighed og mod alle odds. Prisen for enigheden var en række undtagelsesbestemmelser til de enkelte lande. Baggrunden for den overraskende vedtagelse var en beslutning om, at EFs egne indtægter trængte til nye finansieringskilder. Momsen var blevet valgt og der skulle være et fælles beskatningsgrundlag, som

førte til ligebyrdige bidrag fra de enkelte medlemslande. Med EFs finansiering som formål måtte embedsmændenes særstandpunkter files til og direktivet blev vedtaget.

6. momsdirektiv har stået stort set uændret siden vedtagelsen, bortset fra de ændringer der var nødvendiggjort af skabelsen af det indre marked og afskaffelsen af de indre grænser i 1990'erne. Momsloven blev tilpasset til direktivet, hvor det var absolut nødvendigt, men heller ikke mere.

Afgifterne og tilpasningen til EF

Bortset fra det såkaldte rejsegodsdirektiv fra 1969 var der ikke direktiver af betydning for punktafgifterne ved vores indtræden i fællesskabet. Men Rom traktatens bestemmelser i art. 95-99 foreskrev, at der ikke afgiftsmæssigt måtte diskrimineres imod varer fra andre medlemsstater. Det såkaldte Kulegravningsudvalg havde i 1970 gennemgået forbrugsafgifterne med henblik på at foreslå eventuelle ændringer. Disse eventuelle ændringer blev søgt belyst ud fra sociale, økonomiske og administrative synspunkter. Politiske sværvægttere som Henry Grünbaum, Anders Andersen, Niels Helveg Petersen, Dagmar Andreasen og selveste Aksel Larsen var repræsenteret i udvalget. Gersmann var formand. Alban-Hansen deltog og Bådum var sekretær.

En række ændringer blev gennemført, men udvalget havde ikke forholdt sig til EF-rettens indflydelse på punktafgifterne. Beretningen fra 1970 blev derfor suppleret med en ny fra 1971. Det konstateres, at de væsentligste tilfælde af diskrimination allerede var bragt til ophør som følge af EFTA medlemskabet, men

der blev fundet nogle tilfælde, som måtte rettes ind som følge af ikke-diskriminationsprincippet i EF. "Slotsaftappet" vin var f.eks. højere beskattet end vin, der var aftappet af den danske aftapningsindustri, Champagne var syv gange højere beskattet end vin, der her i landet var gjort mousserende, og dansk frugtvin nød godt af særligt lave satser. Råstofafgiften på mandler og nødder var på vippen, men tolddepartementet gik ind for, at man ikke foretog ændringer. Det samme var tilfældet for en "særligt høj registreringsafgift for indførte, brugte biler". Det hedder i beretningen, at afgiften skal hindre at Danmark bliver oversvømmet af billige brugte biler fra udlandet. En ren tilståelsessag. Man konstaterer kort, at spiritus beskattes med 120 kr. pr liter, mens akvavit og snaps kun med 81 kr. og 30 øre, men drager ingen konklusion. Danmark blev stævnet af EF i snapsesagen, som vi tabte med et brag. Vi kunne ikke overbevise domstolen om, at snaps og cognac var helt forskellige varer, selv om snaps drikkes til frokostsilden mens cognac nydes efter en bedre middag.

Allerede dengang overvejede man en afgift på rejser, særligt gruppe- og selskabsrejser. Efter en analyse konkluderede udvalget, "at der ikke er mulighed for på en hensigtsmæssig måde at gennemføre en særlig afgift på rejser". Få år senere blev der trods denne konklusion indført en afgift på charterflyvning.

Det ovenfor omtalte rejsegodsdirektiv skulle vise sig at blive den største sten i skoen med hensyn til opretholdelse af de høje danske afgifter. Danmark havde for at begrænse grænsehandelen fastsat en 3-døgnregel som gik ud på at man skulle være ude af landet i mindst tre døgn for at kunne indføre den tilladte ration på

200 cigaretter og en flaske spiritus. Rejsegodsdirektivet havde ikke dette tidsmæssige krav til udlandsopholdet. Man forudså en sand strøm af rejsende, der med disse mængder af tobak og spiritus ville begynde at rejse frem og tilbage over den dansk/tyske grænse og besluttede at søge om en dansk undtagelse fra direktivet. Vi fik en sådan undtagelse som en del af optagelsesbetingelserne. Undtagelsen skulle imidlertid kun gælde i overgangsperioden det vil sige 1978. Herefter måtte Danmark pænt søge Kommissionen om forlængelse, som alle lande herefter skulle godkende.

Vi fik forlængelserne med kortere og kortere løbetid og med stadige reduktioner af tidskravet, tre døgn, to døgn, 24 timer og så videre, altid i sidste øjeblik før udløbet pr. 1. januar og som regel med de afgørende forhandlinger parallelt med den årlige julefrokost i departementet.

Først i midten af 1980'erne indså politikerne, at grænsehandelen var kommet for at blive. Hvis man ikke foretog sig noget, kunne den blive en reel trussel mod provenuet fra en række af afgifterne. Det særlige ved grænsehandelen var i den forbindelse, at den kunne vises i fjernsynet. Efter en række sådanne TV-indslag indså skatteministeren at noget måtte gøres. Isi Foigel fik i 1987 gennemført foranstaltninger som kunne bremse udviklingen. Bl.a. blev der indført en grænse for andre varer end tobak og vin med videre og afgiften på støvsugere, videobånd, båndoptagere og kaffemaskiner med videre blev afskaffet. Afgiften af grammofonplader blev halveret.

Undtagelsesreglen for rejsegods overlevede i mere end 25 år. Så længe levede Tolddepartementet ikke. Men det er en hel anden historie.

Stene for told

af Mikael Venge

Christian IV, vor mest virksomme, spruttende og koleriske monark, står som toldvæsenets fader, idet hans forordning fra 1632 betragtes som et egentligt toldvæsens fødestund. Forordningen rummer også særdeles radikale tanker.¹ Ikke blot statsadministrationens øvrige grene, men også borgere og bønder blev mobiliserede i kampen mod smugleriet.

Langt fra alt lykkedes for Christian IV. Det borgerlige ombud af vagtsomme smuglerjægere slog aldrig an. En levende interesse for toldopkrævningen kan man dog ikke frakende ham, men man studser unægtelig over nogle af monarkens barokke påfund.

Ved juletid 1635 var der traditionen tro et stort underskud på statsbudgettet. Det var prekært, da julen også var lønningsdag. Nok var statsadministrationen ikke så talstærk på Christian IV's tid, som den blev senere, men der skulle dog som det mest presserende findes penge til at lønne hoffolkene på Frederiksborg slot, desuden bestyreren af Børnehuset i København og mandskabet i smedjen på Bremerholm, "som intet kan bie", som kongen udtrykte sig.² Andre, der heller ikke kunne vente på deres løn, var besætningen på de orlogsfartøjer, der lå på Elben og vogtede den nyindførte Elbtold, men de skulle lønnes med de "små penge", som skatten indbragte, skrev kongen til rentemestrene i København (Finansministeriet). Snusfornuftigt må han have tænkt, at søfolkene om bord på deres skibe nok tog til takke med de



Christian 4. Stik af den hollandske kobberstikker I. Houbraken (1698-1780) efter maleri af Karel von Mander (ca. 1609-1670), med den hollandske tekst: *Christiaan de Vierde, Koning van Denemarken, Noorwegen en der Wandaa-len en Gothen enz. enz. enz.* (Stik i privateje).

mindre lodige mønter, som skatten af bønderne indbragte.

Rentemestrene havde understået sig i at påpege, at man da kunne lønne personalet af Øresundstolden, men her stejlede Christian IV. På toldkisten i Sundet "haver I ingen facit at gøre", skrev han temmelig arrigt. Fingrene væk fra Øresundstolden! Lidt mere sagtmodigt tilføjede han, at han selv havde pengene fra tolden fornøden, da han ellers ikke havde midler til "at holde min stand ved magt". Det pragtfulde hof på Frederiksborg kostede dyrt.

Nået så vidt i sin tankerække fik kongen det lyse indfald, at man kunne spille hofmønsterskriver Hans Bøjesen et puds. Bøjesen var populært sagt Christian IV's gældsanerer, der havde det utaknemlige job at sidde på kongens pengekasse. I håb om at blødgøre Bøjesen udtænkte kongen en snedig krigslist, som han beordrede rentemestrene til at iværksætte. Tolderne i Helsingør skulle hemmeligt fylde nogle tønder med sten, som rentemester Jørgen Vind, der åbenbart fungerede som pengetransport, skulle føre med sig sammen med de øvrige beløb, "så at Hans Bøjesen ded intet mærker", skrev kongen på sit karakteristiske sjællandske. For at sikre planens succes skulle også Frederik Urne, der var lensmand på Kronborg, tages i ed.

Det snedige bedrageri, der var en Stein Bagger værdigt, skulle åbenbart imponere den intetanende hofmønsterskriver, når den tungt lastede pengetransport rullede over slotsbroen, og inspirere ham til at åbne sin kasse. Ved hjælp af sin krigslist

regnede kongen som en dreven checkrytter med at holde den gående, indtil Kieler Omslag, det holstenske pengemarked, åbnede den 6. januar. Her håbede han som uforbederlig optimist at kunne rejse yderligere likvide midler, men om rentemestrene adlød ordren og fik sat spøgen i scene, ved vi ikke.

De idelige referencer til toldspørgsmål i Christian IV's breve illustrerer toldindtægternes enorme betydning for statsfinanserne og hvor etableret, toldsystemet var blevet i hans senere år, men historien om stene for told demonstrerer også de mange faldgruber, der lurar på toldhistorikeren.

Noter

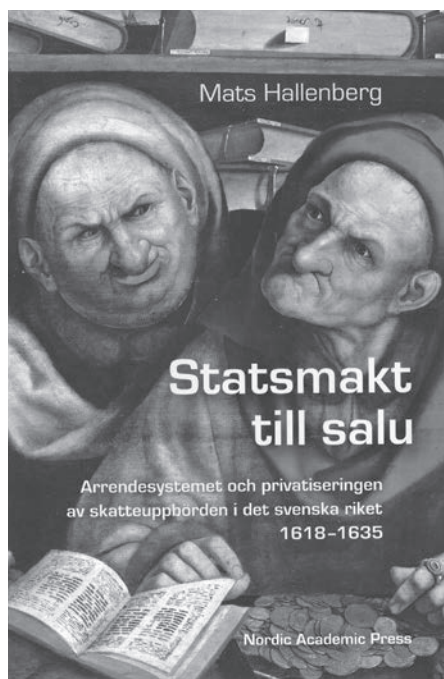
¹ Dansk Toldhistorie I. Kbh. 1987 s. 263-270.

² Kong Christian den Fjerdes egenhændige Breve III. Kjbh. 1878-1880 s. 455-456.

Da privatiseringen blev taget op af skraldespanden

af Leon Jespersen

Når man ofte hører vendingen, at hvert slægtled skriver sin historie, dækker det naturligvis over, at historikere gennem tiden betragter og fortolker fortiden ud fra deres egne erfaringer i samtiden. Det



Mats Hallenberg: Statsmakt till salu. Arrendesystemet och privatiseringen av skatteuppbörden i det svenska riket 1618-1635, 272 sider Nordic Academic Press Lund, 2008.

kan give anledning til, at historikere i fortiden søger efter paralleller til begivenheder eller oprindelsen til udviklingstræk,

der er vigtige i dag. Det er blot et par aspekter af historiebrug, og det præger mere eller mindre åbenlyst historiske arbejder. Men det er sjældent, at det træder så klart frem som i Mats Hallenbergs bog om "Statsmakt till salu" (statsmagt til salg).

I indledningen tager han udgangspunkt i en nutidig svensk debat om privatisering, om dens fordele og ulemper, en debat, der vel stort set findes i alle vest-europæiske lande. Her kan Hallenberg trække en række paralleller til lignende privatiseringsforsøg i Sverige i første halvdel af 1600-tallet. For "Statsmagt til salg" indeholder en undersøgelse af bortforpagtningssystem og privatisering af skatteopkrævning i Sverige i årene 1618-1635.

Det vil sige i Gustav II Adolfs regerings-tid (1611-32), da han engagerede Sverige militært på det europæiske kontinent i 30årskrigen, og dermed indledte landets opstigen til en stormagt. Privatiseringen ophørte imidlertid kun tre år efter kongens død; både Sveriges militære kraftanstrengelse og kongens død relaterede sig snævert til privatiseringens opkomst og forsvinden.

Men hvorfor greb man til en privatisering af noget så ekstraordinært som skatteopkrævning? Hidtil havde statsmagten selv stået for skatteopkrævningen, der blev varetaget af fogeder. Gustav II Adolftidens Sverige karakteriseres ofte

som en militærstat, hvor krigens behov gennemsyrede og prægede hele samfundet. Krigen krævede en mobilisering og nærmest en bundskrabning af alle samfundets ressourcer. 1600-tallets civile statsadministration var imidlertid ganske lille. Ved at bortforpagte skatteopkrævningen kunne statsmagten overlade det administrative besvær til andre og få et sikkert afkast.

Det sidste var naturligvis især aktuelt, når indtægterne var usikre, f.eks. ved toldopkrævning. Men når man i Sverige valgte både at bortforpagte forskellige funktioner og at privatisere skatteopkrævning, hang det også sammen med, at det svenske samfund i udpræget grad baserede sig på en naturalieøkonomi, samtidig med at statsmagten havde brug for likvid kapital.

Ved at bortforpagte opkrævningen af skatter, der ofte indkom i naturalier, til kapitalstærke handelsfolk, fik statsmagten ikke blot en garanteret indtægt, men også i den (penge-)form, som den behøvede. Forpagterne kunne samtidig optræde som långivere til staten og forene flere funktioner som producent, långiver og administrator. Forpagtninger omfattede andet end skat, for eksempel ladegårde og bjergværker. Man kunne forpagte et område med forskellige typer indtægter. Med hensyn til bjergværker var det almindeligt, at forpagteren ikke blot varetog bjergværksdriften, men også fik tillagt tilstødende områder, så der blev sikret indtægter, transport med mere. I begyndelsen optrådte der mange småforpagtere, men efterhånden blev forpagtningerne samlet på få hænder.

Som forpagtere optrådte der også kvinder, ligesom man inden for eksempelvis bjergværker finder udlændinge. Ved at

give dem fordelagtige vilkår kunne man knytte forbindelse til den eftertragtede udenlandske handelskapital.

Hermed nærmer man sig også en del af forklaringen på, hvorfor forpagtnings- og privatiseringsforsøgene fik så kort et liv. Nogle få personer lukrerede på statsmagtens manglende administrative kapacitet og evne til at omsætte naturalier til rede penge. Da der for forpagterne var tale om en forretning, kunne de være nidkære ved inddrivelsen af skatter. Det fremkaldte højlydte protester fra skattebetalerne, og statsmagten måtte afsætte ressourcer til at kontrollere forpagterne og til at løse konflikter.

Hermed steg, hvad forfatteren kalder transaktionsomkostningerne, det vil sige de udgifter, der var forbundet med opkrævningen (eller i dette tilfælde kontrollen med opkrævningen) af skatterne.

Det bidrog til at reducere gevinsten ved bortforpagtning, men konflikterne mellem forpagtere og skatteydere afspejlede ikke blot en uenighed om den konkrete betaling og dens størrelse, men også en ideologisk protest mod privatisering af så central en funktion som skatteopkrævning.

Beskatning befandt sig i midtpunktet af tidens politiske kultur. Skat var undersåtternes betaling til øvrigheden for beskyttelse. I de tilfælde, hvor undersåtterne selv måtte udføre større eller mere permanente forsvarsopgaver, kunne skattepligten drages i tvivl. Men når skatteopkrævningen blev bortforpagtet, privatiseret, og hvor mellemed kunne inddrage og leve af nogle af skattemidlerne, kunne det også fremkalde en ideologisk betinget protest fra undersåtterne.

I 1600-tallet var beskatning ikke en selvfølge som i dag. Mange skatter blev

præsenteret som ekstraordinære, og de blev begrundet med særlige, ekstraordinære opgaver. For undersåtterne var det derfor afgørende, at skattemidlerne blev anvendt præcist til de formål, de var udskrevet til. At private – som skatteopkrævere – kunne tilvende sig en del af skatterne, kunne opfattes som upassende, stødende og forkert. Det skabte et legitimitetsproblem for øvrigheden og reducerede undersåtternes villighed til at betale skat.

Samtidig havde den svenske statsmagt et øget behov for at kunne disponere over flere indtægtskilder. Det kunne typisk være til aflønning af militære befalingsmænd og ryttere, der tildeltes indtægter fra gårde og naturalindtægter, lige som adelen krævede forleneringer og donationer som betaling for deres militære indsats.

Privatiseringen af skatteopkrævnningen blev ret kortvarig – fra 1618 til 1635. Forfatteren kan imidlertid påvise at bortforpagtning af statslige indtægtskilder fortsatte i et mindre omfang efter 1635. Bortforpagtning og privatisering blev især støttet af Gustav II Adolf, men kritiseret af hans højre hånd, rigskansler Axel Oxenstierna.

Da kongen blev dræbt i slaget ved Lützen 1632, forsvandt også privatiseringens ivrigste fortalere. Den adelige formynderregering for kongens efterfølger, den mindreårige Christina, havde brug for bred folkelig opbakning, så både stigende omkostninger – økonomisk og politisk – som statsmagtens egne, øgede behov for selv at udnytte ressourcerne virkede altsammen for en afskaffelse af den privatiserede skatteopkrævning.

I bogen sættes privatiseringen i perspektiv både i forhold til samtiden og til eftertiden. Mange af 1600-tallets europæ-

iske stater kendte også til forpagtning af indtægter, men det drejede sig især om toldindtægter. I Sverige omfattede forpagtningerne også skatter.

Sammenligning med skatteinddrivning i Danmark

Hvis man skal sammenligne med forholdene i Danmark, er der flere sammenligningsmuligheder. Inden for lensvæsenet kunne der være tale om at overlade kronens indtægter til private, og der findes også eksempler på initiativer inden for bjergværksdrift, der minder om dem, Hallenberg skildrer. Men hvis man retter opmærksomheden mod skatteopkrævning, falder tankerne især på Birgit Løgstrups artikel om ”Den bortforpagtede statsmagt”, som man kan undres over, ikke optræder i Hallenbergs litteraturliste.¹

Det er i øvrigt et forhold, man ofte møder i nordisk historie, at nordiske historikere inddrager fransk, engelsk og tysk litteratur, men ikke de nordiske nabolandes. Løgstrups artikel behandler godsejernes udøvelse af offentlige funktioner i 1700-tallet.

Når Birgit Løgstrup blandt andet nævner spørgsmålet, om ydelserne nåede frem til centraladministrationen, og under hvilke omkostninger for modtager / stat, administrator / godsejer og yder / fæstebonde og husmand², berører hun altså det, Mats Hallenberg omtaler som transaktionsomkostningerne.

De større danske godser fik kompensation for deres skatteligning og -opkrævning. Komplette hovedgårde, det vil sige gårde med mindst 200 tønder hartkorn bøndergods inden for en 2 mils omkreds, nød skattefrihed. Grevskaaber fik skatte-

frihed for yderligere 200 tønder hartkorn bøndergods, og friherreskaber for 100 tønder hartkorn bøndergods.

For godsejerne bestod fordelene i, at de på den måde i højere grad kunne vise hensyn over for fæstere, der var i vanskeligheder, end man kunne forvente af statsmagten. Godsejeren var ansvarlig for indbetaling af det fulde skattebeløb, men i egeninteresse kunne de administrere beskatningen, så fæstebønderne ikke kom ud i en økonomisk krise.

At danske godsejere kunne ligne deres bønder og opkræve skat fra dem, blev indført allerede i adelsvældens tid – i 1628 – altså på samme tid, som Sverige eksperimenterede med forpagtningssystemet, og hvor man så småt var ved at forlade systemet igen.

Skatterne i Danmark blev hyppige, efter at Christian IV havde engageret sig i 30årskrigen. I dansk historieskrivning optræder denne danske fase gerne under navnet Kejserkrigen (1625-29). De blev i Danmark udskrevet af kongen og rigsrådet, hvis de omfattede adelens bønder, men de hyppige udskrivninger fra midten af 1620'erne medførte, at stænderne blev inddraget i beslutningerne, at rigsrådet ønskede øget kontrol med provenuets anvendelse, og at adelen ønskede ret til selv at pålægge skat på sine bønder og at opkræve den. Der var altså tale om en ordening, hvor adelen ønskede indflydelse på påligning og oppebørsel for at undgå statsmagtens indblanding. I egeninteresse ville adelen udnytte sit lokalkendskab til bøndernes forhold.

Som Claus Rafner nævner i Dansk skattehistorie, kan man træffe forpagtning af statsindtægter før enevældens indførelse. Det var således tilfældet med maltaccisen i 1650'erne³. Efter enevældens

indførelse i Danmark blev konsumtionen, en række afgifter på forbrugsvarer, bortforpagtet ved en offentlig auktion, og godsejerne varetog skatteforvaltningen på deres gods.

Som Birgit Løgstrup fremhæver, kan de danske godsejeres forvaltning af opgaver inden for skattevæsen, retsvæsen, kirke og skole – og fæstebøndernes stilling – bedømmes forskelligt, og hvor bedømmelsen også påvirkes af de konjunkturer, der hersker på det tidspunkt, historikeren behandler emnet⁴.



Mats Hallenberg er docent ved Historiska institutionen ved Stockholm universitet.

Som det indledningsvis blev nævnt, er det ikke ofte, at historikere foretager så direkte koblinger mellem fortidige og nutidige begivenhedsforløb. Og det er både forfriskende og ret usædvanligt, når forfatteren diskuterer ligheder og forskelle mellem 1600-tallets og nutidens svenske privatiseringsforsøg. Hallenbergs afsluttende konklusion, som jeg her har oversat til dansk, maner derfor til efter-

tanke: "Når det var kommet så langt, havde statsledelsen ikke længere nogle legitimitetsmæssige motiver til at holde fast i forpagtningssystemet, og dette blev derfor forvist til historiens skraldespand. Der har den ligget i næsten fire hundrede år og ventet på, at nogen skulle tage den op". (s. 230).

Efter denne udgangsreplik skulle det vist være overflødigt at sige, at bogen er skrevet i et flydende, letlæst sprog.

Noter

¹ Birgit Løgstrup, Den bortforpagtede statsmagt. Godsejeren som offentlig administrator i det 18. århundrede. *Bol og By. Landbohistorisk Tidsskrift* 1985:1, s. 21-58. I 1984 kom artiklen i en engelsk version i *The Scandinavian Journal of History*.

² Birgit Løgstrup, *anf. arb.*, s. 22, 40-41.

³ Claus Rafner, *Dansk skattehistorie* bd. IV: Enevælde og skattefinansieret skat 1660-1818. Told- og Skattehistorisk Selskab 2008, s. 65.

⁴ Birgit Løgstrup, *anf. arb.*, s. 46.

En tolder ved navn Toldstrup

Fortjent biografi om en kontroversiel tolder af Jens Kaiser

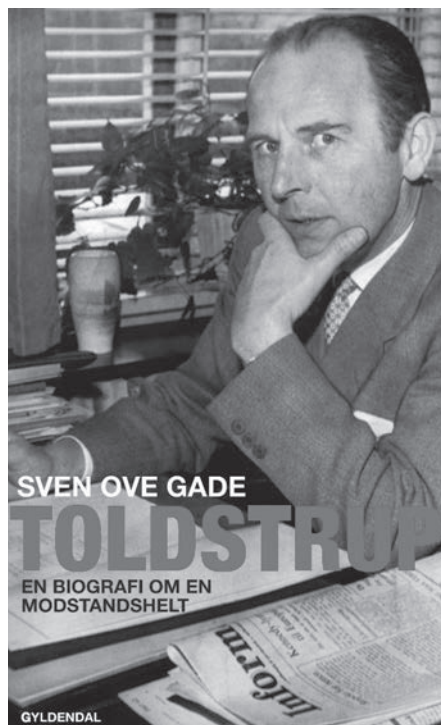
Anton Jensen var løjtnant i Livgarden og toldassistent i Skive, da tyskerne besatte Danmark i april 1940. Fem år senere fik han prædikatet Europas bedste nedkastningschef, og i befrielsesrusen var han ubestridt Danmarks mest populære tolder. Alligevel havde han ingen intentioner om at vende tilbage til etaten.

Anton Jensen, der under Besættelsen tog dæknavnet Jens Toldstrup, beholdt navnet, da freden kom - til alle de andre.

Selv kunne han ikke finde ro. Han havde i flere år kørt i overgear. Han levede illegalt og måtte konstant skifte udseende og adresse. Samtidig var han med i alt, overalt og opmuntrede sine folk, der forgudede ham.

Som om det ikke var nok, måtte han sideløbende udkæmpe en kamp mod danske officerer personificeret i Vagn Benneke.

På vegne af de gamle politikere gjorde Benneke alt for at kontrollere modstandsbevægelsen i Jylland, som han fra København var udnævnt til at lede. Toldstrup strittede imod og havde det svært med, at en af de politiske bagmænd var Vilhelm Buhl. Denne havde i september 1942 som statsminister holdt en tale i radioen, hvor han opfordrede sine medborgere til at angive de landsmænd til politiet, der deltog i sabotage. Det var også dybt skuffende for Toldstrup, at netop Vilhelm Buhl blev statsminister i befrielsesregeringen. Det var ikke lige ham, toldereren havde kæmpet for.



Sven Ove Gade: Toldstrup – en biografi om en modstandshelt, 215 sider, Gyldendal 2011.

Det bliver man hurtigt klar over i bogen "Toldstrup", en velfortalt biografi, der er skrevet af Ekstra Bladets tidligere chefredaktør Sven Ove Gade.

Forfatteren har i de senere år udgivet en række biografier om interessante skikkelser i nyere dansk historie. Blandt andet "Elefanten" om Flemming Juncker og "Frode" om Frode Jakobsen. Begge var aktive i modstandskampen, og derfor

faldt det naturligt at tage Jens Toldstrup, 1915-1991, under behandling.

Sven Ove Gade sympatiserer med sin hovedperson, der handlede, og han har ikke meget til overs for officererne, som ventede og gemte våbnene for at kunne sikre, at tidligere tiders tilstande kunne genoprettes efter krigen.

Toldstrup ville anvende våbnene til straks at bekæmpe besættelsesmagten, og derfor medvirkede han heller ikke til, at Benneke fik kendskab til, hvor de var gemt. Rent faktisk vidste han det ikke, og det var af *security-grunde*.

Striden spidsede til, og Sven Ove Gade har et kapitel med titlen: Skulle Toldstrup likvideres? Alene spørgsmålet forekommer uhyrligt, men denne tolder havde på ingen måde tænkt sig at bøje sig for synderne.

Alle kneb blev taget i anvendelse for at kompromittere manden fra Skive. Med dr.med. P. Astrup, der repræsenterede kommunisterne i Jyllands-ledelsen, som kilde, blev det rygte sat i omløb, at Toldstrup var set fuld på et hotel i Randers, og i en indberetning til Frihedsrådets Kommando-udvalg hed det, at med en "flot armbevægelse rekvirerede han 5 flasker champagne til sit selskab."

Frihedsrådets K-udvalg, der blandt andet talte Frode Jakobsen, var på det tidspunkt mere end indstillet på at fjerne Toldstrup som leder, men London nedlagde veto. Man ville ikke undvære den dygtige modtagechef.

I bogen er Frihedsrådet ikke tildelt nogen helterolle. Faktisk får man indtryk af, at det var et temmelig lukket foretagende, som overvejende var opta-



Mindesten for Jens Toldstrup på Hjelm Hede rejst 2006, Foto Christian Sørensen, wikipedia.

get af forholdene i København. Ingen af rådets medlemmer besøgte Jylland under Besættelsen, og selv om man kunne gøre sig til dommer over liv og død, mødte K-udvalgets medlemmer aldrig på noget tidspunkt Toldstrup.

Det var der andre, der gjorde. J.M. Mallings, der var udsendt af SOE, Special Operations Executive i London, en britisk organisation som arbejdede bag fjendens linjer i det besatte Europa, traf dog først Vagn Benneke på en kirkegård 20 km udenfor Aarhus.

Da Benneke lidt senere spottede en bonde, der pløjede noget derfra, var han overbevist om, at der var tale om en forklædt Gestapo-mand, så han foretrak, at mødet blev flyttet til kirkegårdens pissoir.

Udsendingen var bestemt ikke imponeret, men det blev han af Toldstrup, hvis organisationstalant fik en masse til at ske. Her var der tale om uddelegering af ansvar.

Når man læser bogen, forbløffes man over, der ikke var brug for et sådant organisatorisk geni i forbindelse med genopbygningen efter krigen.

Et stilling i Røde Kors blev ikke noget, men i det hele taget var Toldstrup nok for besværlig. Han var alt andet end systemets mand, og for ham betød personlig integritet alt.

Han lod sig ikke kontrollere, og så måtte han klare sig selv.

Det gjorde han.

Som kjolefabrikant.

Nu er der ikke noget i vejen med dette agtværdige erhverv, men det er måske ikke lige, hvad en fremragende organisator bør beskæftige sig med.

Toldstrup var populær i Jylland, og han blandede sig i debatten. Udfaldet af krigen fik ikke det udfald, han havde

håbet på, og han var klar til at genoptage kampen, hvis russerne i slutningen af 1940'erne havde besat Danmark, som mange dengang frygtede. En række gode folk havde givet tilsagn om at medvirke. Ingen af dem var officerer.



Toldstrup udgav bl.a. bogen "Uden Kamp ingen Sejr" i 1947, hvor han vender sig mod politikerne men også de officerer, der tog del i modstandskampen. Anmelderne mente allerede i 1947, at synspunkterne i bogen kunne diskuteres, men at hans og kammeraternes indsats var uden side-stykke.

Toldstrup skrev også en række bøger for at give sit bidrag til historien, som optog ham. Derfor var han også blandt de 900, der mødte op i Odense, da Aage Trommer i 1971 forsvarede sin doktor-

disputats om jernbanesabotagen i Danmark under Anden Verdenskrig.

»Nu skal De høre, min herre, og så vil De nok indrømme mig, at der er noget sludder, De har skrevet. Ja, det bliver De simpelt hen nødt til,« opponerede Jens Toldstrup.

»Hvorfor har De ikke opsøgt faldskærmsfolkene, jernbanesabotørerne, måske mig? Vi kunne have rettet en del skønhedspletter. De har skrevet en bog om køreplaner, men har brugt statistikkerne, som man bruger de gamle lygtepæle.«

Sarkasmen kendte ingen grænser, og Toldstrup fik også sagt:

»Der er én ting, De fuldstændig har overset. Det er, at der var krig.«

Da Toldstrup havde affyret sin svada, forlod han salen.

Men hvorfor handlede han, som han gjorde? Det gav han svar på få år før sin død:

»Jeg er født i dette land. Det er mit land, og det holder jeg af. Og jeg holder altså også af dets folk, selv om jeg ikke altid er tilfreds med den måde, det opfører sig på. Jeg kan sige det på en meget kontant måde. Det betyder, at det er noget, jeg tror på og tror så meget på, at jeg er parat til at slås og dø for det. Kan det siges meget bedre? Trods alle svaghederne, så er Danmark Danmark, og Danmarks frihed, det er nummer et for mig.«

Horsens Toldkammer

- Hack Kampmanns toldbygninger (5)

af Ole Degn

Toldvæsenet mangler hårdt lokaler

Ved brev af december 1904 havde Overtoldinspektoratet i Århus til udtalelse modtaget et andragende fra Horsens Handelsforening om opførelse af en ny toldkammerbygning, idet de eksisterende indskrænkede pladsforhold og lokalernes lidet tidssvarende indretning bevirkede, at hverken opbevaring af det oplagte gods eller den senere toldbehandling kunne ske på tilfredsstillende måde.

Dette andragende nævnes som indledning i en henvendelse fra Overtoldinspektoratet til Generaltolddirektoratet i juli 1907.

Overtoldinspektoratet ønskede med en redegørelse at godtgøre, at opførelse af en ny toldkammerbygning var nødvendig.

Man får dér et godt indtryk af de da herskende vanskelige forhold. Toldkammerbygningen, på hjørnet af Havneallé og Åboulevarden, var opført i 1837 på en ca. 450 m² stor grund (alle mål i alen er her omregnet til meter), der for at skaffe plads til så meget overdækket lagerrum som muligt i årenes løb var blevet ændret så meget, at kun den ene af toldbygningens oprindelig tre porte var tilbage. Gennem den skulle foregå ikke alene al personfærdsel til og fra toldlokalerne, den var også den eneste transportvej for gods til og fra pakhuset og vejerboden. Lokalerne til lagring og toldbehandling af

gods havde tilsammen et areal på ca. 375 m², heraf vejerboden de 50, pakhusrummet i skure på den tidligere gårdsplads ca. 200 og loftsrummet godt 100 m². Det sidste var dog så godt som uden betydning på grund af hejseværkets forældede konstruktion og især fordi bjælkeværket var så spinkelt, at det blot egnede sig til lagring af lidet vægtfulde varer.

Vejerboden var alt for lille, og ved fortoldningen af korteverar, manufakturvarer og andre sendinger med blandet indhold måtte såvel borde som gulvet anvendes ved sortering, og pakningen måtte foregå i porten, af og til også på åben gade.

Hertil kom, at stueetagens gulv lå i niveau med gadelinjen, til stor ulempe ved af- og pålæsning af vogne. Endda var der fare for, at fjordvandet trængte ind i rummene, når havneterrænet blev oversvømmet ved stærkt højvande eller stormfloder, som det var sket i 1872, 1890 og 1904.

Man overvejede først en placering af den ny toldbod på den gamle grund, som så måtte udvides ved tilkøb af en nabogrund, dernæst forskellige placeringer på havneområdet, og man endte med at vælge grunden med Havnefogedboligen. Den var på ca. 1.600 m², og der blev fortaget et mageskifte mellem denne og toldvæsenets gamle toldkammergrund.

I juli 1908 forelå fra Hack Kampmann hånd det første overslag over udgifterne

til en ny toldkammerbygning, med forhus i tre etager, pakhus i to etager og et mindre pakhus i én etage med et samlet etageareal på hen ved 1.000 m² og til et anslået beløb på 170.000 kr.

Overtoldinspektoratet forestillede sig i et brev det følgende år en væsentlig større toldkammerbygning med rummelige lokaler til pakhusrum, vejerbod og godsets senere udlevering, ansat til henholdsvis 325, 200 og 80 m², idet der til toldstedet kom et betydeligt antal stykgodsladninger, dels pr. damppaket, dels pr. jernbane, og mængden havde været stigende år for år.

De for toldstedets tjenestemænd bestemte kontorer og regnskabskontoret ville få den for de nyere toldsteder almindelige størrelse. Hertil kom endelig to loftsrum à ca. 322 m², med et elektrisk hejseværk sat i forbindelse med pakhusrummet.

Som begrundelse for nødvendigheden af en toldkammerbygning af denne størrelse anførte Overtoldinspektoratet, at mens der i kalenderåret 1899 gennem vejerboden var toldbehandlet ca. 12.400 kg varer, så var tallet for 1908 ca. 268.000 kg, tilsvarende var behandlet henholdsvis 4.000 og 12.000 postpakker og intraderne udgjorde 1904/05 561.198 kr., 1908/09 714.182 kr.

Af et vedlagt overslag udarbejdet i juli 1909 af Hack Kampmann fremgik, at der til opførelsen ville medgå 188.000 kr., heri indbefattet pilotering af grunden 28.000 kr., og byggetiden ville strække sig over to finansår.

Overtoldinspektoratet anbefalede forslaget til Generaltolddirektoratets approbation, og ved finansloven 1910/11 blev derefter bevilget 80.000 kr. som 1. bidrag af summen på 188.000 kr.

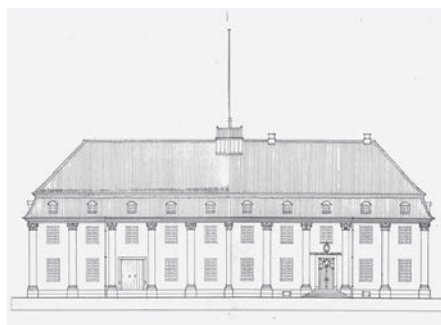
Planer og tegninger

Fra juni 1909 foreligger fra Hack Kampmanns hånd en skitse til en ny toldkammerbygning i Horsens. Men det er et



Hack Kampmanns første skitse til en ny toldkammerbygning i Horsens, fra juni 1909, med påskrift, at den skulle omarbejdes. B 297 Overtoldinspektoratet for (Nørre)Jyllands arkiv, 1.207 Toldbygninger Horsens 1905-1914. Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg.

byggeri af en noget anden karakter end det, der blev realiseret. Tegningen viser en bygning, der i meget ligner hans foregående toldkammerbygning, Viborg Toldkammer, opført 1909-10, blot er den i to etager. Man ser en bygning på 10 fag, adskilt af lisener uden kapitæler, i to etager og med et stort helvalmet opskalket



Hack Kampmanns tegning til den ny toldkammerbygning i Horsens, fra juli 1909. B 297 Overtoldinspektoratet for (Nørre)Jyllands arkiv, 1.207 Toldbygninger Horsens 1905-1914. Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg.

tag uden kviste, og vinduerne er flagvinduer.

Denne tegning har med blyant en påskrift: Omarbejdes efter konference med prof. Kampmann, juni 1909.

Derefter foreligger fra juli 1909 det nævnte overslag med gennemarbejdede tegninger. Man ser på tegningerne nu en bygning af et lignende omfang som den første, på 10 fag, nu adskilt af pilastre, lignende lisenerne, men med baser og korintiske kapitæler, taget er nu et mansardtag med kviste, og kun mansarden har nu opskalkning. De store vinduer er smårude.

Bygningen har dermed fået et mere udtalt barokpræg. Ved at sammenholde de to sæt tegninger ser man baggrunden for ændringen: med mansardetagen med kviste med vinduer har bygningen fået en etage, der er velegnet som pakrum.

Byggearbejdet

I marts 1911 meddelte Generaltolddirektoratet Horsens Toldkammer, at det havde meddelt Overtoldinspektoratet, at et beløb af 50.000 kr. var stillet til rådighed som første bidrag til opførelsen af den nye toldkammerbygning i Horsens. I marts 1912 fulgte yderligere 100.000 kr. og i marts 1913 40.000 kr.

I april 1911 meddelte Generaltolddirektoratet Overtoldinspektoratet i Århus, at det i henhold til dets indstilling bemyndigede Hack Kampmann til uden forudgående licitation at afslutte kontrakt med Ingeniørfirmaet Christiani og Nielsen, Århus, om udførelsen af jernbetonarbejdet eller funderingsarbejdet med samleklodser, murdragere og jernbetonbjælker under murværket i den nye toldkammerbygning. Det var



Horsens Toldkammer med vestfacaden ud mod Gamle Havn, fotograferet, da det var helt nyt. I vestfacaden pakhusets læsseport og hovedindgang, i nordgavlen pakhusets anden læsseport. Foto fra 1913 i Told Skat Museet.



Toldkammerbygningens sydgavl og udleveringsrummets sydmur med læseport. Fundament og læseportens gulv og ramme er udført i granit. Foto Ole Degn 2012.

ellers en fremgangsmåde, man tidligere, i forbindelse med opførelsen af Skagen Toldkammer 1907-08, havde brændt sig på og derfor havde fastslået, at man ikke ville gentage. Men her skete det efter Kampmanns understregning af, at funderingsarbejdet var af overordentlig vigtighed for hele bygningens soliditet, og at jernbetonarbejdet derfor måtte udføres af virkelig kyndige og samvittighedsfulde folk, hvortil kom, at arbejdet efter dets karakter vanskeligt lod sig kontrollere i dets enkeltheder. Forud var gået licitation over pæleramningen.

For hovedentrepriserne stod foruden Ingeniørfirmaet Christiani og Nielsen tømrermestrene Møller og Hansen, Horsens, der foretog pæleramningen, murerfirmaet N.M. Bak, Århus, stenhuggermestrene Brødrene Nielsen, Horsens, tøm-

ermester Theodor V. Hansen, Silkeborg, og snedkermester Svend Andersen, Horsens, der udførte døre, paneler og møbler. Hertil kom et større antal håndværkere og leverandører med mindre ydelser. Som det ses, var et par af hovedleverandørerne udenbys, og der sås adskillige andre fra andre byer end de nævnte, nemlig Ålborg, København, Randers, Odense, Vejle og Skanderborg. Man bemærker her især Ingeniørfirmaet Bruun og Sørensen, Århus, og Thomas B. Thrige, Odense, der leverede den elektriske elevator.

Gennem afregningerne til håndværkere og andre kan vi følge det store byggeri. Pæleramningen fandt sted i sommeren 1911, jernbetonarbejdet i efteråret 1911 og vinteren 1911-12, murerarbejdet i en del af 1912 og første halvdel af 1913, tømrerarbejdet i efteråret 1912 og første

halvdel af 1913, mens stenhuggerarbejdet foregik i det meste af byggeperioden. Blikkenslagerarbejdet udførtes fra slutningen af 1912 og i første halvdel af 1913. Hele byggeprocessen tog ikke meget mere end de to år, som Hack Kampman havde beregnet den til i sit overslag. Helt uden problemer blev gennemførelsen af arbejdet dog ikke. Kampmann havde i juli 1911 ment, at byggearbejdet i det væsentlige ville være afsluttet med udgangen af finansåret 1912-13, altså senest april 1913, men i slutningen af april 1913 måtte han forsvare det kun delvise forbrug af byggesummen for finansåret 1912-13 med henvisning til, at det havde været umuligt at fremme arbejdet efter den oprindelige plan på grund af delvis murerblokade hele den foregående sommer og en da endnu vedvarende malerstrejke.

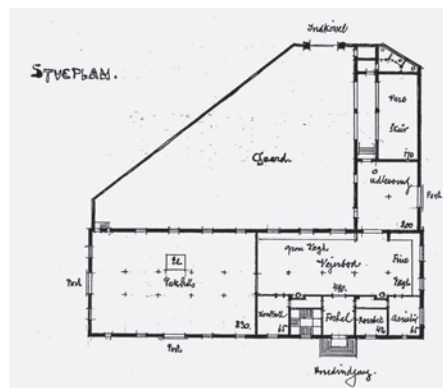
Ved gennemførelsen af det store byggearbejde har Kampmann med hensyn til økonomien været præcis som sædvanlig. Ved opgørelsen af de samlede byggeudgifter på grundlag af 137 regnskabsbilag i juni 1914 kunne det konstateres, at den samlede byggesum blev 189.992,85 kr., og at der således var besparet 7,15 kr. Kampman har da også undervejs været nødsaget til at styre udgifterne stramt. Da Overtoldinspektoratet i efteråret 1913 rettede en forespørgsel til ham vedrørende en udgift på 724,25 kr. i forbindelse med mageskiftet af grunde mellem toldvæsenet og Horsens Havnevæsen, måtte han svare, at byggekontoen var således belastet, at den ikke kunne afholde denne udgift.

Som konduktør ved det store byggearbejde fungerede fra 1. april 1911 til 1. april 1913 arkitekt H.A. Zachariassen, Skanderborg, der i øvrigt ikke siden synes

at have gjort sig særligt bemærket som arkitekt.

Bygningen

Toldkammerbygningen er placeret på jernbetonbjælker, der hvilede på pæle, der blev drevet ned i 12 meters dybde. Den har granitsokkel, er opført i røde mursten med enkelte partier hvidtede og er dæk-



Hack Kampmanns grundplan til toldkammerbygningen i Horsens, fra juli 1909. B 297 Overtoldinspektoratet for (Nørre)Jyllands arkiv, 1.207 Toldbygninger Horsens 1905-1914. Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg.

ket med falstagsten og skiferplader. Den består af en forbygning og en sidebygning vinkelret på denne, og en hegnsmur fra de to bygningers hjørner afskærmer en trekantet gård med have og en port. I hovedbygningens gavl og facade er en port, ligeledes i sidebygningen facade og næsten symmetrisk i forhold til facadens port er i facadens østende hovedindgangen med en trappe, en teaktræsdør og ovenover den en plade med teksten Horsens Toldkammer, midt imellem to stenfigurer af drenge.

Hovedbygningen er i to etager og en



Horsens Toldkammer set mod vestfacaden med Gamle Havn i forgrunden. Foto fra 1936 i Told Skat Museet.

loftsetage lige så god som en fuld etage, med målene 46 x 15 m, og sidebygningen i én etage, 25 x 10 m. Af pakhusplads var der i stueetagen 320 m², på 1. sal og ligeledes i lofts- eller mansardetagen 322 m², idet dog halvdelen af sidstnævnte var indrettet med frilagerrum. Vejerboden var på 160 m², udleveringen på 80 m², og kontorerne på i alt 135 m² i to etager omfattede kontorer for toldkontrol-lør, rorsbetjente, assistenter, kasserer og toldinspektør samt lokaler til regnskab og arkiv. I gården var et varehus på 70 m².

Sidebygningen rummede bl.a. rum til opbevaring af benzin og olie og andre brandfarlige varer. Behovet for en sådan lagerkapacitet var opstået med den voksende biltrafik og brug af motorer.

I stueetagens store pakrum bæres loftet af jernsøjler med cementstøb-

ning omkring, og gulvet er belagt med træklodser. I gulvet var nedsænket en vægt, der kunne veje indtil 3.000 kg, og flere vægte stod mellem de store svære egetræsborde, hvor varerne kunne lægges frem. Overalt er døre og paneler af den smukke træsort oregonpine. Gennem bygningens etager går en person- og vareelevator.

Siden de første tegninger til dette byggeri var der foretaget den ændring, at der i bygningens midte i den øverste del af taget blev indrettet en platform i niveau med tagryggen med rækværk og en 11 m høj flagstang.

Som sædvanligt for Hack Kampmanns bygninger blev bygningen opført i gedigne materialer. Stenhuggerarbejde spillede en stor rolle. Soklen er udført i granit, ligesom flere dekorative elementer. I for-



Nordvesthjørnet med hjørnepilaster med en form for jonisk kapital med en højst ejendommelig tilføjelse, et hestehoved, symbol for Horsens, oprindelig Horsnæs, hvor hors er hest. På kapitælet hviler en rigt profileret taggesims.

Foto Ole Degn 2012.

hallen er der stukarbejder med Horsens' byvåben, rigsvåbenet og det kongelige navnetræk af billedhuggeren K. Hansen Rejstrup (1863-1929), der også var mester for modellerne til de hestehoveder, der med en hentydning til Horsens' navn pryder bygningen udvendig og er udført af stenhuggerfirmaet Brødrene Nielsen, Horsens, og Brødrene Villefrance, Nørresundby. To drengefigurer over hovedindgangens profilerede sandstensramme er modelleret i gips af den kendte billedhugger Carl Mortensen (1861-1945) og hugget i granit af stenhuggerfirmaet Hans og Jørgen Larsen, København. En slut-

sten over hovedindgangen er modelleret i gips af billedhuggeren Elias Ølsgaard (1873-1964) og hugget af Brødrene Nielsen, Horsens. Messinggrebene til dørene er udført af G. Erstad-Petersen, gørtler og bronzestøber, Århus, og pultlamper og loftsllys var hentet hos Københavnerfirmaet Schæbels Kunst- og Klejnsmedeværksted. Både Elias Ølsgaard og K. Hansen Rejstrup arbejdede sammen med Hack Kampmann i en længere årrække.

Et fint element i hele byggeprojektet var også et haveanlæg, hvor der blev plantet et valnøddetræ, en række frugttræer og frugtbuske, et stor antal buksbom og tjørn.



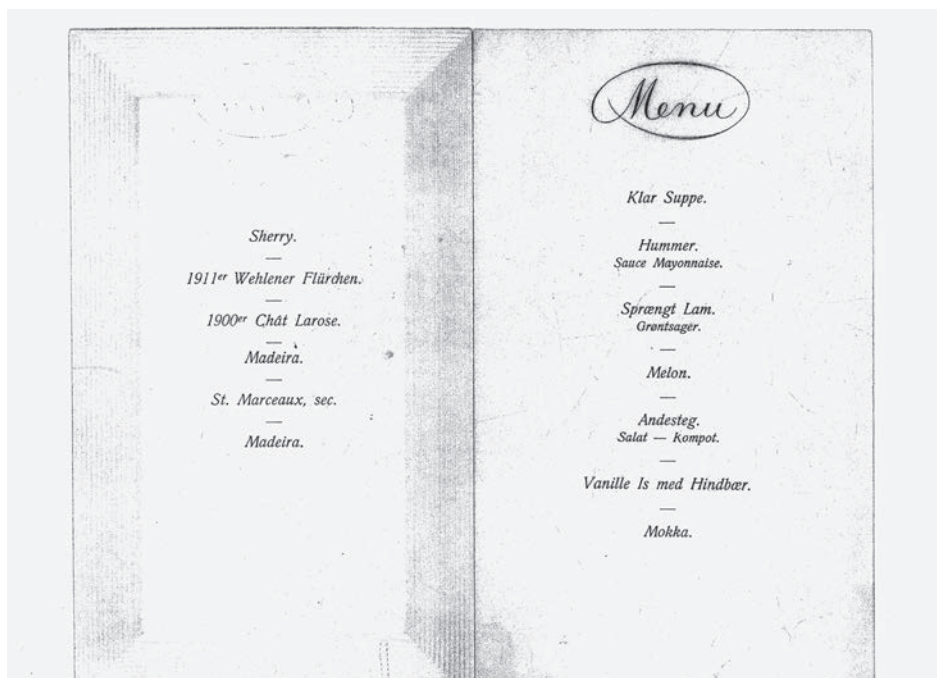
Vestfacadens hovedindgangsparti med sandstensportal med to drengefigurer og krone og dør med svungen overkant. Foto Ole Degn 2012.

En fest – og kedelige klager

Den 15. august 1915 blev på det fornemme Hotel Jørgensen i Horsens holdt en stor fest. Generaldirektør Marcus Rubin havde inviteret til middag i anledning af indvielsen af byens nye toldkammerbygning. Ligesom i bygningens størrelse og omkostningerne var også proportionerne i festen væsentlig større, end de havde været ved Kampmanns foregående toldkammerbyggeri i Viborg. Var dér byens "spidser" inviteret til frokost i et antal af 15, så var i Horsens hele 38 inviteret til middag. Her var dog også en større del af toldpersonalet med, otte personer, af embedsmænd og byens "spidser" så man stiftamtmanden, borgmesteren, byråds-

sekretæren, stationsforstanderen, postmesteren, havneingeniøren og to konsuler, hertil to folketingsmedlemmer, som repræsentanter for håndværkerne fem personer og desuden bl.a. redaktørerne fra byens fire aviser.

I den tids stil blev der under middagen holdt mange taler, en lille snes. Generaldirektør Marcus Rubin talte her som den første, om toldboden og baggrunden for den, om indførsel og om skatter. Han udtrykte her en fin samfundsforståelse, skattebetalings ophør ville være utænkelig, thi skat var udtryk for kultur, tegnet på en nation, hvor man løfter i flok, skat var ikke noget nødvendigt onde, men et gode, skats ophør ville være en tilbagevenden til barbariet.



Menukortet fra middagen på Jørgensens Hotel i forbindelse med indvielsen af den nye toldkammerbygning 16. august 1913. B 297 Overtoldinspektoratet for (Nørre)Jyllands arkiv, 1.207 Toldbygninger Horsens 1905-1914. Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg

Regning.

Generaltoldinspektoratet
fra Jørgensens Hotel.

15/8.	40 Diner a 6,00	240 Kr. 00 Åre.
	20 Fl. Chat Larose	80 - 00 -
	3 Fl. Scherry	12 - 00 -
	7 Fl. Weillener Flischen	28 - 00 -
	18 Fl. St. Marceaux	216 - 00 -
	4 Fl. Madeira	16 - 00 -
	19/2 øgte Apollinaris	14 - 25 -
	58 Likør	29 - 00 -
	12 Cigarer	1 - 80 -
	25 Soda 9 Whisky	7 - 50 -
	Kortpenge	6 - 00 -
		650 Kr. 35 Åre.
	Service	70 - 00 -
		720 Kr. 35 Åre.

indt. 3030
19/8

Regningen til Generaltoldinspektoratet for mid-
dagen på Jørgensens Hotel 16. august 1913. B
297 Overtoldinspektoratet for (Nørre)Jyllands
arkiv, 1.207 Toldbygninger Horsens 1905-1914.
Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg.

Hack Kampmann viste selv i en tale en side af sit beskedne væsen. Han mente, at når man kunne bygge gode huse, kunne man ikke tale, og når man kunne tale, kunne man ikke bygge gode huse, men modbeviste dette ved at holde en fortræffelig tale, som han sluttede med at udbringe en skål for Horsens, som han ved en fortalelse – karakteristisk nok, han boede jo i denne by – kom til at kalde Århus.

Regningen for det fornemme arrangement kom til at lyde på 720 kr., svarende til 0,4 % af byggesummen.

Hack Kampmann havde al god grund til at være stolt af det fornemme bygningsværk. Og dog skulle det komme til at volde ham ærgrelser. Toldinspektøren havde set sig gal på ham, nærrede nærmest et had til ham, og generede ham med stadige klager over bygningen, indimellem til dels injurierende. Klagebreve gik til Overtoldinspektoratet og videre til Generaltoldinspektoratet og herfra

tilbage til Overtoldinspektoratet og til Kampmann. En rørsamling var ikke helt tæt – den måtte efterspændes. Luften i kontorlokalerne var for tør – under byggeprocessen var der foretaget en ændring af varmesystemet fra kakkelovne til centralvarme, men problemet var blevet løst gennem opsætning af vandfordampere. Og så videre.

Til sidst blev det Kampmann for meget. Han måtte i oktober 1915 over for Overtoldinspektoratet redegøre for elevatortoranlægget, idet toldinspektøren havde klaget over, at elevatoren ikke gik helt op til gulvniveau i øverste tagetage, hvorfor anbringelse af tunge varer på grund af krav til løft var meget besværlig. Kampmann anførte her, at der i bygningens hovedfløj var egentlige pakrum i stueetagen på 315 m², på 1. sal og i loftsetagen begge steder på 322 m², forbundne med elevator i almindelig niveauforbindelse. Disse etager var båret af bjælkelag, der egnede sig til anbringelse af svært gods. Foruden disse betydelige pakrumsarealer var der et reservepakrum øverst oppe oven på hanebjælkelaget, båret af tagkonstruktionen og som følge heraf kun egnet til lettere varer. Dette tagrum var et tillæg ud over det, Overtoldinspektoratet havde forlangt. Alligevel havde han ladet elevatoren føre derop, idet han havde tænkt sig, at tagrummet nok kunne anvendes til lettere varer, selv om elevatoren på grund af forholdene ikke kunne føres helt op i niveau med gulvet. Skulle toldkamret mene, at dette trin på 31 cm var uoverkommeligt, kunne det jo lade være med at benytte rummet. Der kunne ikke foretages ændringer, både Kampmann og elevatorfirmaet havde vidst, at forholdet ikke kunne ændres uden en ændring af tagkonstruktionen.

Lidt bittert tilføjede Kampmann, at ”Man skulle tro, at toldvæsenet i Horsens måtte kunne være tilfreds med den store bygning, de har fået; men det er så, at medens tilsvarende anlæg på andre steder virker tilfredsstillende, klager inspektøren her over enhver bagatel, som almindelige forstandige mennesker plejer at klare selv”, og han henstillede til Overtoldinspektoratet, om det ikke kunne pålægge inspektøren at holde inde med disse småtterier, kun til ulejlighed for en



*Et udsnit af sydgavlen med pilaster med base og jonisk kapital og vinduer med fint profilerede sandstensrammer og smårudede vinduer.
Foto Ole Degn 2012.*

del mennesker, der havde andet at tage vare på.

Det havde Hack Kampmann selv. Han var på det tidspunkt i fuld gang med arbejdet med opførelsen af nye toldkammerbygninger i Frederikshavn og Hjørring.

Horsens Toldkammers bygning ligger der den dag i dag, om end den er forladt af toldvæsenet og benyttes af tøjkæden Bestseller. Men bygningen blev tinglyst fredet i 1995 med den begrundelse, at den besidder betydelige arkitektoniske kvaliteter og indgår som en væsentlig del både af Horsens Havns historie og af selve ”havne-landskabet”, således at bygningen har de særlige arkitektoniske og kulturhistoriske værdier, der kan begrunde fredning af en bygning under 100 år.

Kilder

Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg, B 297 Overtoldinspektoratet for (Nørre) Jyllands arkiv, 1.206 1888-1922 Toldbygninger Hobro Toldopsynsbolig ved Als Odde 1888-1901. Horsens 1913-22. 1.207 Toldbygninger Horsens 1905-1914. 1.191 Bygningskort Horsens-Overtoldinspektoratet 1960-65.

Horsens Avis 16. august 1913. *Horsens Venstreblad* 17. august 1913. *Horsens Social-Demokrat* 16. august 1913. *Horsens Folkeblad* 16. august 1913.

Kulturarvstyrelsen, journalnummer 911/615-0002, tinglyst 03.01.1995.

<http://www.kulturarv.dk/fbb/sagvis.pub?sag=15514539>

Indholdsfortegnelse

Jeppe Klok Due:

Indlednings. 3

Mogens Lau:

Ridder Wolffsen (1).....s. 4

Erik Blegvad Andersen:

Tolddepartementet

- et tilbagebliks. 18

Mikael Venge:

Stene for tolds. 27

Leon Jespersen:

Da privatiseringen blev taget

op af skraldespandens. 29

Jens Kaiser:

En tolder ved navn Toldstrups. 34

Ole Degn:

Horsens Toldkammer

- Hack Kampmanns

toldbygninger (5)s. 38