

zise

Toldhistorisk Tidsskrift

Nr 1

1988

11 årg



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

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

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

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

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

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

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

Tolddirektør C.A. Nielsen (formand)

Sognepræst Arne Hægstad (næstformand)

Toldkontrollør Gunnar Jakobsen (sekretær)

Kontorfuldmægtig Karin Christensen, Frederikshavn (kasserer)

Dr. phil. Anders Monrad Møller (redaktør)

Vicedirektør Kaj Elkrog

Toldassistent I Aage E Hansen, Padborg.

Departementschef René Mikkelsen

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

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

Forslag til illustrationer og billedtekster må meget gerne medsendes.

Redaktionen påtager sig intet ansvar for indsendte manuskripter, og forfatteren bedes derfor beholde en kopi.

Artikler og forfattere

ZISE udkommer ikke ligefrem med overvældende præcision, og den spændt ventende læser - eller forfatter - kan sjældent forud sætte et kryds i kalenderen. Alligevel er det af og til muligt under heldige omstændigheder at kombinere et og andet. Dette gælder således denne årgangs første artikel.

Bent Rohde Jensen har tidligere skrevet om toldhistoriske emner med berøring til Storstrøms Amt (ZISE 82/1 og 83/2). Denne gang er det en havn og dermed også en toldkammerbygning, som har rundet de halvt hundrede år. Det er der særdeles god grund til at markere.

For første gang i ZISE's spalter - med portræt - men kendt for bøger om Fåborgs skibsfart, om fiskerlejet Sandhagen og senest for det store værk om Sejlskibssømanden, optræder museumsinspektør ved Langelands Museum, Ole Mortensøn (f.1947). Det drejer sig om smugleraktiviteter fra renæssancen og helt frem til vore dage på et sted, hvor traditionen i denne henseende er



såre sejllivet, omend de lyssky aktiviteter naturligvis har ændret karakter tiderne igennem.

Endelig har et ærinde i anden anledning sat Henry G. Petersens tanker og fyldepen i sving. Senest afsluttedes i ZISE 86/2 den store serie om øl- og spiritusbeskatningens historie. Nu føres læseren tres år tilbage til fagkursus på Toldskolen anno 1928, hvor ikke mindst lærerne passerer revy. Af illustrationerne ses, at vel kan man bringe det traditionelle »holdbillede«, men samtidige fotos af alle de nævnte undervisere er ikke sådan at fremskaffe. De viste portrætter gengiver næppe lærerne helt, som de optræder i den forhenværende elevs erindring. Det er faktisk svært at illustrere fortiden med fuldstændig præcision.

Inden de Toldhistoriske noter bringes en anmeldelse af Dansk Toldhistorie bd.V ved Professor, dr.polit. Svend Aage Hansen. I øvrigt kan man fortsat tegne abonnement på dette værk, som hidtil er udkommet præcis efter planen.

Tre toldkamre i Næstved

Af Bent Rohde Jensen

Næstved Havn fejrer i år sit 50 års jubilæum. Ganske vist havde byen også i den forudliggende tid via Suså haft søværts forbindelse med havet, men kun for såvidt anrik pramfart og anden sejlads med småfartøjer, men det var først efter anlæggelsen af den nuværende havn med dens forbindelse til Karrebæk Fjord gennem en $3\frac{1}{2}$ km lang gravet kanal, at byen kunne regne sig som en egentlig havneby.

En af havneanlæggets følger var, at byen fik en ny toldkammerbygning, som blev taget i brug et halvt års tid før havnens indvielse. Bygningens 50 års dag forløb imidlertid i ubemærkethed, vel nok fordi den da forlængst var gået over på fremmede hænder. Den kunne imidlertid fortjene en venlig tanke i forbindelse med havnejubilæet, og i den anledning er i det efterfølgende i store træk redegjort for dens to forgængeres historie.

Toldkamret ved åhavnen.

I maj 1840 indgik købmand H. F. Olivarius, Næstved, og told- og konsumtionsinspektør S. G. Fanø (på vegne af General-Toldkammer og Kommercekollegiet) kontrakt, hvorefter Olivarius forpligtigede sig til på sin grund lige over for byens losse- og ladested ved Suså at opføre et kornmagasin og udleje dets underste etage til toldvæsenet for 100 rbd. i årlig leje. Lejemålet omfattede et værelse på 31 m², et pakhuslokale på 103 m² og et aflåseligt portrum på 31 m². Efter konsumtionens bortfald ændredes det oprindelige kontor i 1852 til toldforvalterkontor, og lejemålet udvidedes med et nyt hovedkontor. Endelig foretoges i 1859 nogle ændringer indenfor det lejedes rammer, bl.a. indrettedes et kontrollør-

kontor på bekostning af en del af pakhusarealet.

Umiddelbart kunne man tro, at det var muligt at administrere samtlige toldforretninger på den beskedne åhavn fra disse toldkammerlokaler. Ikke desto mindre fandtes på havnepladsen, kun ca 70 meter fra toldkamret, en lille toldkontrolbygning på 29 m², indeholdende 2 næsten lige store rum, der brugtes henholdsvis som pakhus og som opsynskontor, og sidstnævnte brugtes tilsyneladende permanent som sådant.

De to bygninger og åhavnen udgjorde til sammen et idyllisk sceneri, som er bevaret gennem mange malerier og fotografier. Idyllen havde dog en bagside, jf. toldforvalter Kleists egne ord i skrivelse til overtoldinspektoratet:

»Det nuværende toldlokale er indrettet i stueetagen i et pakhus ved havnen, hvis øverste etage er et kornloft, hvor det vrimler med utøj, der undertiden søger ned i toldlokalerne, så vi til sine tider må stille fælder op for dem ude og inde, sågar i selve pultene, for at papirerne ikke skulle blive ødelagte. Værelserne er små og med kalke- de vægge marmorerede af fugtighed. Gulvet er uden underlag, så her er fodkulde, der næsten er uudholdelig. Fra kontrollørens kontor må røret fra kakkelovnen føres til skorstenen gennem pakhuset i hele dets bredde, hvis årsag det er meget vanskeligt at holde rent, og der har også i den tid jeg har været her, været ild i det, men til alt held om dagen. Til assistenterne haves intet kontor, men disse må opholde sig i et lille opsynskontor midt på havnen, så der må gå særligt bud efter disse, hver gang deres assistance for toldkamret gøres nødvendig.



Idyl ved Næstved. Åhavnen med den gamle havnetoldkammerbygning fotograferet i 1927. (Det kgl. Bibliotek).

Af udenomsbekvemmeligheder findes der ingen. Vort brændsel må oplægges i pakhuset sammen med de oplagte varer. Her er hverken lokum eller pissoir. Hvad det første angår, da har vi af havnevæsenet fået tilladelse til at benytte et midt på havnen, altså langt fra kontorerne, beliggende lokum, et modbydeligt stinkende hul, hvor man er væg om væg med havnens arbejdsmænd og sjovere. Som pissoir kan vi benytte hele havnepladsen, men ved først at have spejdet til højre og venstre for at forvisse os om, at der ikke er ordentligt folk i nærheden«.

Hertil kom, at jernbanen, som kom til byen i 1870, havde overtaget så meget af godstrafikken til byen, at stykgodsmængden på toldkamret efterhånden i firserne var faldet til årligt 2-3 småskibsladninger fra Lübeck. Jernbaneselskabet havde stillet de fornødne lokaler til rådighed for toldopsynet, som dels skulle give møde ved samt-

lige togankomster og dels hver formiddag var beskæftiget med fortoldningsarbejde på banen.

Der var derfor mange gode grunde til at flytte toldkamret den lille kilometer op til banen, og det skete omsider i 1891. Det, der gav stødet til flytningen, var noget så tilsyneladende uvæsentligt som anlæggelsen af sidebanen Slagelse-Næstved. Toldlokalerne på stationen lå nemlig i vejen for den nye banes indføring, og man så sig ikke i stand til at stille andre lokaler til rådighed.

Efter flytningen benyttede toldvæsenet fortsat den lille toldkontrolbygning i resten af åhavnens tid og disponerede endda over den, indtil den blev nedrevet i 1944.

Toldkammerbygningen overlevede både toldvæsenets bortflytning for snart 100 år siden og åhavnens forsvinden for 50 år siden, selv om den i en periode ikke havde det så godt. Efter en renovering fremtræ-

der den dog nu i smuk stand og anses med rette for et af Næstveds bygningsmæssige klenodier, kendt under navnet »Det gule Pakhus«. Da den ligger i kanten af et anlæg, er dens beliggenhed for så vidt stadig idyllisk, i hvert fald hvis man abstraherer fra den kendsgerning, at havnepladsen, hvor Kleist spejdede til højre og venstre, nu er et stykke af Havnegade, som har den tætteste biltrafik i amtet. Bygningen fungerer nu som specialscole for voksenundervisning.

Jernbanetoldkamret

Til det ny toldkammer erhvervede toldvæsenet formedelst 6000 kr en grund på 1024 m², som havde den bedst tænkelige beliggenhed, nemlig ved siden af stationen og grænsende til jernbanearealet. Her byggede man en 333 m² stor toldkammerbygning med 5 kontorer, pakhus og vejerbod plus

diverse smårum. Pakhuset havde porte til såvel jernbanespor som vejforbindelse, og bygningen var også i andre henseender fornuftigt indrettet.

I det ydre fremtrådte bygningen med granitsokkel, røde mursten og sort skifer-tag, store rundbuede vindues- og portåbninger, hvilket altsammen gav den et tungsindigt udseende. Arkitekten var den da 73-årige kgl. bygningsinspektør, professor J. D. Herholdt, som vist heller ikke brød nye veje inden for arkitekturen. Han havde en halv snes år tidligere bygget Nationalbankens bygning i København i florentinsk paladsstil, og toldkamret i Næstved lignede faktisk en aflægger af banken.

Bygningen blev overtaget den 16. november 1891 og var i brug som toldkammer indtil havnetoldkamrets indvielse den 10. december 1937. Den afhændedes derefter og benyttedes til forskellige erhvervsfor-



Jernbanetoldkammeret i Næstved, fotograferet omkring 1906. (Toldmuseet).

mål, indtil den i begyndelsen af 1970'erne blev nedrevet for at give plads til en udvidelse af banegårdspladsen.

Havnetoldkamret

I 1934 indledtes drøftelserne mellem havneingeniøren og overtoldinspektoratet om placeringen af en toldkammerbygning ved den projekterede havn, og man nåede hurtigt frem til det senere valgte areal for enden af vestre havnebassin, ca. 150 m vest for det tidligere toldkammer ved åen.

Der var ellers et aber dabei ved grunden, som nok burde kunne få en bygherre til at hæve øjenbrynene. Halvdelen af Susåens vand skulle nemlig føres i en tunnel gennem grunden og ud i havnen. Den anden halvdel fortsatte i en anden tunnel hen til og ud i østre bassin, og hele arrangementet var sidste led i en overdækning af et længere stykke af åen.

Dette afskrækkede dog ingen af parterne, og den 4 meter brede og 3 meter høje tunnel har siden ført åvandet tværs gennem midten af bygningen, uden at denne gennemstrømning i sig selv har voldt kvaler. Derimod har man i årenes løb haft talrige oversvømmelser i bygningens vestlige kælder, fordi grundvandet på grund af tunnelen ikke kunne løbe ned til det gamle åleje, men fortsatte langs tunnellen hen til toldkammerbygningen, hvor noget af det trængte ind i kælderen, så helt problemfrit har bekendtskabet med Susåen nu ikke været.

Kommunen overlod herefter toldvæsenet det pågældende areal vederlagsfrit og i ubegrænset tid til brug i toldøjemed, som det udtryktes. Skulle denne funktion ophøre, kunne kommunen forlange bygningen overdraget efter frit valg, enten til en vurderingssum eller til opførelsessummen. Sådanne overdragelsesvilkår kendtes i øvrigt fra andre byer.

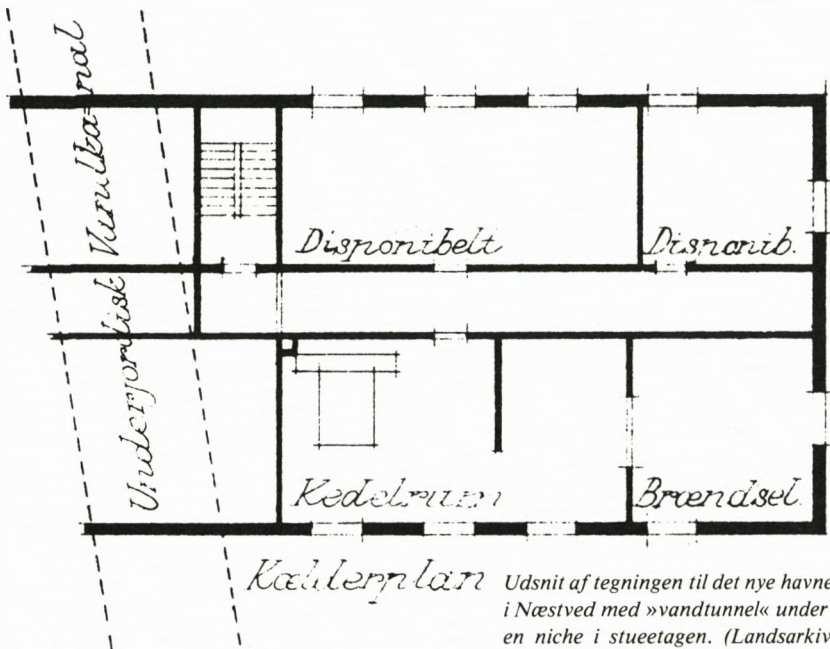
Arkitekten på den ny toldkammerbygning var til at begynde med kgl. bygning-

sinspektør K. Varming, som først foreslog en bygning, som hverken hvad det ydre eller indre angik var særlig vellykket, f.eks. var halvdelen af lokalerne ud mod havnen udlagt som pakhus. Varming nåede imidlertid inden sin død i 1935 at aflevere et nyt forslag, som i alt væsentligt er identisk med det, som blev gennemført af hans efterfølger, kgl. bygningsinspektør Kaj Gottlob. Det er derfor kun delvis med rette, at den smukke bygning nu ofte alene omtales som Gottlobs værk.

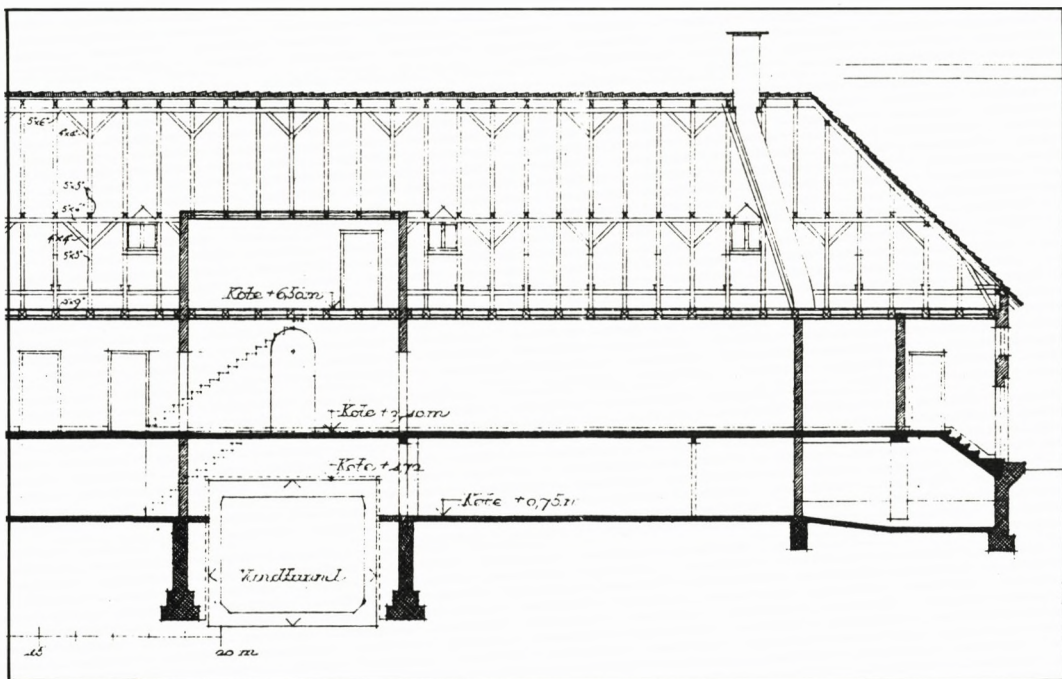
Som nybygget var bygningen således indrettet, at godsindlevering, pakhus, vejerbod og udlevering lå en suite i bygningens fulde længde mod nord. Mod syd, altså ud mod havnen, havde man toldforvalterkontor og regnskabskontor til højre for forhallen og toldopsynets kontorer til venstre for denne. Den eneste indretningsmæssige svipser var nok en dør i østgavlen, som gav forbindelse til en lille entré mellem toldforvalterens kontor og hans toilet. Alle de toldforvaltere, som gjorde tjeneste i bygningen, har foretrukket at bruge hovedindgangen. Lokalet over forhallen, altså bag den franske altan, benyttedes overvejende som kontor for toldbetjentene, der herfra havde et ret godt udsyn over havnen.

At bygningens rumfordeling blev både hensigtsmæssig og personalevenlig, skyldes i væsentlig grad toldforvalter Holger Levinsen Nielsen, som var chef i Næstved i tiden 1932-1945. Toldforvalteren – eller Moses, som personalet i venlig omtale kaldte ham – var såvel af statur som af væsen en patriarkalsk og myndig chef, som ikke lod sig koste rundt med, heller ikke af sine foresatte. Som følge heraf havde der udviklet sig et modsætningsforhold mellem toldforvalteren og hans nærmeste foresatte, overtoldinspektøren for østifterne, hvem det jo var umuligt at komme uden om i byggesagen.

Toldforvalteren var imidlertid i stand til at få sine ændringsforslag gennemført, og



Udsnit af tegningen til det nye havnetoldkammer i Næstved med »vandtunnel« under kælderen og en niche i stueetagen. (Landsarkivet for Sjælland).



det er således takket være ham, at alle kon-
torerne blev lagt i solsiden, og at alle gulve-
ne i pakhusiden blev bragt i ét niveau, så-
ledes at transporten af toldgodset ikke blev
besværliggjort. Særlig strid var der om an-
skaffelsen af en løbekat til transport af
gods fra indleveringsrampen ind i pakhu-
set. Her havde overtoldinspektøren sagt
højlydt nej, men skiftede mening, efter at
handelsstandsforeningens formand og di-
rektøren for Gl. Magle Mølle Papirfabrik
efter et vink fra toldforvalteren var ileet til
assistance med hver sin skriftlige anmod-
ning til tolddepartementet.

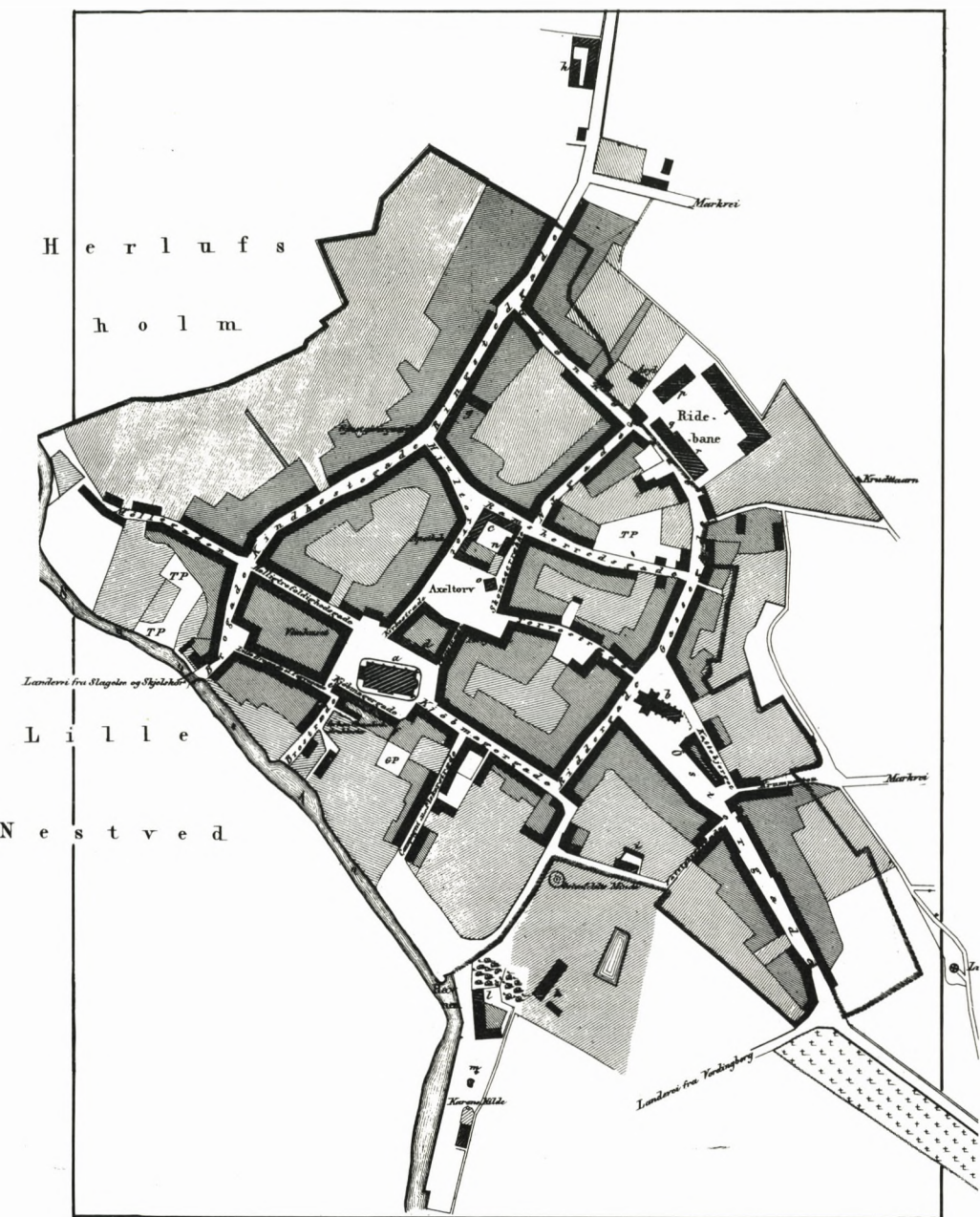


*H.L. Nielsen, kaldet »Moses«, toldforvalter i
Næstved 1932-45. (Næstved Toldkammer).*

Der var dog i hvert fald ét punkt, hvor
der – omend nok på forskellige præmisser
– var enighed mellem toldforvalter og over-
toldinspektør, nemlig hvad angik en ud-
smykning af forhallen, som arkitekterne
havde udstyret med en muret halvrund nic-
he på ca. $2\frac{1}{2} \times 1$ m i væggen lige over for
hoveddøren. Væggen havde følgende på den
modsatte side en tilsvarende udbulning i
pakhuset. Nichen var beregnet til opstilling
af en statue eller anden skulpturel udsmyk-
ning, men det var hverken overtoldinspek-
tøren eller toldforvalteren interesseret i.
Overtoldinspektørens motivering var den
sædvanlige, der var ingen penge til det.
Derimod fortaber årsagen til toldforvalte-
rens holdning sig i det uvisse. Til sin nær-
meste medarbejder i byggesagen udtalte
han, at han »sgu ikke ville have sådan en
med lår i skoene stående derude«. Hvem
han hermed sigtede til, vides ikke, og signa-
lementet passede næppe på den mest nær-
liggende mulighed, den daværende konge.
I øvrigt var toldforvalteren slet ikke antiro-
yal.

Hvorom alting er, nichen forblev tom,
men ti år senere, nemlig et par måneder ef-
ter Christian X's død i 1947 foreslog told-
kammeret, at en 50 cm høj buste af Nekso-
sandsten af den gamle konge blev opstillet
i nichen. Overtoldinspektoratet bifaldt ik-
ke dette, men indstillede til tolddeparte-
mentet, at man forsøgte at få Statens Mu-
seum for Kunst til at udlåne en passende
skulptur, men dette forslag kom heller ikke
til udførelse.

I 1949 foreslog Gottlob, at nichen blev
udfyldt med en af billedhugger Jenø Mei-
ster udført allegorisk fremstilling af told-
væsenet, nemlig en ungdommeligt, for ikke
at sige barnligt, udseende Merkur med pen-
getaske, lovebog og vinfad. Den ca. 70 cm
høje skulptur kunne leveres i cement eller
brændt ler for henholdsvis 2500 kr og 3100
kr, men hverken dette eller et efterfølgende



Udsnit af kort fra 1859 med åhavnen i Næstved. (Trap).



Udsnit af moderne bykort i samme målestok. (Næstved Kommunes Tekniske Forvaltning).

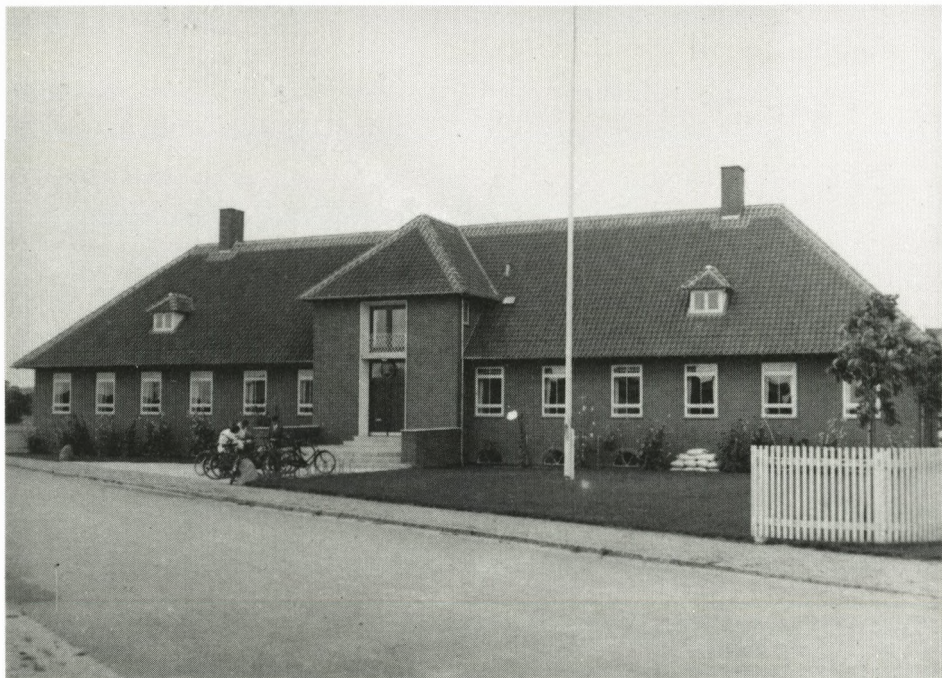


Merkur, udkastet til den skulptur, som aldrig blev til noget. (Landsarkivet for Sjælland).

nyt forslag om en Christian X-buste kom igennem, og nichen forblev tom i hele toldvæsenets tid, når på det sidste sås bort fra en gulvvase med sand og cigaretskod.

I sit ydre fremtræder bygningen som et fint eksempel på dansk arkitektur fra 1930'erne, og danner med sit høje tegltag

en fornem afslutning på havnen. Forunderligt nok havde man fra byens side en anden opfattelse, da overtoldinspektøren fremviste tegningerne på et møde, som han havde i maj 1936 med stadsingeniøren og havneudvalget. De fleste af udvalgsmedlemmerne samt stadsingeniøren syntes ikke om



Næstved toldkammer fotograferet i 1940. Bemærk sandsækkene foran vinduet. (Toldmuseet).

bygningen, som efter deres mening ikke var monumental nok. Desværre foreligger der intet om, hvordan de havde tænkt sig, at bygningen skulle se ud. Overtoldinspektøren gjorde dem opmærksom på, at bevillingen til opførelse af bygningen ikke kunne forhøjes, at tegningerne var godkendt af tolddepartementet og bygningsrådet og derfor ikke kunne ændres, og at en toldkammerbygning kun skulle være en ramme om pakhus, vejerbod og kontorlokaler. Han tilføjede imidlertid, at følgende kunne ændres:

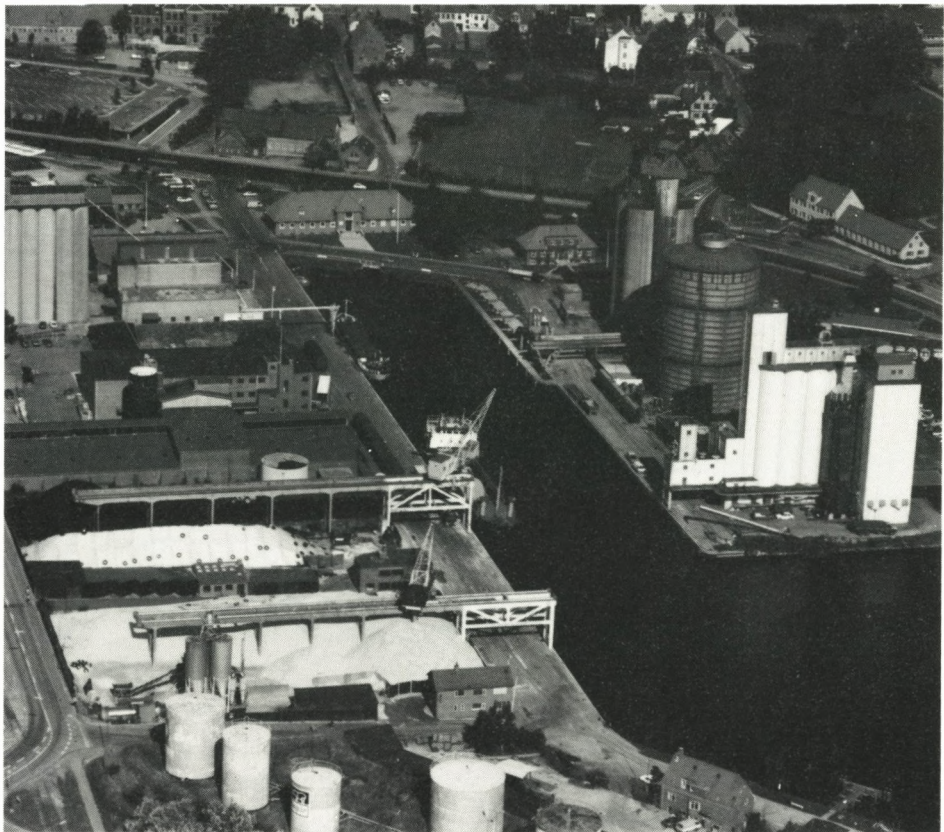
1. Frontispicen kunne gøres lidt større, således at der på den kunne anbringes en forgyldt kongekrone og derunder ligeledes forgyldt ordene »Kongeligt Toldkammer«.

2. Flagstangen kunne anbringes på frontispicen.

Dette tilfredsstillende havneudvalget i nogenlunde grad.

Til alt held blev ingen af de to gyselige ændringer gennemført. Bygningen fik et rødt toldskilt, som det sig hør og bør, og flagstangen anbragtes smukt på plænen til højre for døren.

Var byens repræsentanter utilfreds med bygningen, gjorde det i hvert fald ingen skår i toldvæsenets glæde over den. Den var dengang og vedblev for den sags skyld i hele sin toldkammertid at være enestående, også selv om der senere blev bygget nye toldkammerbygninger i nogle få byer. Bemærkelsesværdigt er da også, at tolddepartementet tog udenlandske besøgende med



Luftfoto af Næstved Havn efter udvidelsen med både det gamle og det nye havnetoldkammer. O.D. Luftfoto, Vordingborg.

til Næstved, når man ønskede at vise dem det bedste, man havde af toldkammerbygninger.

Så meget mere beklageligt er det derfor, at bygningen kun fik 25 års funktion i sin oprindelige skikkelse, inden man i 1962 begyndte at pille ved den. Det var udleveringsafdelingen, som blev ombygget til kontorer af hensyn til administrationen af den nye omslov. Værre gik det i årene efter 1967, da momsloven, distriktstoldkamrets oprettelse i 1968 og en ny toldprocedure i

1971 vendte fuldstændig op og ned på det hele, således at hele toldkammerbygningen tjente kontorformål. Og i 1978 var det hele forbi, da toldvæsenet definitivt forlod bygningen, 41 år efter indvielsen.

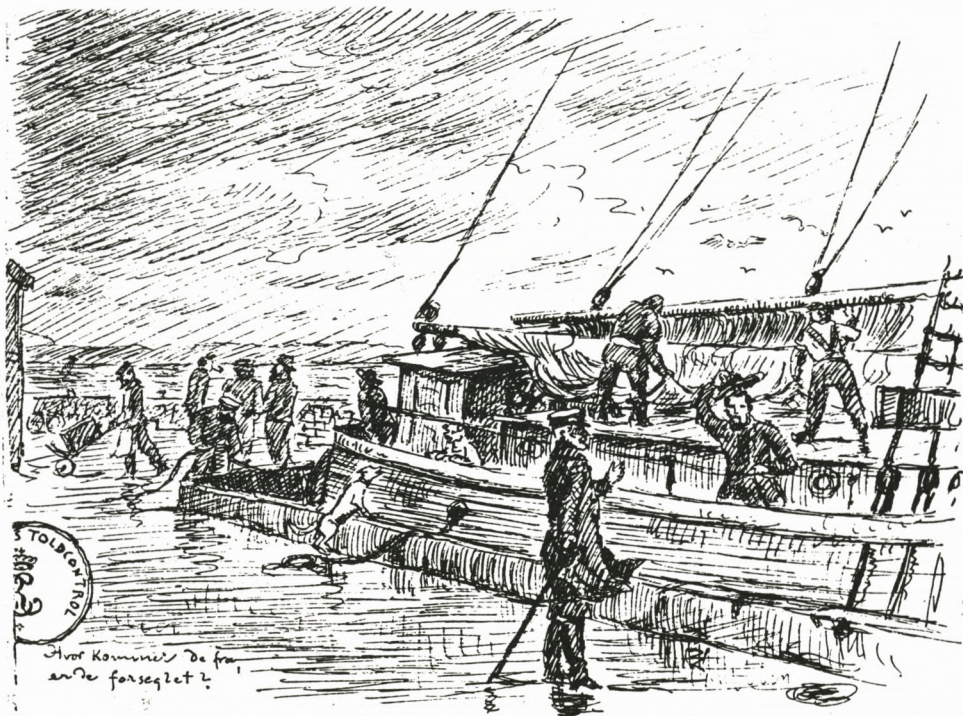
Næstved Kommune overtog herefter bygningen, dens manglende monumentalitet til trods, i henhold til klausulen og benyttede den til undervisningsformål, indtil man lejede den ud til Superfos Korn A/S, som siden juli 1987 har benyttet den som regionskontor.

Smugleri til Langeland

Af Ole Mortensøn

I et ørige som det danske har smugleri i særdeleshed foregået over vandet. Sært nok har vi ikke mange stednavne, der peger i retning af smugleri – på det område er f.eks. briterne velforsynede: Smugglers Cove, Smugglers Inn etc., men hvis danskerne havde fulgt dette mønster, burde en god del af navnene være anvendt på lokaliteter i vore sydlige farvande, for det var og er her om noget andet sted i kongeriget, at smugleriet blev praktiseret mest ihærdigt.

Forklaringen er nærheden af Tyskland samt det faktum, at Ærø indtil 1864 hørte under hertugdømmet Slesvigs jurisdiktion. Smugleriet har altid haft to kategorier: de der smuglede til husbehov og egen fortæring samt de der drev smugleriet som et ulovligt erhverv for fortjenestens skyld. Det er jo især den sidste gruppe staten og toldvæsenet har bekæmpet, dog med den store rejseaktivitet er også den første gruppe i dag blevet betydningsfuld. Men tidlige-



Toldkontrollør i Lohals inkvirerer skipperen på en skonnert som er kommet i havn. Folkene i baggrunden er ved at pakke storsejlet. Tegning af Ivar Th. Rohde, toldkontrolløren er hans far Vilhelm Rohde.

re var det oftest småskippere og fiskere – folk der kendte farvandet på fingrene – som stod for smugleriet, mens bagmændene var de folk på øen, som havde noget at handle med.

Det var allerede galt fat i renæssancen. I 1568 klagede Hans Knudsen, tolderen i Rudkøbing, over at mange heste og øksne udførtes fra Langeland og solgtes i Tyskland og at han før han kunne få tolden måtte rejse rundt til herredsting og lyse og efterspørge om nogen resterede med told. Desuden blev der i adskillige havne opskibet og solgt tysk øl før han fik det at vide. Resultatet var ifølge tolderen, at »hver fortolder, som han synes«.¹ Situationen var den, at tolderen ikke var i stand til at overvåge den smughandel, som fandt sted. Så hjalp nok så mange kongelige forbud med trusler om konfiskation af ladning aldrig

en bit. Bedre blev det heller ikke af, at selv kongens embedsmænd benyttede sig af smugleriet. Lensmanden Mourids Podebusk blev i 1581 afskediget af en undersøgelseskommision. Et af anklagepunkterne var udførsel af en stor hob øksne fra Rudkøbing uden at svare told deraf.² En betydelig forbedring af toldopsynet var udnævnelsen af en række havnefogeder. I 1588 var der 5 til at overvåge de langlandske småhavne. I praksis var det omkring 30 procent alene af den langlandske lovlige vareudførsel som foregik over småhavne. Af samme grund jamrede Rudkøbings borgere evig og altid over disse ulovlige havne, som var deres handel til stor skade. Men bønderne havde rent faktisk kongeligt privilegium på at de måtte sejle til Tyskland og andetsteds med deres eget gods.³ Dertil måtte de holde deres egne både. Nu



Der eksisterer meget få tegninger og fotografier af toldkontorer. Her er et af dem. Tegneren Ivar Rohde har gengivet told- og telegrafkontoret i Lohals som han huskede det fra den tid hans far var ansat der - 1886 til 1907. I bageste stue ses telegrafapparatet.

var det jo fristende at medtage andre varer end ens egne og hvis man samtidig kunne spare tolden var der udsigt til endnu bedre fortjeneste. Joh, fiskerne og skudskipperne overtrådte i den retning loven, men de havde den lokale befolkning – såvel herremændene som selvejerbønder og fæstere – på deres side. Hvorfor skulle man rejse op til 3½ mil for at købe dyrt i Rudkøbing, når de med fordel selv kunne handle billigt pr. båd i Kiel, Nakskov og Svendborg?

Smuglerierne fortsatte i 16 og 1700-tallet, men efterhånden fik borgerne mere medhold og toldordinanserne blev skærpet. I 1651 dømtes en skipper for ulovlig handel ved Ristinge og til at have skude og varer forbrudt. Til gengæld gik borgerne for langt, da de i 1697 bemægtigede sig et skib, som lå i Lindelse Nor med en ladning ærter. De spærrede skipperen inde i kahytten, førte skibet til Rudkøbing og lod ærterne eftermåle, idet de tog roret fra skuden, så den ikke kunne sejle. Byfogeden i Rudkøbing og andre borgere, som deltog i denne selvtægt, måtte bøde 200 Rdl.⁴ Øvrigheden kunne stadigvæk heller ikke sige sig fri for at have en finger med i spillet, når det gjaldt smugleri:

Ved helligtrekongerstid 1690 indkom en bagenkopskude til Ristinge fra Flensborg. Næste dag lod præsten i Magleby og sognefogeden deres karle køre til Ristinge, angiveligt for at hente noget køretøj, sejl og andet »som rotterne ellers ville æde«. Men da godset var lagt i båden og på vej op i vognene kom toldbetjenten og nu havde køjklæderne forvandlet sig til fransk vin, flensborger brændevin, bergfisk, humle, hamp, hør og en pakke med guld- og sølvkniplinger. – Alt blev konfiskeret og siden solgt ved auktion.⁵

Efterhånden indskrænkedes landboernes egen sejlads og handel, men smuglerierne ophørte ikke af den grund. Nu blev det i stigende grad ærøboere og strynboere som besørgede smughandelen. Øerne lå velpla-

cerede for trafikken med smuglergods fra hertugdømmerne og tolderen og hans betjente havde rigeligt at se til, og bedre blev det ikke, når de som skulle hjælpe toldopsynet samarbejdede med smuglerne, hvilket tolderen i Rudkøbing, Peder Pedersen og hans betjente, en junaften 1711 erfarede. Ud for Ristinge Hale så de to store ærøbåde ligge og på stranden folk med 12-13 heste i bådene. Så snart de så betjentene forsvandt de skyndsomst mod Ærø. Da tolderen derefter bød de folk, der opholdt sig ved hestene, at følge med til strandvagten, tog de sten og ville slå med. Det lykkedes dog at få dem hen til vagten, hvor det viste sig, at de arresterede selv var en del af vagtholdet. Tolderen ville nu have hestene overført til byen. Men vagtmandskabet forbød dem, som skulle føre hestene »at følge os og de truede med Bøsser og Gevær saa vi i Stedet for Assistenz fik Resistenz«.⁶

Sommetider gik det endnu hårdere til: En vinteraften med havis kom nogle mænd trækkende med en slæde med varer og ville ind ad porten ved Ruestræde i Rudkøbing. Tolderen ville visitere dem, men en mand trådte frem og bad indtrængende om lov til at passere. Da toldbetjenten overhørte dette og trådte frem for at undersøge slæden, trak manden en pistol frem af lommen og skød betjenten ned. Mændene flygtede med slæden i den retning de kom fra, men blev snart forfulgt af vægtere og andre, som halede godt ind på dem ude på isen. Da smuglerne indså, at de nu ikke kunne slippe væk fra forfølgerne, smed de varerne i en våge og fortsatte over isen, idet de skød efter forfølgerne, der var ubevæbnede og måtte opgive jagten.⁷ Hvem disse smuglere var, blev aldrig opklaret, men mistanken faldt på strynboerne, der havde deres del i det ærøske smugleri. Om et par af de udflyttede gårde på Strynø hed det, at de var bygget i bekvem afstand til stranden, så de kunne fungere som oplag for

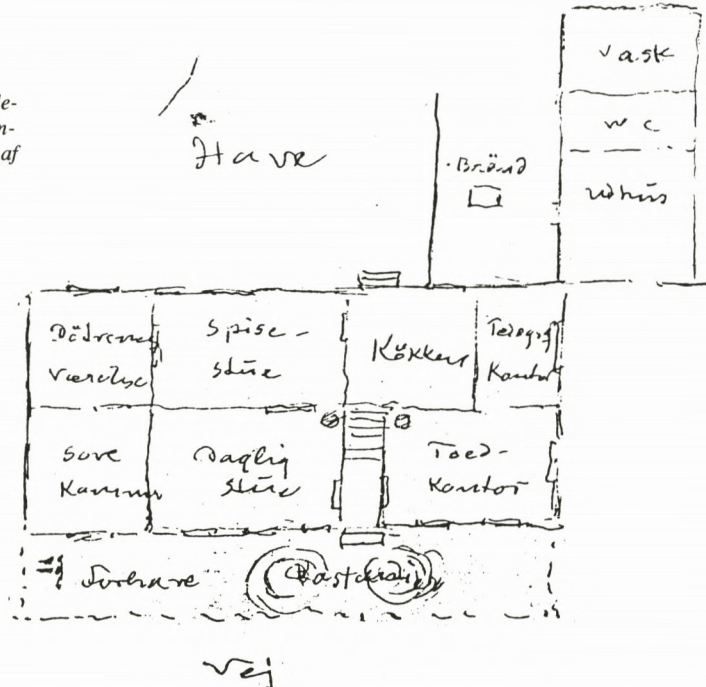
smuglergods fra Ærø. Smuglergodset var luksusbetonede forbrugsvarer som brændevin, raffineret sukker, kaffe og tobak. Tolden på disse varer var nemlig meget højere i kongeriget end i hertugdømmerne. En pot brændevin kostede i 1837 i Rudkøbing 18-20 skilling, men på Ærø 12-13 skilling, mens raffineret sukker var 30 procent billigere på Ærø end på Langeland. En gammel strynbo som var ved at komme i klemme klarede sig betydeligt mere elegant end hans skydende kolleger omtalt ovenfor. En aften under treårskrigen var han ved at sætte sejl i Marstal havn, da toldkontrolløren dukkede op. »Hvad har De om bord?« spurgte han. »Joow, det har De ret i, hr. toldkontrollør,« svarede fiskeren, idet han fortsatte sit arbejde med smakken, »kuling og gamle sejl!« Tolderen gloede og sagde så med høj stemme: »Jeg spørger Dem, hvad De bringer med Dem?« »Ja, jeg rever, det er jeg sgu nødt til, for fløjer sejlene fra mig, så har jeg itte råd til nye!« »Hør sig mig så hvad De farer med?« brølede kontrolløren. »Javel hr. kontrollør, gammel mand, med tre sønner med i krigen og om det kniver, så går jeg fanden fortume selv med!« »Aa gå ad helvede til – dit gamle døve asen!« mumlede kontrolløren og vendte sig for at gå. »Ja tak og i lige måde!« sagde den gamle smilende og sejlede bort med sine smuglerkoster.⁸

Krydstoldvæsenet som blev oprettet i 1824 fik en stor betydning for jagten på smuglerne, og heller ikke de søfolk som havde for vane at føre lidt godt kram med sig hjem fra det fremmede gik nu ram forbi. Sømanden Peter Illum fra Faaborg skriver i sin dagbog 1829: »Vi gik til søs fra Travemynde og ville have gaaet uden om Femarn for at gaa fri af Krydsfartøjerne, men da vi kom imod Stauern til, kom de ret imod os, hvorpå vi Resolverte til at gaa ad sundet, her blev skikket en betjent ombord formedelst de kunne ikke komme til at forsegle os... siden kom vi til Marstal og Da-

gen efter til Rudkøbing, hvor vi lossede lasten ... da der var visiteret fandtes der en del smukke varer i mine gemmer, som blev konfiskerede til videre ... Så snart som jeg kom hjem, lod jeg skrive en ansøgning til Colegiet angaaende de konfiskerede varer ... da jeg kom hjem (efter en senere rejse) var der kommet resolution fra collegiet, at Mulkten var eftergivet mig ...⁹

Toldkontrollørerne førte omhyggeligt patruljeturnaler, som med jævne mellemrum blev approberet af toldforvalteren. Under Rudkøbing toldkammer hørte kontrollørerne på Strynø, Åsø, Lohals, Dageløkke, Snøde Øre, Spodsbjerg, Illebølle og Bagenkop. Patruljeturnalerne giver et glimrende billede af toldkontrollens hverdag og indsigt i alle større og mindre begivenheder langs kysten. De er derfor en udmærket kilde til det maritime, skønt meget naturligvis beror på kontrollørens iagttagelsesevne og omhu med at nedskrive det passerende. Desværre synes patruljeturnalerne i mange tilfælde at være gået tabt, og for Langeland og Strynø er de kun sporadisk bevaret. Lad os følge kontrolløren i Spodsbjerg og hans kamp mod smuglerne. Patruljeturnalen starter i 1913 og kontrolløren nedprenter dagligt med omhu vind og vejr samt tilføjer lakonisk: intet at bemærke. Dette synes at være den normale tilstand, men da krigen udbrød og en ny kontrollør tiltræder, skifter billedet. Skønt 'intet at bemærke' stadig forekommer, vimler journalen med iagttagelser. »D. 18. Februar 1915: Noget uden for Spodsbjerg passerende Dampskib Sif en flydende Mine. Gennem Hovedkontoret i Svendborg alarmerede man Marinemyndighederne i Korsør, hvorefter Dp. Willemoes om Eftermiddagen afsøgte Bæltet, med hvilket Resultat vides ikke. Den d. 21. f.M. nævnte sunkne nybyggede Kvase hævet, idet det usædvanlige Lavvande ganske lagde det paagældende Sted tørt.« Fartøjer der ankrede under kysten blev nøje observeret.

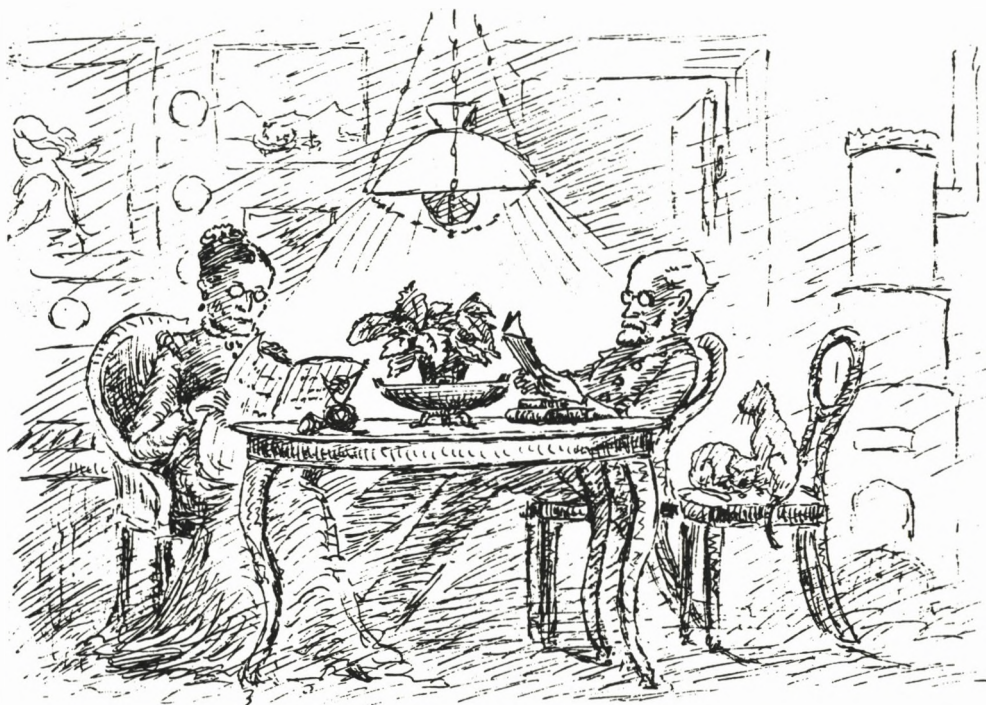
Grundplan af told- og telegrafbygningen "Blæsenborg" i Lohals. Tegning af Ivar Th. Rohde.



Strandkontrollørboligen "Blæsenborg" i Lohals, fotograferet omkring 1906, altså på familien Rohdes tid.

De kunne jo være smuglere. »3. juni: Under Stengade Skov var opankret et Skib, der ladede Bøgestav, det viste sig at være Galeasen Ingeborg af Lohals afgået fra Lohals med Følgeseddel og bestemt til Lohals.« De tyske krigsskibe som lå ved mine-spærringen i Bæltet voldte kontrolløren kvaler. De måtte naturligvis ikke gå i land, men gjorde det for at købe friske fødevarer – især fisk. »D. 4. Juni 1915: Paa en tur langs Stranden mellem Illebølle Bro og Hjortholm Skov erfarede jeg, at en Baad havde været inde ved nævnte Bro med Mandskabet fra et af de tyske Vagtskibe, der nu ligger derude nord for den tyske Mi-

nespærring, for at købe Fisk. Jeg har indstændig (anmodet) Beboerne om ikke at sælge dem noget som helst, hvad der var ganske utilladt. De beklagede det p.gr.a. Tyskernes store Elskværdighed, der stod i Modsætning til den Grovhed, hvor med de var bleven behandlet af Føreren af den danske Kanonbaad Willemoes, til hvem de havde henvendt sig i anledning af, at den havde ødelagt deres Fiskegarn. De klagede nu over Behandlingen til Forsvarsministeren«. (P. Munch valgt på Langeland!). I juni foreslog kontrolløren en deling af sit 3 mil lange distrikt, idet han havde vanskeligt ved at overvåge Illebølle, hvor der var



Trods smuglerier og bryderier i den daglige dont var der tid til hjemlig hygge. Toldkontrollør Vilhelm Rohde og hustru ses her læsende under petroleumslampen i deres stue en oktoberaften i 1894. Rohde havde været til søs og deltaget i trædskrigen før han kom til toldvæsenet. Han var af den gamle stoute type: La garde meure, mais il ne se rends pas!! Citerede han for sønnen, Ivar. Tegning af Ivar Th. Rohde.

betydeligt fiskeri og anløb af handelskvaser. Løsrevne miner var stadig et problem og alene i oktober 1915 drev 4 miner i land i distriktet. En jagt hjemmehørende i Nakskov sprang i samme måned i luften efter kollision med mine.

Efter krigen kom der for alvor gang i smugleriet – nu var det spiritus det gjaldt. Priserne i Danmark var høje på grund af afgifter og i det inflationshærgede Tyskland lave. I begyndelsen af 20'erne dukkede de tyske dæksbåde op. Smugleriet foregik enten på den måde, at mindre partier blev solgt til fiskere, det vil sige man »handlede« på søen, eller smuglerne stod i forbindelse med folk i land, som pr. automobil eller hestevogn førte hele partiet bort til videre salg i land. Kontrolløren og hans toldopsynsmænd gjorde hvad de kunne for at pågribe smuglerne på fersk gerning, men det var sjældent de havde heldet med sig. Den følgende beretning er typisk for en lang række lignende tilfælde, hvor smuglerne forduftede, inden man kunne gribe dem i kraven:

»D. 3. April 1921. Kl. 2 Eftermid. iagttoges en tysk Jagt med en Baad paa Slæb, kommende fra Syd. Noget syd for Stengade Skov gik Baadene til Land med 2 Personer ombord. I stedet for den sygemeldte Toldopsynsm. Andresen sendtes A. Larsen derud langs Kysten, medens Kontrollen med lejet Motorbaad tog ud til det tyske Fartøj, der var gaaet til Ankers under Stengade Skov. Det var ved at lette, men man gik om Bord. Skibet var Motorjagt »Irma« af Kiel, drægtig 2,48 Tons efter Maalebrev dat. Rendsborg 21.12.1920, skipper K., det ansagdes at være på Rejse fra Kiel via Flensborg til Trelleborg, indehavende 15 flasker spirituosa og at have truffet 2 Mænd roende i en Baad ude i Bæltet som bad om at blive bugserede til Bestemmesstedet, da deres Sejl var itu. Tyskeren på hvis Dæk opholdt sig en Mand, der holdt et Tæppe over hovedet og som Motorbådsej-

eren mente saa ud til at være en af Rudkøbing Politi efterlyst Sædelighedsforbryder og Smugler, stod derefter ud i Bæltet og holdt sig krydsende midt i samme til Aften. Den nævnte Baad viste sig at være en stor fladbundet Pram, der tilhører Arbejdsmand Edvard Eriksen ... om nævnte Eriksen har smuglet, vides ikke.

Kl. 8½ Aften saas Tyskeren staa ind under Kysten syd for Tranekær Fyr og i det tiltagende Mørke langsomt at gaa Syd for paa langs ad Kysten. En Motorbaad lejedes atter og ledsaget af A. Larsen og V. Petersen stod man nordpaa og gik i Land nord for Stengade Skov. Med A. Larsen gik man derpaa langs Kysten mod syd. Baadskure etc. undersøgte. Den returnerende Motorbaads larmende Motor maa have alarmeret Tyskeren, der syntes at stile mod et Lys, der viste sig ved Kysten, thi pludselig stod den efter Maskinens Lyd at dømme ud fra Land. – Senere ved 12-1 Tiden hørtes Maskinen forsvindende nordpå. Ved 2 Tiden var alt stille. I Dagbrækningen Kl. 3½ saas intet Fartøj paa den omhandlede Strækning.«

Når spritskibe var under opsejling, fik man et vink fra andre toldkontroller og man var udmærket bekendt med hvem smuglerne var lokalt: »1. Okt. 1925. Paa Grund af Øens professionelle Smuglere patroulleres i Bæltet i Motorbaad om Natten«. Eller d. 19. januar 1926: »Den 14 gange straffede Spritsmugler og Krybskytte N.N. af Rudkøbing ankom med sin Lastautomobil til Havnen med hvilken han oftere færdes ved Nattetid langs Stranden...« Toldkontrollen havde ganske vist ikke større held til at pågribe smuglere ved Spodsbjerg – måske som følge af transportvanskeligheder. Over land foregik det til fods eller pr. cykel – af og til i bil, men man måtte ind midt på øen for at følge de nordsydgående landeveje og så tage en stikvej ned til kysten. Det tog tid. Kontrollen disponerede heller ikke over egen båd, men

måtte leje sig frem hos fiskerne. Disses motorbåde var solide, men langsomme og larvende, så smuglerfartøjet sædvanligvis nåede at lette anker og forsvinde, inden man kunne borde det.¹⁰

Det var naturligvis ikke alene tyske fiskeskiver som smuglede. Også lokale fiskere smuglede. En fhv. fisker fra Rudkøbing fortæller:

»Vi lå og fiskede ude i Østersøen – rødspætter og torsk, men så begyndte vi at smugle sprit. Vi købte det oppe i Holtenau inde på fabrikken der i 10 liters dunke. Vi gav ikke ret meget under krigen, men vi fik jo en 400-500 kr. pr. dunk. Det var der gode penge i. Der var en mand nede i xx, han fik meget – og sådan folk rundt omkring på

Øen fik. Vi havde også andet med hjem – som tøj og uld. Vi blev aldrig taget af toldere. Sommetider puttede vi det i sække og lod det gå udenbords på en lang line. Det kunne ikke hjælpe at have bøjer på, for tolderne de rendte der også. Men der var kun én gang at vi mistede noget. Der lå nogen og slæbte ålevod. De havde fået fat i det og slæbte det et andet sted hen, så vi ikke kunne finde det.

Tolderne havde jo mistanke til os. Der var flere andre herfra, der lå og smuglede. Det var særlig strynøtolderen der var meget aggressiv. Der var en dag vi kom, der var meget kuling – den var vestlig. Vi havde både sejl og maskine i gang. Så kom han inde fra Strynø, løber ud og lægger sig lige



Spodsbjerg havn fotograferet i 1920-erne. Havnen var og er den eneste på den 60 km lange østkyst af Langeland.

tværs for os. Han havde en lille dreng med. Men han havde ikke noget flag, så vi holdt bare vores kurs jo, og så måtte han gå af vejen. Vi kom jo med god fart der. – En anden gang var vi ved at komme galt afsted. Da kom vi ovre fra Holtenau og vi havde 5 sække med 4-5 dunke i hver. Vi kommer ind gennem Marstalrenden og så springer toppakningen, og det var omtrent stille – men vi fik da sejlene op og slap heldigt hjem til Rudkøbing«. ¹¹

Om særligt dristige og frække smuglere fortælles der selvfølgelig historier på havnene rundt om på øen. Her er en sådan smuglerhistorie fra Bagenkop:

»To fiskere som var brødre smuglede og havde en tredje bror, som ikke måtte være

med af én eller anden grund. Han meldte de to andre og så kom toldkontrolløren hjem til deres hus og gik rundt og ledte, men han fandt ikke noget! Så dengang han skulle ud, fik han øje på en kælderlem i køkkenet. Så spurgte han, om de havde noget dernede, og så svarede de: Nej, det havde de ikke, de havde set mange der var gået derned – men de havde aldrig set nogen der var kommet op! Så turde kontrolløren ikke gå derned. Han kom senere igen med politiet, hvor de ransagede kælderen – men de havde fået det væk i mellemtiden.

De samme brødre havde stoppet en lystsejler og fået en flaske spiritus for fisk. Så kom de i havn og så stod tolderen dér. Om de havde noget at fortolde?? – Så spørger



Spodsbjerg strandkontrollørbolig med toldskilt fra Christian IX's tid.



Bagenkop strandkontrollørbolig med toldskilt fra Frederik VIII's tid.

den ene om de skal fortolde noget de har i maven – og det skulle de ikke – så tog han flasken for munden og tømte den i to, tre slurke! Så var den væk«. ¹²

I 1960-erne blev det søværts smugleri tilføjet nye dimensioner, idet Langeland dels fik en ny færgeforbindelse mellem Bagenkop og Kiel og dels skete der et stort op-sving i antallet af lokale og gæstende lystbåde i Det sydfynske Øhav. En hel del lystsejlere forsøgte sig nu i den gamle kunst at smugle med båd fristet over evne af mulighederne for at købe tobak og spiritus på udførsel i tyske skibsprovanteringer. Trafikken var ganske livlig i en årrække, men er nu aftaget som følge af toldvæsenets effektive og hurtiggående motorbåde, som ligger på lur ved Skjoldnæs og i Vejsnæs-

bugten. Disse »rovfugle« har nappet ikke så få gennem årene og store beløb er tilført statskassen. I 1984 2 millioner kroner, hvilket i 1986 var reduceret til 500.000 kr. Også de klækkelige bøder har fratrækt de fleste lejlighedssmulgere lysten til at vove forsøget. Omkostningerne er en bøde der sættes til to gange statsafgiften, hvortil naturligvis kommer afgiftsbeløbet og moms. Det kan blive meget dyrt. Et eksempel fra 1987: Toldkrydseren Høgen bordede en norsk lystbåd i Langelandsbæltet og fandt 5.000 cigaretter og 80 flasker spiritus købt i Kiel. Afgift, moms og bøde beløb sig til 38.000 kr., og det var endda kun til det danske toldvæsen – hvad der derpå ventede dem var det norske toldvæsen, som kollegerne her havde underrettet om det passerede.

Også det tyske toldvæsen som ordner papirerne for udførsel rapporterer til toldvæsenet i Danmark, at nu har det og det fartøj indtaget et større kvantum spiritus, cigaretter etc... De eneste som synes at drage fordel af systemet er de tyske provianteringshandlere.¹³

En anden gruppe lejlighedsmuglere er færgepassagererne – for de enkelte rejsende drejer det sig ikke om de store kvanta, skønt der er undtagelser blandt bilisterne, men sammenlagt er der tale om store mængder. Blandt færgepassagererne blev en helt ny gruppe pensionistsmuglerne. I 1983 blev en smugler-liga bestående af vesttyske og danske folkepensionister afsløret på Langeland. De havde smuglet ca. 125.000 cigaretter og 832 flasker vin. Smugleriet var organiseret på den måde, at vesttyske pensionister som lovligt måtte medtage 15 pakker cigaretter og 2 flasker spiritus til Danmark leverede varerne til en

gruppe danske folkepensionister, som mødte på havnen i Bagenkop. Disse solgte så cigaretter og spiritus videre til kunder på øen. Pensionisternes hovedmand udtalte: »jeg har været daglejer i hele mit liv og aldrig været særlig populær, men pludselig var jeg noget!« Andre motiver end økonomiske kan have betydning ved smugleri og når det gælder pensionister på Østersøfærgeruterne fristes man til at bruge betegnelsen »hobbysmugleri«.

Det søværts smugleri fortsætter altså og er endda meget livskraftigt – men kan man forestille sig, at det ophører? Ja, den dag er måske ikke så fjern, hvor afgifter, priser og vareudbud er ens i Danmark og vore nabolande og hvis der samtidig bliver sat bom for de skattefrie butikker på færgeruterne, så vil smugleriets hovedårsag forsvinde.

Noter

1. Kancelliets Brevbøger, 11.5.1568
2. H. Berg, L. Bender, O. Mortensen: Sandhagen, Langelands Museum 1981 s. 174
3. Samme, s. 164
4. Vilhelm Lütken, Langelands Historie, Rudkjøbing, s. 341
5. Samme, side 344
6. Samme, side 345
7. Thorvald Hansen: Strynø Historie, Rudk. 1924, s. 26
8. Thorvald Hansen/Henrik Ussing: Mellem sydfynske sunde, Kbhn. 1924, s. 199
9. P.N. Illums Dagbog: 1822-1893, findes i original i Faaborg Byhist. Arkiv
10. Patruljejournal for toldkontrolløren ved Spodsbjerg, 1913-1945, Byhistorisk Arkiv, Rudkøbing
11. Langelands Museum, beretning fra LMRs meddelerarkiv – F. 7 fiskeri
12. Beretning i LMRs meddelerarkiv, – smugleri D. 4
13. Artikel i Bådbranchens Messeavis 1988.



Patruljefartøjet Høgen under færdiggørelse i november 1973. Siden har den i årevis været med til at sætte skræk i lystbådssmuglere blandt andet i det sydfynske.

På skolebænk i 1928

Af Henry G.Petersen

Da jeg for nylig havde været et ærinde i Direktoratet for Toldvæsenet og sent på eftermiddagen gik derfra gennem den lange gang med Toldskolens lokaler på begge sider af mellembygningens stueetage, der var mennesketom, benyttede jeg lejligheden til at kigge lidt nærmere på disse lyse, elegante og velholdte skolelokaler. Og så fór der pludselig en djævel i mig. Jeg gik ind og satte mig på lærerens stol i et af klasseværelserne og faldt - reverenter talt - i staver. Jeg tænkte på, at det var 40 år siden, jeg første gang sad i en sådan stol, og næsten 60 år siden, jeg sad nede i klassen - der henne på bænk nr to til højre sammen med Fournaise fra Kolding. Det var i 1928, og det foregik i Guidekasernen, som jeg har skrevet om i mine erindringer, og som nylig har været omtalt i Zise.

Jeg ved ikke, hvor længe jeg sad der og drømte mig tilbage til elevtiden og til lærergerningen, men i de højst 5-10 minutter, det kan have været, passerede hele forløbet af tolderuddannelsen revy i mine tanker, måske også fordi spørgsmålet lige fra mine yngre år har optaget mig en del. Redaktøren af Zise havde lige efterlyst stof til tidsskriftet - måske var det en idé i store træk at bearbejde mit "syn" og sætte det på papiret, uanset at det jo nok tidligere har været behandlet her og der.

Det var andre forhold dengang i enhver henseende. Pensum og undervisning var som så, og hvad vi lærte på elevkursus, blev aldrig fulgt op i min tid som ung og yngre - først efter direktoratets oprettelse blev der gennemført en række ændringer i og udvidelser af grunduddannelsen. Det var mærkeligt at tænke på, at mange af ens gamle chefer aldrig havde fået nogen teoretisk uddannelse i toldvæsenet. De var enten veltjente underofficerer, som indtil

1860 havde ret til og derefter i lang tid adgang til ansættelse som toldassistent eller medhjælper, eller de var privat ansat af regnskabsførerne som volontør, dvs uden løn, eller som medhjælper, indtil de efter 10-15 års tjeneste kunne opnå ansættelse som toldassistent, ofte i en alder af omkring 30 år. I 1892 stilledes der dog krav om, at disse sidstnævnte kontorfunktionærer skulle have præliminæreksamen, og i 1906 tog styrelsen endelig hånd i hanke med ansættelsen af toldvæsenets personale.

I 1867 fremkom der anonymt et forslag om en egentlig faguddannelse af toldetatens folk med efterfølgende fageksamen, men først i 1890'erne opstod der i den daværende fagpresse diskussion om spørgsmålet. Det skete i det privat udgivne "Tidsskrift for Toldvæsen", der udkom i årene 1883-1906, og som en overgang benyttedes som talerør for den i 1894 stiftede toldetatsforening. I 1902 stiftedes Foreningen af Toldkontorpersonalet i Danmark, som i 1903 gik i samarbejde med De københavnske Toldassistenters Forening (oprettet 1865) om udgivelsen af Dansk Toldtidende. Og så kom der lidt mere gang i drøftelsen om en egentlig faguddannelse, underforstået mere i løn.

Det førte til, at Generaltolddirektoratet i 1908 nedsatte en kommission, der skulle komme med forslag til en faguddannelse med tilsluttende fageksamen, og på grundlag heraf udsendte direktoratet den 21. april 1910 et "Foreløbig(t) Reglement for Toldmedhjælpernes Forberedelse og Tjenestegøring i de første 4 Tjenesteår og den dertil sig sluttende Eksamen". Det gik i korthed ud på:

1) at medhjælperen seks måneder efter sin ansættelse skulle aflægge en foreløbig, skrift-

lig prøve i *regning, skrivning og udfærdigelse af et tolddokument*. Prøven skulle aflægges på det toldkontor, hvor medhjælperen var ansat, i overværelse af vedkommende overtoldinspektør eller dennes stedfortræder, og forud for prøvens afholdelse skulle toldregnskabsføreren afgive en skriftlig erklæring om medhjælperens brugbarhed for toldtjenesten og om hans personlige forhold i øvrigt. På grundlag af prøvens resultat skulle overtoldinspektøren afgive en indstilling til Generaltolddirektoratet, som derefter ville meddele toldmedhjælperen, om prøven var bestået.

2) at toldmedhjælperen derefter skulle underkastes fageksamen, idet han dog forinden skulle have gjort tjeneste i mindst fire år, deraf i løbet af de sidste to år mindst ét år ved et provins-søtoldsted med jernbaneforbindelse og med en væsentlig direkte tilførsel af udenlandske varer, og endelig i løbet af de fire år have deltaget i vejerbodsekspeditioner ved et større toldsted i mindst seks måneder.

3) Ved fageksamen skulle der godtgøres kendskab til følgende fag:

1. Toldforvaltningens Ordning (mundtlig og skriftlig) 2. Toldvæsenets Organisation (mundtlig) 3. Toldvæsenets Kasse- og Regnskabsvæsen (mundtlig og skriftlig) 4. Toldloven (af 5 maj 1908) (mundtlig) 5. Toldvæsenets Kontrol med indenlandske Produktioner og disses Afgifter samt de Afgifter udenfor Tolden, som Toldvæsenet opkræver til Stat, Kommune og Institutioner (mundtlig) 6. De Toldvæsenet pålagte Krav udenfor Beskatningen (mundtlig) 7. Sprog (Tysk og Engelsk) (mundtlig)

Fagenes omfang bestemtes af de lærebøger, som ved Generaltolddirektoratets foranstaltning ville blive udarbejdet, og af hvilke et eksemplar skulle udleveres til enhver, der

havde bestået den foreløbige prøve. Ved eksamen skulle der afgives i alt ti karakterer efter 5-0-skalaen. Karaktererne i Toldforvaltning, Kasse- og Regnskabsvæsen og Toldlov regnedes dobbelt.

Fageksamen skulle afholdes i København i hvert års januar kvartal, og forud herfor var de medhjælpere, der var beordret til at indstille sig til eksamen, pligtige til at deltage i et afsluttende kursus. Deltagere i fagkurset var selvsaft fritaget for anden tjeneste, og medhjælperne fra provinstoldsteder blev "tilstået" 1 kr i dagpenge (også i 1928).

Efter dette reglement kunne det første fagkursus således afholdes i København i 1914. Det var i øvrigt dette reglement, der indeholdt den famøse fodnote, hvori Generaltolddirektoratet i forbindelse med en regel om, at ingen toldmedhjælper, som var ansat efter den 1. januar 1910, kunne opnå ansættelse i 13. lønningsklasse uden at have bestået fageksamen, fastslog: "Heller ikke vil nogen, som efter 1. januar 1910 er ansat i Overtoldbestyrelsens Kontorer, af Generaltolddirektoratet blive indstillet til at erholde ansættelse i 13. eller højere Lønningsklasse uden at have bestået Fageksamen, medmindre vedkommende er indtrådt i Toldetaten før nævnte Tidspunkt".

Reglementet bestod med visse mindre ændringer helt op til nyere tid. Den første og væsentligste ændring fandt sted i forbindelse med tjenestemandsløven af 1919, der ophævede aldersgrænsen på 25 år for udnævnelse til toldassistent og indførte en elevuddannelse på tre år med afsluttende fageksamen, derefter udnævnelse til toldmedhjælper og efter tre år til toldassistent. Selve elevuddannelsen blev altså væsentligt afkortet, og det ser endvidere ud til, at man herefter ikke har taget det så nøje med den påbudte vejerbodstjeneste mv. Fagområderne ændredes naturligvis efter tidens behov, og i min tid kom et nyt fag til, nemlig Bogholderi.



Til venstre:

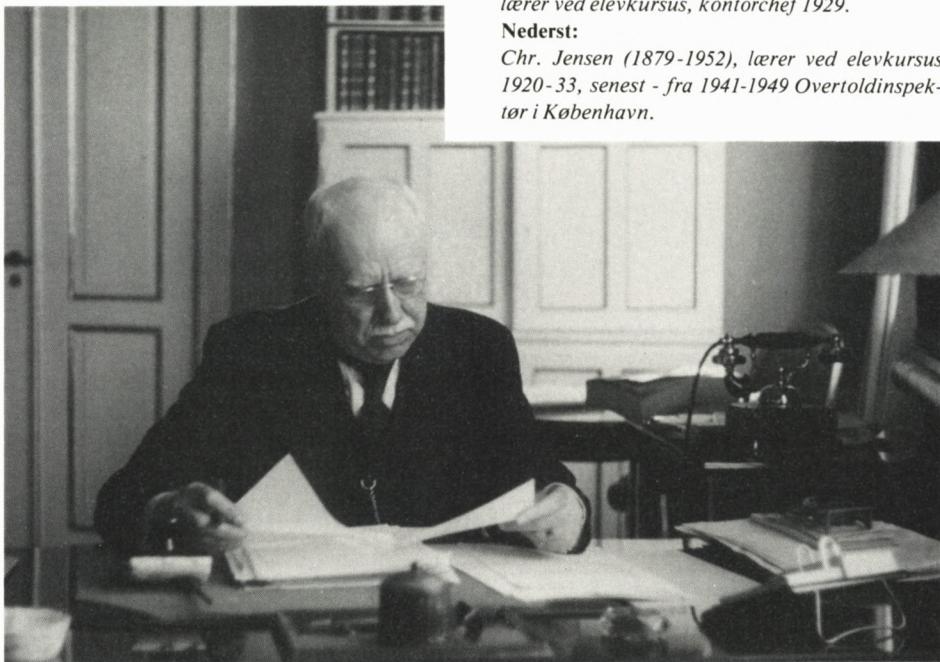
H.A. Hansen (1863-1931), toldkasserer i København fra 1916.

Herover:

P. Grønvold (1889-1947), cand.polit., fra 1924 lærer ved elevkursus, kontorchef 1929.

Nederst:

Chr. Jensen (1879-1952), lærer ved elevkursus 1920-33, senest - fra 1941-1949 Overtoldinspektør i København.



Jeg var - med et års forsinkelse - blevet antaget som toldelev ved Nykøbing Sjælland Toldkammer, altså i min hjemby, fra 1. august 1926. "Forsinkelsen" opstod ved, at jeg - lige efter overstået Præliminæreksamen - i april 1925 og midt i renskrivningen af en ansøgning til Departementet for Told- og Forbrugsafgifter om ansættelse som toldelev blev tilbudt en plads som elev i Den Danske Andelsbank, A.m.b.A., Nykøbing Sjælland Afdeling, fra 1. juli 1925. Efter mange overvejelser, hvorunder jeg hæftede mig ved, at den ret vellønnede bestyrer af bankafdelingen var 29 år, tog jeg med tak mod tilbuddet og lagde ansøgningen til tolddepartementet ned i en skuffe.

Den 1. juli 1925 oplevede jeg så min første og travle bankdag. Der blev fornyet veksler, hævet penge og sat penge ind. Min far satte 1 500 kr ind på en almindelig bankbog for ligesom at være med i "sønnens bank". Det skulle han aldrig have gjort. Det var en hektisk og for mig en ganske sjov dag, men jeg undrede mig lidt over, at bestyreren ustandselig blev ringet op eller selv ringede op inde på sit lille kontor. Den næste morgen, den 2. juli 1925, kom bestyreren - det var *Peter Schøn*, den senere forretningsfører for Det radikale Venstres højborg i Skive - ud til mig med et stykke hvidt pap, hvorpå han bad mig skrive med store, pæne bogstaver: BETALINGERNE STANDSET DAGS MORGEN og hænge det op i indgangsdøren. Der fulgte et par bevægede dage, men slut var det, og nogle dage senere blev hele den landsdækkende banks personale sagt op med tre måneders varsel. Det var et af de første af de mange held, der har fulgt mig gennem et langt liv, og som har givet navn til mine private erindringer: "En heldig kartoffel".

Jeg måtte altså påny i gang med ansøgningen til tolddepartementet. Min far og jeg rejste til København og afleverede ansøgningen til kontorchef *Schou Nielsen*, der gav os lidt håb. Nu var det sådan - dengang i hvert fald - at man

ikke kunne gøre sig håb om at blive ansat i statens tjeneste, hvis man ikke kendte nogen, der kendte nogen. En pæn eksamen var ikke nok. Min far kendte tilfældigvis *C.V. Bramsnæs*, typografen fra Holbæk-egnen, der tilfældigvis var finansminister, og sådan gik det nok til, at "Hr H.G.Petersen" ved skrivelse af 10. juni 1926 fra Departementet for Told- og Forbrugsafgifter blev antaget som toldelev i Nykøbing Sjælland fra 1. august 1926 med årlig 900 kr i lønning. Der skulle afgives lægeattest og troskabserklæring og stilles en kaution på 500 kr. Ansættelsesskrivelsen var underskrevet af generaldirektør *J. Michael Koefod* og parafæret af kontorchef *Schou Nielsen*. Jeg var glad, og det var mine forældre også. Der var nogen, der sagde, at nu gik Oskar Pedersens søn ind til "den evige hvile", men det har jeg nu aldrig mærket noget til. Der var lidt vrøvl med mit navn. Jeg havde altid skrevet Petersen med t, men hed i virkeligheden Pedersen med d. Det var sognepræsten, der ved en fejltagelse havde skrevet Petersen med t i kirkebogen, og det har jeg så siden heddret.

Min elevtid ved Nykøbing Sjælland Toldkammer har jeg nærmere omtalt i mine erindringer. Her skal det blot nævnes, at jeg havde en rar, men særpræget chef i toldforvalter *Fred Jensen*, som gjorde hvad han kunne, for at sætte mig ind i toldvæsenets mysterier, og som var den, der fik mig til at anvende fornavnet i min underskrift. Den 12. februar 1927 ankom vicedirektør *Chr. Jensen* fra Overtoldinspektoratet for Østifterne for at underkaste mig toldelevprøven, som jeg bestod, selv om jeg lavede en fejl. I en ankomstattest, som skulle udfærdiges på grundlag af en konstrueret toldseddel, skrev jeg 1 stk Transitgods, hvor der skulle have stået 9 stk Transitgods. Toldforvalteren forsvarede mig med, at der aldrig kom mere end 1 stk Transitgods til Nykøbing Sjælland, og det var da rigtigt nok. Da jeg afleverede sammentællingen af en lang række 5-6



N. Danielsen.

Frederiksborggade 21.

Tagkursus 1928.

*N. V. Sørensen.
Børsens.*

*N. C. Hock.
Rabenaa.*

*N. A. Pedersen.
Isbjerg.*

*J. B. Denrichsen. R. A. Ulrik. C. P. Larsen. C. W. E. Styrbech. A. W. Larsen. S. W. Johberg. A. J. Olsen. R. V. Aagaard. V. F. C. Fourmaise. A. W. Degn.
Assens. Dønning. Skelstor. Søbro. Børgense. Lemvig. Bakskov. Strüder. Strüer. Frederikshavn.*

*A. S. Orfuen. E. J. Jensen. O. S. Griksen. Hr. Nielsen. S. A. Hansen. Herm. Andersen. W. S. Poulsen. S. S. Petersen. J. A. Petersen.
Sjæderlev. Aarhüs. Slagelse. Soldkontrollør. Soldkasserer. Vicetoldinspektør. Faksa. Tøjkebing S. Silkeborg.*

cifrede tal, så Chr.Jensen på mig med tydelig forbavelse, men han kunne jo heller ikke vide, at jeg gennem de tre måneder i banken havde lært at tælle tusinder af sådanne tal sammen i hovedet. Da jeg senere kom til tjeneste i Over-toldinspektoratet for Østifternes kontor, var noget af det første, jeg gjorde, da lejlighed bød sig, selvfølgelig at undersøge, hvad der mon kunne ligge i mine egne personaleakter. Her var fejlen ved toldelevprøven beskrevet, men det var endvidere anført, at prøven i øvrigt var uden fejl, og at eleven havde gjort et nervøst, men fordelagtigt indtryk.

Der foregik ikke ret meget ved Nykøbing Sj. Toldsted, og det burde nok ikke have været anvendt som uddannelsessted. Jeg kom heller ikke på vejerbodskursus, så det var uendelig lidt, jeg kendte til toldloven. Hvor megen eller rettere hvor lidt ballast jeg havde, da tiden for fagkursus nærmede sig, blev jeg først senere klar over, selv om de til dels brugte lærebøger, jeg modtog i sommeren 1927, afslørede mange ting, som jeg slet intet kendte til, fordi de ikke forekom ved det lille toldsted. Alligevel måtte jeg på toldforvalterens gentagne og indtrængende anmodninger love ham at komme hjem fra kursus som nummer ét. Det var hårde betingelser, for han mente det alvorligt, og respekt havde man jo dengang.

Et andet handicap for mig var, at jeg bortset fra to endagsture - en med skolen og den med ansøgningen - aldrig havde været i København og hverken havde familie eller bekendte i hovedstaden. Så jeg var glad for, at toldforvalteren havde skaffet mig logi i Kronprinsessegade hos nogle tidligere krofolk i Havnsø. Her boede jeg også en lille uges tid, men så måtte jeg af grunde, som er nærmere beskrevet i mine erindringer, sige op. Jeg fandt med stort besvær et lille værelse med pension på anden eller tredje sal i Klareboderne nr.5 hos en pæn, ældre dame. Her indrettede jeg mig og satte mig til at læse i fred og ro, indtil der ved 21-tiden brød et

uvejr løs på etagen ovenover, så hele huset rystede. Det var Gyldendals forlagstrykkeri, der gik i gang og kørte hele natten, hver nat, så jeg til sidst ikke hørte det mere.

Toldvæsenets Fagkursus 1928, som jeg skulle deltage i sammen med 18 kolleger, fandt sted på Toldskolen i Guidekasernen i tiden fra den 24.september til den 10.december. Der undervistes på alle ugens syv dage, nemlig fire dage fra kl.9 til 15 og tre dage fra kl.9 til 16, og på disse 11 uger skulle vi efter lærernes diktat rette lærebøgerne til - det varede for kasse- og regnskabsvæsenets vedkommende til hen imod slutningen af november, således at vi i dette fag i virkeligheden kun rådede over en ajourført lærebog i godt 14 dage.

Lærerne var vicetoldinspektør *Chr. Jensen* (toldforvaltning), ekspeditionssekretær cand.polit.*P.Grønvold* (organisation), toldkasserer *H.A.Hansen* (regnskab), vicetoldinspektør *Herm.Andersen* (toldlov, tarif), toldkontrollør *K.O.Groth* (toldlov i øvrigt), toldkontrollør *A.L.A.Marckmann* (indenlandske produktioner og herved), toldkontrollør *Kristian Nielsen* (engelsk), toldkontrollør *H.P.K.Colbjørnsen* (tysk) og bogholder *A.C.Jack* (bogholderi). Tilsynsførende ved skolen var toldkontrollør *K.C.Larsen*, alle nævnt med deres daværende stillinger.

Af lærerne var Chr.Jensen og P.Grønvold dem, vi havde mest respekt for, dels fordi de begge vidste, hvad de talte om, dels fordi de i givet fald kunne få afgørende indflydelse på vores videre færd i toldetaten. Jeg har nærmere omtalt dem begge i mine erindringer, og vil her blot sige, at *Chr.Jensen*, som senere skulle blive min chef i Odense og i Over-toldinspektoratet for Østifterne, var en statelig, lidt fedladet herre, gammel af ansigt, med en tung gang og i det hele med lidt kejtede bevægelser; alene den måde, han gav hånd på, havde forlængst skaffet ham navnet "*Chr.Vathaand*". Men han

var en af datidens få personligheder inden for toldtaten og en dygtig lærer. Han havde ry for at udvælge sig sine favoritter allerede på elevkurset og at være i besiddelse af en fantastisk og frygtet hukommelse. Det sidste skulle jeg senere få bekræftet mange gange. Da jeg engang under en overhøring - modsat hans belæring - havde hævdet, at man ikke skulle føre speciel kontrol ved søværts transport af kreditoplagsvarer, der jo blev tilskrevet modtagerens oplag med samme kvantum, som blev afskrevet hos afsenderen, rettede han mig, og under indtryk af hans meget vrede blik undlod jeg yderligere diskussion, men var inderst inde oprørt over denne uretfærdighed. Da jeg syv år senere havde tjeneste på Odense Havn, 1. distrikt, hvor blandt andet sukkerfabrikkernes lille damper *Carl* lastede råsukker fra kreditlager til raffinaderiet i København, kom den nyudnævnte chef for Odense Toldsted, Chr. Jensen, under en inspektion i havnen hen til mig og sagde med et glimt i øjet, at nu huskede jeg nok at føre nøje kontrol med lastningen, hvortil jeg med et andet glimt kunne svare, at det var jo netop, hvad jeg ikke gjorde.

Ekspeditionssekretær, kort tid efter kontorchef, cand.polit. *P. Grønvold*, som jeg senere skulle få en del med at gøre, har jeg aldrig set smile. Hans udtryksfulde, men altid bekymrede ansigt kunne ligesom hans hele person virke lidt febrilsk, men han var os en dygtig og god lærer. Han havde i mange år virket som manuelduktør i nationaløkonomi, og herfra stammede nok hans mani for små slagord, som han indprentede os igen og igen, f.eks. i spørgsmålet "flyttegodtgørelse". Det var et meget vigtigt spørgsmål, sagde han, og indprentede gang på gang en bestemt regel for modtagelse af denne godtgørelse, som gjaldt, 1) når man havde været et nummer, 2) havde lavet et nummer eller 3) været uden for nummer, og det var jo let nok at huske. Til eksamen trak jeg "flyttegodtgørelse" og fortalte op ad stolper og ned ad

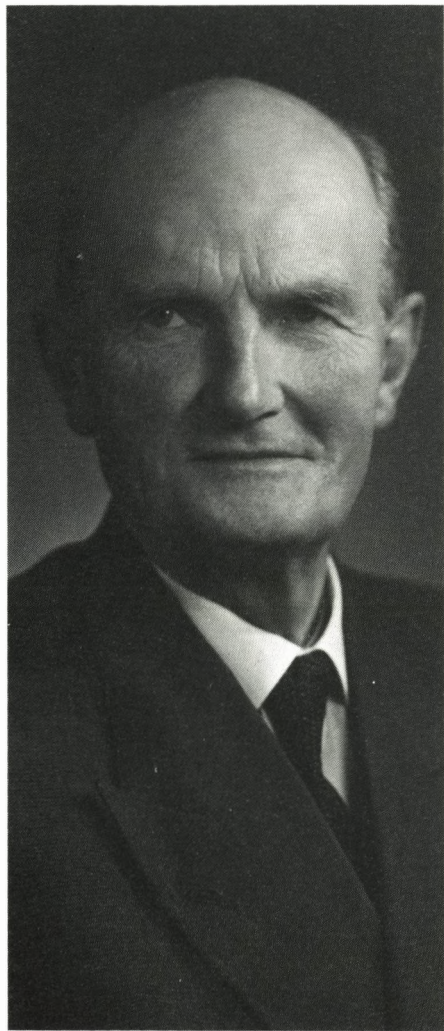
vægge. Bagefter, da jeg havde fået et ug-, gik jeg op til Grønvold og spurgte, hvad jeg havde glemt eller sagt forkert. "Intet", kære hr. Petersen, "intet - De kunne det for godt".

Toldkasserer *H.A. Hansen* var saglig dygtig, men ikke nogen god lærer. Han formåede ikke at sætte sig i respekt, men reagerede på den anden side ikke på klassens uartigheder. Han havde for skik at vandre op og ned mellem bordene og diktere de endeløse rettelser til lærebogen. Da vi engang havde været nede og Ølosse• hasselnødder ved Vestindisk Pakhus, knasede skallerne under hans fødder ved hvert eneste skridt, men det prellede fuldstændigt af på ham, han knasede bare videre til den bitre ende. Og flove var vi.

Vicetoldinspektør *Herm. Andersen* havde det utaknemmelige hverv at undervise i toldtariffen (toldlovens 1.), der som bekendt var ret så kryptisk og svær at lære. Han sad støt med albuerne hvilende på katederet, mens han forklarede og ustandseligt flettede fingre og bevægede hænderne op og ned. På et tidspunkt dukkede der - uvist hvorfra - nogle folioark op, hvor der for hvert enkelt af de spørgsmål, der kunne forventes stillet til eksamen, var redegjort nærmere for spørgsmålets indhold! Mit spørgsmål til eksamen hed: Glas i tavler og ruder, og det vidste jeg således alt om - dengang.

Toldkontrollør *K.V. Groth*, der underviste i toldlovens øvrige paragraffer, var en af de mest fremtrædende personligheder i datidens toldvæsen, og han nød også på Toldskolen stor respekt, så meget mere, som vi ikke skulle op til eksamen i hans del af faget.

Toldkontrollør *A.L.A. Marckmann*, der underviste i toldvæsenets kontrol med indenlandske produktioner m.v. og hverv uden for beskattningen, har jeg ikke nogen klar erindring om, ud over at vi ikke var særlig gode venner, efter at jeg havde påvist en fejl i hans maskinskrrevne undervisningsmateriale i afsnittet om



Øverst til højre:

A.C. Jark (1887-1974), lærer ved elevkursus 1928-41, senest Overtoldinspektør for Jylland.

Herover:

K.V. Groth (1879-1972), lærer ved elevkursus fra 1928, til 1949 toldinspektør i København.

Til højre:

A.L.A. Marckmann (1875-1940), lærer ved elevkursus 1919-29, senest toldinspektør i København.



Registreringsafgift af Motorkøretøjer. Var der noget, jeg vidste noget om fra Nykøbing Sj., så var det afgiftsberigtigelse og omregistrering af motorkøretøjer. Jeg ringede hjem og fik min mening bekræftet, men han rettede det ikke. Ved eksamen blev jeg hørt i "Afgift på Dyrkning af Tobak" og "Skibes Tons-Drægtighed" og han måtte ryste ud med to femtaller. Året efter blev Marckmann inspektør for Øl- og Spiritusbeskatningen.

Toldkontrollør *Kristian Nielsen* ("Kristian Lyskaster"), engelsklæreren, var måske den bedste pædagog af dem alle. Lærebogen i Engelsk og Tysk lignede en parlør (Please, apply to the other clerk - I am not quite able to carry on a conversation), og man undrede sig over, at denne sprogundervisning fandtes påkrævet så kort tid efter real- eller præliminærexamen. Men vi havde det sjovt hos Kristian Lyskaster. Han havde næsten hver gang en eller anden overraskelse på Engelsk, som gik lige til stregen (dengang), f.eks.

What is the human manner?
If you have a girl against the wall
with the strong determination
to increase the population -
that's the human manner.

Tysklæreren toldkontrollør *H.P.K.-Colbjørnsen*, havde det værre, og jeg havde virkelig ondt af ham. Nogle af os, navnlig sønderjyderne, morede os undertiden med et andet og måske lige så godt eller bedre ordvalg end læreboogens, og så sagde Colbjørnsen uvægerligt: "Ja, det er meget godt, men jeg foretrækker nu, hvad der står i lærebogen". (Ich bin aber nicht hinlänglich im sprechen geübt). Så lærte jeg det tyske udenad og kan det næsten den dag i dag.

Også læreren i Bogholderi, bogholder *A.C.Jark*, var klassen som helhed ond ved, og det var synd, for han led meget under det. Eksamensopgaven var skriftlig, og jeg havde ingen

problemer med bogholderi. Som forhenværende bankelev havde jeg gået på handelsskole og vidste alt om den tids enkelte og dobbelte bogholderi. *A.C.Jark* var en virkelig rar og venlig mand, der endte som overtoldinspektør for Jylland.

Om selve kurset kunne der vel nok skrives en hel del mere, navnlig hvis man ville begynde med at sammenligne med forholdene i dag, hvad jeg dog ikke føler mig aldeles kompetent til. Ganske vist var stoffet ikke så omfattende dengang, men alligevel var grundlaget for undervisningen for dårligt og tiden for knap. Lærerne var, som det ses, af vidt forskellig karat, og enkelte af dem kunne ikke andet om emnet end det, der stod i lærebøgerne. Da jeg senere gjorde tjeneste i Overtoldinspektoratet for Østifternes kontor gennem en årrække, gjorde jeg flere gange opmærksom på forholdene, men uden resultat. I 1944, mens jeg endnu var redaktør af *Dansk Toldtidende*, rejste jeg i en ledende artikel spørgsmål om en udvidelse af den eksisterende uddannelse af toldeleverne, som skulle finde sted i en mere fremrykket alder, med andre ord, at elevuddannelsen suppleredes med en assistentuddannelse: Men det var for tidligt. I indlæg i bladet blev det ret skarpt betydet mig, at sagen overhovedet ikke havde været behandlet i hovedbestyrelsen, hvad jeg da var ganske klar over, og at der næppe var behov for yderligere uddannelse af Toldvæsenets personale. Det var jeg ikke klar over, men det var der virkelig nogen, der mente i marts 1944.

Indbyrdes havde vi 19 håbefulde toldelever det rart med hinanden. Der var naturligvis et par fedterøve iblandt, men de fik ikke et ben til jorden. Jeg lærte en hel del af København og navnlig forlystelseslivet at kende og fik enkelte venner for livet, hvoraf dog kun én lever endnu. Min sidekammerat, *Fournaise* fra Kolding, døde af meningitis umiddelbart efter kursets afslutning, og siden er langt de fleste af

holdet afgået ved døden, mens to er afskediget.

Eksamen kom, inden vi havde set os om. I dagene fra den 11. til den 22. december 1928 gik det løs. Jeg førte en hård kamp med kollegaen fra Fakse, der også var taget i ed af sin toldforvalter, men jeg klarede mig til stor glæde for min toldforvalter og mig selv. Det var en dejlig jul det år.

Ved afslutningen af eksamen fik jeg at vide, at jeg efter det opnåede resultat kunne vælge,

hvor til jeg ønskede forflyttelse den 1. februar 1929, og så valgte jeg - uvist af hvilken grund - Stege, eventuelt Holbæk. Det var umiddelbart en stor skuffelse, at jeg så blev forflyttet til Korsør, men det viste sig hurtigt, at det var en langt bedre løsning. Ved siden af lønnen, der dengang var 160 kr om måneden, var der nemlig på kontoret i Korsør ca 80 kr månedlig i diæter, der var en slags overtidsbetaling, som betaltes af rekvirenterne.

Generalforsamling

Toldhistorisk Selskab afholder ordinær generalforsamling mandag den 13. juni 1988 kl 16.15 i Distriktstoldkammer 4, Aldersrogade 20, kantinen, med følgende dagsorden:

1. *Valg af dirigent*
2. *Beretning om virksomheden 1987-1988*
3. *Regnskab for 1987-1988*
4. *Valg af bestyrelsesmedlemmer*
5. *Fastsættelse af kontingent*
6. *Indkomne forslag*
7. *Eventuelt*

Efter generalforsamlingen bydes de fremmødte på en forfriskning.

Bestyrelsen

Efterkrigstidens toldhistorie

af Prof. dr.polit. Svend Aage Hansen

Toldhistorisk Selskab udsendte i slutningen af 1987 bind V af Dansk Toldhistorie omhandlende tiden fra 1945.

Dette bind er udarbejdet af tre personer med tilknytning til toldtaten, nemlig tidligere departementschef Paul Gersmann sammen med et par yngre kolleger, fuldmægtig, cand. polit. Alf Therkildsen og fuldmægtig, cand. jur. O.Tobiesen Meyer.

Efterkrigstiden er nok uden sammenligning den mest begivenhedsrige periode i toldvæsenets historie. På det handelspolitiske plan spænder udviklingen fra de første efterkrigsårs restriktionspolitik til perioder, hvor man satsede på liberalisering, toldnedsættelse og markedsdannelser. Det er et tidsrum, hvor tolden er blevet af stadig mindre betydning for statshusholdningen, samtidig med at de interne forbrugsafgifter - som Toldvæsenet ligeledes administrerer - er vokset til at være et af finanspolitikkenes foretrukne instrumenter, udgørende rundt regnet 40 pct af skatterne.

Hele dette udviklingsforløb er så centralt placeret i vor økonomiske og politiske historie, at temaet kan påregne en meget bred interesse. Det har åbenbart også været en god idé, at overlade udarbejdelsen af netop dette bind til folk, som har praktisk kendskab til alle udviklingens detaljer, herunder de meget komplicerede forhandlingssammenhænge, som ofte har ligget bag periodens told- og afgiftsændringer. Det er herigennem blevet en overordentlig kompetent fremstilling, som både giver en læseværdig sammenhæng og yder et godt håndbogsgrundlag for den politiker og erhvervsmand, som har behov for opfølgning af bestemte linier i udviklingsforløbet.

Blandt de særligt interessante afsnit står skildringen af restriktionsafviklingen i OEEC-regie. Det understreges her klart, at liberaliseringen var blandt de europæiske landes modbydelser for den amerikanske økonomiske bistand til genopbygningen i Europa, den såkaldte Marshallhjælp. Det er heller ikke undgået opmærksomheden, at dette angreb på importreguleringen satte ind noget før, end det kunne motiveres ud fra et mere alment ønske om at frigøre samhandelen.

Bortset herfra ligger tyngdepunktet i den generelle del af skildringen i behandlingen af de interne forbrugsafgitters vækst set dels i lyset af behovet for neddæmpning af forbruget af hensyn til de stadig tilbagevendende valutakriser og dels som et vigtigt finansieringsinstrument ved opbygningen af velfærdsstaten. Det er historien om 40'ernes og 50'ernes forsøg på at finde stadig nye enkeltvarer, som var egnede til afgiftsbeskatning og dels skildringen af det stadig mere påtrængende behov for generelle forbrugsafgifter, der tog form af 60'ernes Oms og Moms.

Sammenfatningen vedrørende de senere år indeholder en ganske vist forsigtig formuleret tvivl om den fortsatte brug af afgiftsskruen og nogle let bitre kommentarer omkring politikernes generelt manglende interesse for grænsehandelsproblemet, selv om det lige siden tilslutningen til EF i 1972 må have stået klart, hvad harmoniseringskravet fordrede af afgiftstilpasning.

Anden del af dette bind af toldhistorien indeholder en gennemgang af de enkelte afgifters historie. Denne del har et mere håndbogspræget sigte, idet den på nyttigt vis samler et væld

af ellers vanskeligt tilgængelige detaljer om vor afgiftshistorie. Endelig afsluttes bogen med en fremstilling af etatsforvaltningen, hvor oprettelsen af Direktoratet for Toldvæsenet i 1965 tæller blandt de mere markante begivenheder.

Alt i alt er bogen en guldgrube af oplysninger for alle, som på en eller anden måde har berøring med told- og afgiftsområdet eller blot nærer en lidt dybere interesse for efterkrigstidens danske historie.

Bogen er illustreret, dels med en række karikaturtegninger med tolderne som taknemme-

lige ofre og dels en række portrætter af politikere og embedsmænd, som har sat deres præg på dette områdes udvikling. Blandt disse savner undertegnede dog nok Tolddepartementets mangeårige afdelingschef, C. Ulrich Mortensen, der måske mere end andre repræsenterede opfindsomheden i den periode, hvor man stadig måtte lede med lys og lygte for at opstøve nye enkeltvarer egnet for beskatning. *Paul Gersmann, Alf Therkildsen, O. Tobiesen Meyer: Fra importregulering til moms. 1945-1986. Dansk Toldhistorie bind V, Toldhistorisk Selskab 1987, 506 sider, kr. 285,-.*

Toldhistoriske noter

Stofprøver i toldarkiver

Emnet har tidligere været berørt i ZISE. Et opråb var at se i 1979 nr.3, da Ingeborg Cock-Clausen efterlyste stofprøvesamlinger med henblik på at få dem registreret.

Specielt i første halvdel af 1800-tallet havde Toldvæsenet et nøje indseende med al forhandling af tekstiler, danske såvel som udenlandske, og det resulterede i, at der i toldarkiverne har været at finde både de såkaldte stemplingsprotokoller med prøver af fabrikanter og købmænds varesortiment og vareprøveprotokoller, der fra Generaltoldkammeret blev udsendt til orientering til de enkelte toldsteder.

Udtrykket "har været" er valgt med velberåd hu, for i en redaktionel kommentar tilføjes nogle bemærkninger om de lokale toldkammerarkivers slette bevaringstilstand. "De mest kuriøse arkivalier har man dog i mange tilfælde bevaret; måske taget dem hjem; måske afleveret dem til det lokale museum eller lokalhisto-

riske arkiv. Nogle ligger stadig på toldkamrene, - gemt af vejen".

Citatet har i een henseende mistet sin gyldighed. Samtlige toldkammerarkivalier er jo nu i princippet afleveret til de respektive landsarkiver, og blandt andet er da også et par stofprøvesamlinger fra Toldmuseet bragt tilbage til den sammenhæng, hvor de hører hjemme.

Derfor finder man talrige henvisninger til toldarkivalier i Rigsarkivet såvel som på landsarkiverne i Ingeborg Cock-Clausens store bog om tekstilprøver fra danske arkiver og museer fra tiden 1750 til 1975. Ofte nok udtrykker museumsfolk et ønske om at få lavet en tværgående registrering af dette eller hint i danske samlinger. Sjældnere ser man så vel gennemført, stringent og smukt et resultat.

Opregnet under 483 numre er en rigdom af oplysninger om tusindvis af stofprøver. Bogen er dermed blevet et standardværk for danske såvel som udenlandske dragthistorikere, som

her kan finde materiale til datering, sammenligning og videre forskning. Ikke-fagfolk kan ved at bladre i den 570 sider store bog tage del i fryden over, at sådan noget altså også kan findes i toldarkiverne og anskueliggøres i såvel sort/hvide fotografier som farve ditto - for Ingeborg Cock-Clausen har en heldig hånd med et kamera.

Man kan eksempelvis se på, hvad der foreligger fra det nu nedlagte Stubbekøbing Toldkammer, hvor man åbenbart passede rimeligt godt på tingene. Hele ti protokoller fra tiden 1828-50 med i alt 3409 prøver er bevaret herfra, og naturligvis har hver enkelt lille lap ikke kunnet beskrives. Men der er talt op og skrevet en såre indbydende karakteristik som eksempelvis denne: "Mange sirtser med mørkeblå bundfarve og lille prikmønster, trykte bomuldsfløjler, poplin, shirting, sirtser med rød bundfarve og mønstre i sort, gult og grønt, cords og sirts i brune og rødbrune farver". Og om bevaringstilstanden kan man både glædes og græmmes, for derom hedder det, at den er "God, dog er enkelte prøver fjernet".

I tilgift får man protokol for protokol navne på de lokale købmænd, som anmeldte stoffer til stempling, og i farvegengivelse ses både prøver - ternet skotskinspireret bomuldstøj - fra Stubbekøbingvæveriet W.M.Wulffs Enke og lapper af det buksetøj, som "håndværkssvæveren" Jacobsen i samme by kunne levere. Når man tager de sidste oplysninger i betragtning, får man en mistanke om, at der da vist her tillige er noget at hente for en industrihistoriker. Kort sagt. Man bekræftes i sin forudfattede mening om, at de nyordnede toldarkiver, som endnu kun få historisk arbejdende har kastet deres øjne på, vil vise sig at blive nogle af de kommende årtiers righoldigste jagtmarker. Der kommer til at stå noget med told i noterne i mange, endnu ikke planlagte lærde afhandlinger.

Ingeborg Cock-Clausen: Tekstilprøver fra

danske arkiver og museer 1750-1975, Borgens Forlag 1987.

DT1, DT2, DT3,.....DT11

I tidsrummet mellem 1969 og 1980 var Toldvæsenet i København organiseret i 11 distrikts-toldkamre, som derefter reduceredes til de nuværende seks. At udgive en registratur over så nyt og for almindelige dødelige absolut utilgængeligt materiale må vel næsten være rekord. Dette femte bind i serien af toldarkivregistraturer fra Landsarkivet for Sjælland er da også grundet utilgængeligheden kun publiceret til glæde for de involverede "væsener", men det må umiddelbart prises som en klog foranstaltning. Nu får man i tide slået fast, hvad der dengang var arbejdsområder i Distriktstoldkammer 1, Distriktstoldkammer 2, Distriktstoldkammer 3 etc. Og dermed er den periode arkivmæssigt på plads og i orden.

Toldarkiver -5, Københavnske distriktstoldkamre 1969-80, Arkivregistratur, Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm, Kbh. 1987.

Illustreret registratur

Landsarkivet for Nørrejylland har med udgivelsen af bd.2 om de nørrejske toldarkiver før 1969 indledt den hidtil mest veludstyrede registraturrekke. Det drejer sig om toldkamrene i Nykøbing Mors, Skive, Thisted og Viborg, svarende til den nuværende Viborg amtskommune. Planlagt er yderligere fem bind om de øvrige nørrejske amters toldkamre, hvortil kommer et syvende bind om Overtoldinspektoratet for Nørrejylland.

De enkelte toldkammerarkiver er registreret efter det velkendte standardskema, modelregistraturen, som er fælles for alle fire landsar-

kiver, men udstyrsmæssigt har man i Viborg flottet sig og er gået et skridt videre. Der er kommet billeder og kort med! I betragtning af, hvor prunkløse disse arkivregistraturer normalt fremtræder, er dette nærmest sensationelt. På toldmuseet, i diverse lokalhistoriske arkiver og fra egne hylder er hentet ældre fotografier af toldkamre og personer. Og så har man fået den indlysende ide, at forsyne indledningen til afsnittet om hvert toldkammer med et kort over pågældende distrikt med opsynsposter angivet. Det er særdeles instruktivt og understreger det nok ofte oversete faktum, at Toldvæsenet i fortiden ikke blot havde sit virke ved havnen, i pakhus og i vejerbod, men også rådede over talrige argusøjne stationeret langs kysterne. Den illustrerede toldkammerregistratur er således blevet en særdeles appetitlig tryksag.

Nørreyske toldarkiver før 1969, 2, Viborg amtskommune, Toldkamre i Nykøbing Mors, Skive, Thisted, Viborg, Udgiverselskabet ved Landsarkivet for Nørrejylland 1987.

Den svenske Argus

Tidligere udkom i Sverige "Tullmuseinytt", "Skrifter utgivne af Tullmusei Vänner" og "Tullhistorisk Tidskrift". Nu er alle disse aktiviteter samlet i ARGUS, Årsbok för Tullmuseum och Tullhistoriska föreningen, hvis første årgang hermed hilses velkommen i ZISE's spalter.

Der indledes med tre historiske artikler. Tolderen Sven Håkansson i Malesund havde det ikke let i årene 1675-79, da Hallandskysten var hårdt udsat for danske "raids", og den forhenværende tolder i Malmø, Niels Pedersen, var nær ved at miste hovedet, da han efter Skånes overgang til Sverige var indvolveret i mystiske danske landgangsplaner, mens Esaias Wechter i Åbo med iver deltog i den toldpolitiske debat på stænderrigsdagen i 1700-tallets

svenske frihedstid - ældre svensk toldhistorie får vist næsten automatisk et meget nordisk præg i kraft af anknypningspunkter både mod øst og vest.

Efter det strengt historiske en artikel i afslappet stil om toldfilateli - indledt med den danske toldkrydser ARGUS - herefter en beretning om EDBs indtog i Toldvæsenet - på svensk hedder det ADB - endvidere om en udstilling i anledning af den finske toldstyrelses 175-års jubilæum, litteraturanmeldelser, en oversigt over betydningsfulde begivenheder i Tullverket i 1986 og til slut en redegørelse for det svenske toldmuseums virksomhed. Man kommer hele raden rundt i denne årbog, der er resultatet af en koncentration af kræfterne - i Sverige er den toldhistoriske forening nu tillige venne- og støtteforening for museet. Forskelle og ligheder i måden at organisere sig på kan give stof til dansk eftertanke, men først og fremmest ønskes ved denne lejlighed god vind for den svenske ARGUS.

ARGUS, Årsbok för Tullmuseum och Tullhistoriska föreningen 1987, Första årgången. Expedition: Tullmuseum, 130 54 Dalarö.

Toldmuseet sommeren 1988

Med indgang fra havnepromenaden vil man i tiden fra 4. maj til og med 30. august finde indgangen til Toldmuseet åben tirsdag, onsdag og torsdag kl 12-15. Årets særudstilling handler om de danske sejlskoleskibe fra det beskedne første forsøg i midten af 1800-tallet til vore dages velkendte fuldriggere. I begyndelsen af august vil man ikke kunne undgå at lægge mærke til, at en hel række "tall ships" lægger til ved kajen langs museet. Det skyldes, at mand-skabet fra alverdens skoleskibe naturligvis også ønsker at få lejlighed til at besøge det danske toldmuseum i Amaliegade.

Inde i bladet

<i>Bent Rohde Jensen:</i> Tre toldkamre i Næstved	4
<i>Ole Mortensøn:</i> Smugleri til Langeland	15
<i>Henry G. Petersen:</i> På skolebænk i 1928	26
<i>Svend Aage Hansen:</i> Efterkrigstidens toldhistorie	34
Toldhistoriske noter	35



Fra TOLDBLADET 1977