

zise

Told- og Skattehistorisk Tidsskrift

22. årgang

1999

Nr. 1



Zise - Told- og Skattehistorisk Tidsskrift er medlemsblad for Told- og Skattehistorisk Selskab, stiftet den 24. oktober 1977. Bestyrelsens medlemmer er afdelingschef Hans K. Nielsen, København (formand), generalkonsul, dr. phil. Henrik Becker-Christensen, Flensborg (næstformand), inspektør Birthe Buur Hansen, Ålborg (kasserer), fuldmægtig Gunnar Jakobsen, København (sekretær), regionschef Palle Castbak, Kalundborg, ekspeditionssekretær Aage E. Hansen, Padborg, kommitteret René Mikkelsen, København, regionschef Hans Jørgen Mortensen, Viborg og dr. phil. Mikael Venge, København (redaktør).

Medlemskab af Told- og Skattehistorisk Selskab tegnes ved henvendelse til Told- og Skattehistorisk Selskab, Østbanegade 123, 2100 København Ø, tlf. 3529 2722.
Kontingenter andrager 60 kr. om året for enkelte medlemmer,
500 kr. for institutioner og firmaer.
Biblioteker kan tegne abonnement for 60 kr.
Zise udkommer tre gange om året, og hvert hefte indeholder ca. 40 sider.

Bidrag til Zise bedes sendt til
Told- og Skattehistorisk Selskab, Redaktionen
Strandgade 100, bygning K, 1401 København K, tlf. 3288 9574
eller til sekretæren,
fuldmægtig Gunnar Jakobsen,
Told- og Skattehistorisk Selskab, Østbanegade 123, 2100 København Ø.

Danehoffet og Kongeåen

Årets første nummer byder på flere gensyn med gamle kendinge. Som lovet vender toldpatruljebåden »Leif« tilbage, hvorimod redaktøren beklager, at andre, lidt letsindigt udslyngede løfter først bliver indfriet i næste nummer. God vilje forslår ikke, når spalterne fattes.

Kongeåen og dens toldsteder, der blev etableret efter 1864 og atter forladt i 1920, har været genstand for en hel ekspedition, som fhv. tolddirektør C.A. Nielsen skildrede i 1995. I 1997 fulgte Poul Enemark i hans fodspor med en lærd redegørelse for den særlige toldgrænse, der opstod langs Kongeåen i 1542, da Christian III meget snedigt fik flyttet Gottorp-tolden op til kongeriget. Ellers ville hans hertugelige brødre score hele kassen. Kongeåen er også den umælende, egentlige hovedperson i den indberetning om den nye landegrænse, som vi gengiver i dette nummer, og hvoraf fremgår, at Aage Emil Hansen snart vil give sin version af historien om den tidligere skarpt bevogtede grænsedragning, der nu ligger hen som idyl, ombølget af dansk bondeland på begge sider. Selv har jeg som en hilsen til det udbasunerede middelalderår givet et rids af middelalderens skatter, som de blev debatteret på et stormfuldt Danehof i 1284.

Tilbage er blot at undskylde redaktionens seneste fadæser, som læserne måske har undret sig over. Først et lidt vemodigt afbigt. Zises 40 sider tager sig måske ikke ud af så meget, men trykningen varer faktisk adskillige

måneder. Vort sommernummer, der udkom sidst i august 1998, indeholdt bidrag fra to af den gamle toldetats stoute skikkelser, Vagn Vinje og Edith Landsmann. Næppe var Zise udkommet, førend de begge i september måned afgik ved døden, hvilket hermed lidt forsinket være noteret.

Sidste nummer prydedes af et kulørt prospekt, toldbetjent Johan Ditlev Bagges charmerende maleri af Nykøbing toldbod og havn på Mors. Desværre mælede den ellers ret fyldige billedtekst ikke et ord om, hvor billedet befandt sig. Tanken om Mors var unægteligt nærliggende, men øen i Limfjorden er større, end man tror, og redaktøren fik ikke banket på den rigtige dør. Til alt held er en af øens lærde damer meget elskværdigt ilet Zise til undsætning. Det viser sig, at maleriet hænger særdeles fornemt på det gamle Dueholm kloster, som nu er Morslands Historiske Museum, men ønsker man oplysninger, er Morsø Lokalhistoriske Arkiv stedet. Her virker Susanne Overgaard, selv indfødt morsing, der er skyld i, at vi nu pludselig kender toldbetjent Bagges fornævne. Susanne Overgaard bringer desuden en række interessante oplysninger, som vi ikke vil forholde læserne.

Først må vi dementere den fikse hypotese, der blev luftet om, at maleriet skildrede effekten af det kongelige lån, som satte byen Nykøbing i stand til at købe sin egen havn i 1843. Maleriet forestiller netop den gamle, privat-

ejede havn, anlagt i 1788 og på Bagges tid ejet af den købmand Fårtoft, der sås prominent midt i maleriet. Herom kan man læse i Susanne Overgaards bog »Byens Havn«, et jubilæumsskrift fra 1993, om maleriet desuden i »Jul på Mors« 1980 og om jordskælvet 1841, som krydstoldbetjent Peder Lund observerede, i »Jul på Mors« 1997.

Toldbetjenten med den kunstneriske åre må have været over 70 år, da han malede prospektet, som er senere end 1841, da Nykøbing toldsted genoprettedes. Bagge havde siden 1830 været konsumtionsbetjent i Nykøbing. På en

konduiteliste fra 1835 – vi takker endnu engang Susanne Overgaard – betegnes han ganske vist som både frisk og stærk, sædelig og ædruelig, men også som uvirksom som følge af sin alder. Det hedder videre, at han levede i stor fattigdom, da han havde en »mådelig« familie at forsørge. Måske har maleriet været en Nebengeschäft, som af og til indbragte ham en tiltrængt ekstraskilling?

I sidste nummer manglede der et billede af den excentriske toldforvalter Johannes Christensen i Struer, som Robert Lauritsen skildrede i sit erin-



dringsglimt. Takket være Bente Borg Sørensen på Told • Skat-museet kan vi præsentere ikke alene ham, men hele holdet af daværende toldmedhjælpere, som efter bestået fageksamen i april 1916 skulle videre i karrieren og livet. En praktisk, men lidt uærbødig sjæl har resolut sat numre på de unge toldere, og Johannes Christensen rager op i midten som nr. 5. Samme praktiske sjæl har i 1950 noteret hvilke stillinger i etaten eller udenfor, de vordende toldere af 1916 opnåede. Redaktionen har desuden indhentet oplysninger hos eksperter, ph.d. Otto Madsen,

der er kendt for sit store arbejde om den gamle toldetats personale (Zise 1993 s. 55-143). Bibelen for alle, der hige og søge i toldvæsenets krinkelkroge. Otto Madsen har som sin mindste kunst fremtryllet elevernes eksamens-karakterer, deres baggrund og senere skæbne. Vi griber den gunstige lejlighed til ganske kort at portrættere en hel årgang.

Samtlige elever var mellem 22 og 24 år. Ser vi på eksamensresultaterne, for-deler de sig så nydeligt i tre grupper, at det kunne ligne en bevidst rubricering fra Fagskolens side. Fem ambitiøse ele-



ver, blandt dem karakteristisk nok de tre senere cand.polit'ere, fik topkarakterer over 70 points. En mellemgruppe på syv elever svævede pænt midt i 60'erne, og her ligger også ret karakteristisk de fleste kvindelige elever. Endelig udgjorde seks elever den tunge ende med karakterer under 60 points. Hos de mandlige elever kneb det åbenbart lidt med fliden og udenadslæren. Alligevel finder vi overraskende i denne gruppe tre senere chefer. Dårlige karakterer på Fagskolen var altså ingen hindring for at gøre karriere, i hvert fald på provinsens mindre toldsteder. Omvendt førte ingen af de unge kvinders gode karakterer til topposter, skønt kun en af dem valgte ægteskabet (elevernes points er tilføjet i parentes).

1. Kai Lindhard forlod toldvæsenet to år senere og blev bankfuldmægtig (64). 2. Einer Axelsen døde 23 år gammel i januar 1917 som toldmedhjælper i Vejle (55). 3. Knud Peder Knudsen blev cand. polit. og ansat i overtoldinspektoratet for København, men pensioneredes som viceretoldinspektør på grund af sygdom (75). 4. Holger Nielsen blev overkontrollør i Århus (67). 5. Johannes Christensen endte 1942 som toldforvalter i Struer (72). 6. Olaf Rask Olsen blev toldkontrollør i København (63). 7. Jørgen Schou-Jørgensen blev toldforvalter i Middelfart 1948, efter at have været toldassistent i København i en årrække (52). 8. Anna Hjortshøj forlod toldvæsenet umiddelbart efter sin eksamen og giftede sig (66). 9. Harald Bahnsen blev 1950 toldkasserer i Ålborg (66). 10. Vigo Kauffmann blev 1949 toldforvalter i Skelskør (53). 11.

Frede Busch endte 1945 som toldforvalter i Hjørring (59). 12. Inger Constantin-Larsen døde ugift i 1931, 39 år gammel, som toldassistent i departementet (66). 13. Ellen Bech blev overassistent i toldrevisionen. Også hun forblev ugift (62). 14. Karen Jepsen blev toldassistent i Frihavnen, men pensioneret ved nytår 1921 og døde et halvt år senere af tuberkulose, 29 år gammel (58). 15. Ingeborg Fausbøll, ligeledes ugift, blev kontrollør i Tobaksinspektoratet (70). 16. Emil Larsen (1894-1964) er nok indenfor etaten holdets mest kendte ansigt. Han blev cand.polit., toldinspektør i Frihavnen og lærer på toldskolen (73). 17. Som en overraskelse dukker til sidst nærmest en berømt op. Jens Anthon Vestbirk (1894-1973) blev under navnet Anton Jensen toldassistent i København, men gik 1920 over i departementet, blev cand. polit. og gjorde karriere i udenrigsministeriet. 1954 blev han ambassadør i Paris, 1956 i Stockholm (75).

Årgang 1916 bestod i øvrigt af atten unge toldere, men den sidste, Jens Aage Degett, der også med 49 points blev holdets »bundskraber«, havde åbenbart absenteret sig, da billedet blev taget. Degett blev overtoldassistent i Tønder. Det virker måske lidt kynisk selv så mange år efter at udlevere karakterer, ægtestand og andre fortrolige oplysninger, men hver for sig repræsenterer de sytten håbefulde unge mennesker og den ene fraværende en allerede fremmed tidsånd, som vi vover at betegne Danmarks-historie.

Mikael Venge

Stud skal hver bonde rede på St. Andreas' dag

af Mikael Venge

Det 20. århundredes sidste, skæve årstal er forlængst udråbt til middelalderår. Nok mest ud fra en romantisk forestilling om riddere i panser og plade, der dystede med lanser og dragne sværd. På andre, mere nøgterne felter befinder middelalderen sig såmænd ikke så fjernt fra vor egen tid. Beskatningen var dengang som nu et hedt emne, genstand for ophidsede debatter. Tidens forum var Danehoffet, en art stormandsparlament, som kongen yderst modvilligt blev påduttet. Hvilken rolle spillede beskatningen i middelalderens politiske liv? Lad os diskret og ganske ubemærket snige os ind på en af de bageste rækker under Danehoffet i Nyborg den 26. maj 1284 og forsøge at pejle stemningen.¹

Harmen mod kong Erik Glipping og hans »ministre« var stor, og oppositionen påtvang hin majdag i Nyborg regering en forordning, der skulle dæmme op for de kongelige fogeders magtmisbrug. Følger vi denne forordning, tegner der sig et billede af 1280'ernes politisk brændbare spørgsmål. Populært sagt: tidens store overskrifter.

Forordningen behandler først manddrab og dernæst fredløse. I middelalderen kom gemytterne let i kog. Mindre romantisk end på Tøjhusmuseet vanke- de der jævnlige slag og hug. Snarere vil man tænke på vore trafikulykker. Men

middelalderen var også et retssamfund. Ligesom forsikringsselskaberne har deres takster, opregner lovene pertentligt priserne på afskårne eller blot molesterede legemsdele foruden alle de »blå« sager, der angik de blodundertrukne »sportsskader«. Isolationsfængsel brugte man ikke, men fredløsheden – reelt en landsforvisning – udgjorde en af standardstraffene, indtil behjertede slægtninge fik redet trådene ud. Selv om vi er kommet for at høre skattepolitik, er der ikke noget at sige til, at Danehoffet straks tog dette aktuelle tema op.

Som næste punkt på dagsordenen følger en paragraf vendt imod regeringens udførselsforbud, som ofte var slet camouflerede toldforhøjelser. Efter at forsamlingen utvivlsomt har påhørt en eller flere brandtaler af tidens venstrehøvdinge, fastslår paragraffen derfor meget bestemt, at kongen og hans embedsmænd ikke måtte udnytte udførselsforbud til udpresninger. Punkterne følger tilsyneladende hulter til bulter, og det følgende angår Danehoffet selv, det årlige parlament, der fastsættes til søndag efter pinse. Selvfølgelig er der forskelle mellem middelalderen og vor tid. En af dem angår tidsfor- nemmelsen. I middelalderen havde man god tid, alle tidsangivelser er særdeles vage, og fremmødet på aftalte tidspunkter har været afslappet. Man



En barfodet, svedig middelalderbonde gør sin jord tjenlig til, at der kan sås korn. Skatter, landgilde og tiende svaredes i skæpper eller tønder korn, som det fremgår af forhandlingerne på Danehoffet i 1284. Malet til mel tjente kornet til livets opretholdelse, antydnet ved familiens tilsynekomst nederst i kalkmaleriet, og der skulle også tænkes på udsæden til næste år. Ligesom den fra paradiset uddrevne Adam måtte de danske bønder i middelalderen slide i det for at overleve. Kippinge kirke omkring 1300.

mødte simpelthen op på dagen, efterhånden som man indfandt sig. Søndag efter pinse betyder nok, at forhandlingerne kom i gang en af de følgende dage, når alle »pingerne« omsider havde fundet deres pladser.

Efter disse set med vore øjne indledende øvelser skuffes vore forventninger ikke, og beskatningen dukker endelig op. Til gengæld behandles den ret udførligt. De mange kringlede bestemmelser afspejler givetvis flammende indlæg på Danehoffet, som dernæst under det sædvanlige tovtrækkeri og fileri er blevet indarbejdet i forordningen. Interessant nok drejede ophidselsen sig hin majdag i Nyborg om en nok så eksotisk variant indenfor skatteforvaltning og -tænkning, som man ikke umiddelbart erindrer at have mødt før. Den mulighed, at myndighederne nægtede at modtage skatten! Desværre for 1280'ernes skatteydere næppe af venlighed. Ellers ville problemet nok ikke være blevet omtalt. Meningen må være, at de afviste skatteydere truedes af grumme repressalier, når de formelt ikke havde svaret deres skat.

Forordningen indeholder selvsagt også indrømmelser til regeringen, og i umisforståelige vendinger fastslås det: »Stud skal hver bonde rede på St. Andreas' dag«. Stud betyder vistnok hjælp eller støtte, og i 1200-tallet var det ikke borgerne, men regeringen, der bogstavelig talt var »på støtten«. Studen var en ny, lidt mystisk skat, der dukker op omkring 1200, men hurtigt blev fastslået som hovedskatten til kongen at yde i bøndernes egne produkter, korn og kvæg, der i middelalderen var gængs valuta. Mysteriets løsning består muligvis i, at studen

simpelthen har afløst den gamle forpligtelse til at forsørge kongen og hans omrejsende hof, det såkaldte nathold. Ingen, heller ikke oppositionen, anfægtede i hvert fald studens eksistens. Derimod nok terminen, som skatteyderne gerne ville have udstrakt, velsagtens med den lumske bagtanke at slippe billigere. Denne praksis blev der altså sat en stopper for, idet Danehoffet vedtog, at studen skulle udredes hvert år den 30. november som det mest passende tidspunkt, når høsten var i hus, og der slagtedes til vinteren. Bestemmelsen har været et glimrende våben i de kongelige fogeders hænder overfor genstridige skatteydere.

Indirekte afslører forordningen, at her var et kildent punkt. Når skatten ydedes i proviant af forskellig art, kunne der let opstå uenighed om kvanta og kvalitet mellem foged og skatteyder. I forrige nummer citerede jeg Skånske lovs afslørende sidebemærkning: »Men da vil nogle kræve, at det skal være uden ben«. Afvejningen af flæskesider og oksekroppe, her en del af ledings-skatten, gav anledning til diskussion, og i denne situation var det åbenbart, at nogle fogeder temmelig provokerende simpelthen nægtede at modtage bøndernes stud. Oppositionen havde tydeligt lagt hovederne i blød, før de nedkom med den serie kringlede bestemmelser, der blev Danehoffets svar på skattemyndighedernes nye taktik. Om bestemmelserne nogensinde er blevet fulgt, kan vi ikke afgøre, men under alle omstændigheder er de interessante, fordi de afspejler beskatningens vilkår i middelalderen.

»Da skal bonden ride til tinge og byde ud stud«, lyder det først manende.

Skatteborgerne var åbenbart personligt myndige individer, der forudsattes at kunne tage til genmæle på datidens juridiske forsamlinger, hvor også kongens embedsmænd formodedes at være til stede. Det forudsattes endvidere, at skatteyderen havde retten på sin side, og at den tilbudte ydelse altså var »fuldt redet ud«. Danehoffets sympati lå tydeligt hos skatteyderen.

Nægtede fogeden stadig at modtage bondens stud, skulle tinget udpege tre-fire mand, der fulgte den antagelig efterhånden temmelig indignerede skatteyder til kongsgården, hvis den lå i herredet. Danehoffet var altid meget betænkt på, at bønderne ikke blev udsat for urimeligt lange rejser i offentligt ærinde, som det naturligvis forekom, før post og telefon blev opfundet. Derfor indskydes det, at hvis kongsgården, hvor skatten egentlig forfaldt, befandt sig udenfor herredet, måtte man nøjes med at drage til ombudsmandens gård, hvor den kongelige foged residerede. Forløb også denne ekspedition forgæves, »da føre til herredskirken«! Hvis embedsmændene på alle måder stillede sig på bagbenene, kunne den skyldige skat deponeres i herredets hovedkirke. Dette skulle naturligvis behørigt overvåges af de tre-fire garanter, »at hun lades derind i kirken«.

Hun var studen, som antagelig forelå i korn, måske også i andre levnedsmidler såsom oksekroppe, flæskesider, lam, gæs og høns. Sortimentet blev velsagtens noget medtaget af hele denne procedure, hvis vi tager den alvorligt, men det lukkede man øjnene for. Middelalderen var bestemt ikke sart, og halvraadne levnedsmidler havde også ret. Dog satte man en grænse ved kirkedøren.

»Hvad skade af stud kommer siden«, hedder det, »det ganger af ombudsmands skade og ej af bondens!« Hvis provianten rådnede op på kirkeloftet, var det den obsternasige, kongelige fogeds ansvar.

Mellem linierne fortæller hele denne veritable skatteforordning, at beskatningen indgik vitalt i middelaldersamfundet. Skatten til kongen, hvortil kom tiende til præst, kirke og biskop, vejede utvivlsomt tungt. Hvor meget af årets beskedne høst blev tilbage, når udsæden var trukket fra? Undertiden kan man spørge sig, hvordan menneskene overhovedet bar sig ad med at overleve. Svaret lyder enkelt og primitivt. Det gjorde man! En mere subtil forklaring afstår vi fra at bringe på dette sted. Lad det være nok at pege på, at skatterne altid indkom trevent, som det også skinner igennem forhandlingerne på Danehoffet, at man ofte var flere skatteydere, der summarisk blev slået sammen i et lægd for at fordele smerten, samt endelig, at myndighederne heller ikke rent forretningsmæssigt havde interesse i at plukke skatteyderne til skjorten.

Det sidste kunne også volde vanskeligheder politisk, som vi konstaterede. Bliver vi siddende lidt og overværer resten af debatten, dukker nye skatte-spørgsmål op. Det er fremgået, at beskatningen hang intimt sammen med bøndernes avl. Kongen gjorde krav på skat, mens bønderne på deres side havde krav på, at driften af deres gårde foregik optimalt. Ikke mindst svineholdet var livsnødvendigt, hvilket atter krævede adgang til skovene, hvor svinene mæskede sig. Her var endnu et stridspunkt mellem skatteydere og myndigheder,

hvor Danehoffet greb ind. Bonden må ikke tvinges til at føre sine svin andetsteds til olden, end bønderne selv vil, hedder det. Hvis vi skal betale skat, må vi også have mulighed for at avle svin, synes tankegangen at være.

Forordningen varetager her selvejerbøndernes interesser overfor kongen, der nok kunne mistænkes for at favorisere sine egne fæstebønder, hvis afgifter selvfølgelig vejede tungere i regnskabet end de frie bønders skat. Om kronens fæstere tilføjer forordningen lidt afmålt: kongens egne bryder og landboer og gårdsæder fører efter ombudsmandens bud. Politisk tog man ikke samme hensyn til fæsterne, som vel antoges at være begunstigede af den beskyttelse, som kronen ydede dem. Antagelig svarede fæsterne heller ikke den stud, som selvejerne pålagdes.

I hvert fald var Danehoffet tydeligt ikke indstillet på at yde fæsterne samme opbakning, som selvejerne fik. Efter en paragraf om kongens mænd, oprindelsen til den senere adel, der ikke måtte udsættes for overdreven vagttjeneste – »at sidde borgsæde« – med mindre det var ufredstider, »og alment bud bydes ud«, kom forsamlingen på ny i tanke om selvejerne, der åbenbart havde bedrevet et godt stykke lobbyisme. Ligesom kongens mænd burde også bønderne forskånes for militære byrder, i deres tilfælde jordarbejder og reparationer på de kongelige borge. Selvfølgelig blev der protesteret fra regeringens side mod, at Danehoffet på denne måde lagde bånd på forsvarets udfoldelser, og som et kompromis fik også denne paragraf en ventil, idet den set fra regeringens synspunkt aldeles nødvendige tvangsudskrivning

af bønderne som jord- og betonarbejdere kunne finde sted, når det vedtoges over hele riget. Underforstået: med Danehoffets accept.

Mærkeligt nok kommenterer Danehoffet ikke stormændenes egne bønder, der vel her sidst i 1200-tallet har udgjort flertallet. Måske har man ment, at de ikke kom regeringen ved. Når talen på Danehoffet hidtil lidt højtideligt har drejet sig om »bonden«, sigtes vistnok til den holdne selvejer. Fæsterne eller med vor tids udtryk forpagterne på en privilegeret godsejers jord kunne selvfølgelig også være velstående og ansete landmænd, men som klasse rangerede de under de egentlige bønder, der havde foden under eget bord. Fæsterne svarede formentlig heller ikke studen, men derimod nok andre, gamle jordskatter.

Den vigtigste har vi allerede strejft: ledingsskatten, der bundede i den fundamentale forsvarsplicht. Derfor spidser vi ører, da debatten langt hen på eftermiddagen tilsyneladende drejer hen på den. Ledingsskatten ydedes i lægd, kaldet havne, men på et tidligt tidspunkt i 1200-tallet var skatten omlagt til en simpel jordtakst. Blot hang forestillingen om havnene som skattens fundamentale enhed stadig ved. Over hele Danmark var bøndernes jorder vurderet på flere forskellige måder. Fra hedenold kendes inddelingen i bol, senere indførtes vurderinger efter jordværdi og forrentning, den såkaldte skyld – den landgilde eller forpagtingsafgift, som jorden ville indbringe, hvis ejeren fæstede den bort.

Da forordningen når til ledingsskatten, tales ikke mere om bonden, men blot anonymt om mand, han eller

hvem. Det kunne være et signal om, at det følgende gjaldt Gud og hvermand og altså ikke blot selvejerne. I hvert fald er det den pligtige skyld, der opstilles som afgørende for ydelsen af ledingsskatten, og den var vel navnlig aktuel for fæstebønderne. Det skal forudskikkes, at middelalderen vel forstod sig udmærket på at opstille sindrigt snørklede paragraffer, som vi har set, men at man nået »down to business« uvægerligt faldt for den størst mulige

enkelthed. Især elskede man tallet et. Én skatteyder yder én enhed synes at være det grundlæggende princip. Tidens målestok, som uhyre enkelt gjaldt både mønt og vægt, var mark, som deltes i øre, ørtug og penninge.

»Hvo, som hafver (en) mark skyld eller ni øre eller ti øre eller også elleve øre i jord, da rede deraf en fuld havne«, lyder det meget autoritativt. »End hafver han tolv øre skyld, da rede for 1½ havne«, vedtog Danehoffet videre. Der



Krøllen på halen rober middelaldergrisens velbehag ved at rode i jorden under et egetræ, hvis agern er stærkt fremhævet på kalkmaleriet. Svineavlen var et vigtigt fundament under bøndernes økonomi, men også skatten til kongen kunne erlægges i svinekød. Til gengæld forlangte bønderne adgang til at opfede deres svin i kronens skove, et emne, der blev diskuteret på Danehoffet i 1284. Birkerød kirke ca. 1325-1350.

måtte ikke være noget, der kunne misforstås i middelalderen, så man benyttede ikke vore dages enkle talemåder, men specificerede utrykkeligt hvilke talstørrelser, det drejede sig om. Nok udtryk for en vis mistro overfor tal generelt, som er yderst forståelig. En mark var otte ører, og Danehoffet fastslog altså principielt, at bønder, hvis jorder var vurderet til en »skyld« mellem en mark og en mark og tre øre, skulle svare den såkaldte fulde havne i ledingsskat. Herefter steg taksten til $1\frac{1}{2}$ havne.

Man får det indtryk, at studen og ledingsskatten har været de vigtigste ingredienser i kronens faste provenu, suppleret af den mere ubestemte arbejdspligt, som bevirkede, at kongen i disse år gratis fik opført fæstninger som Koldinghus og Kalø. Vi konstaterer tillige, at skatterne var genstand for megen diskussion, og at der hele tiden foregik forskydninger i satser og ydelser. Bundgrænsen var selvfølgelig også i middelalderen omstridt. Det stod klart, at de fattige ikke kunne svare skat, men hvor trak man grænsen?

Problemet optog Danehoffet i den grad, at man vedtog en særdeles rummelig, men alligevel nøjagtig definition. Den er fattig mand, hedder det, der har en øre skyld i jord eller mindre. Så vidt, så klart. Alligevel følte man sig øjensynligt utryk ved en definition, der udelukkende byggede på en talstørrelse. For at undgå alle misforståelser beskrev man nøjere denne type småbonde eller husmand, der svarede en så relativt beskedent landgilde. Om hans jord hedder det videre: »der han sår ej eller slår ej«.

Hovedsagen var altså, at den fattige landmand ikke avlede korn. Om ham

fastslog Danehoffet, sikkert rørt til tårer over sin egen storsindethed overfor de små i samfundet: »Da skal han ej inne for hende!« Inne var egentlig tvangsarbejdet, der også kunne foregå som kørsel for kongen og hans fogeder, men ordet bruges vist her generelt i betydningen yde skat. Nået så vidt, kom man i tanke om, at kornavlen måske alligevel ikke var det bedste kriterium. Mange småbønder eller husmænd såede lidt korn til husbehov, og dem ønskede man ikke at ramme. »End slår han et skær, da inne såsom før er mælt«, hedder det. Meningen må være, at friheden for ledingsskat også gjaldt, hvis den fattige kun høstede en ubetydelig mængde korn. Det skulle ikke komme an på så lidt. Endelig får vi at vide, at en jord ligesom studen var af hunkøn, og indirekte, at det altså var jorden, som kongens nidkære skattefogeder kiggede på, når de kom anstiggende for at opkræve ledingsskatten.

Skattebilledet i 1284 bliver imidlertid endnu mere kompliceret, hvis vi følger debatten til ende. Det fremgår, at regeringen under Erik Glipping til manges harme havde tillagt sig den uheldige vane at konfiskere kirketienderne. Dette påtales i skarpe vendinger, men helt udelukke muligheden af at finansiere huller i statsbudgettet ved at gribe i sognekirkernes bugnende lader vovede Danehoffet ikke. Trods alt var stormændene også knyttet til kongemagten og medansvarlige for rigets ve og vel.

Løsningen, man nedkom med, blev først overhovedet at forbyde disse usmagelige overgreb. Vi må huske, at det uden tvivl har været kirkens mænd, de magtfulde bisper og prælater, der førte det store ord på Danehoffet. Der-

næst åbnede man alligevel muligheden »i rigets højeste nød«, men indskærpede, at der skulle betales for dem. Tien-derne forelå jo i korn, som var tidens hårde valuta, men der skulle altså ydes en kompensation i mønt, når kongen bortførte tiendekornet. Se igennem fingre med de overgreb, der allerede havde fundet sted, var udelukket. »At de gældes, der før var tagne«, lyder det indigneret. Der skulle også betales for de allerede konfiskerede tiender. Nok et af Danehoffets mere luftige synspunkter, som med garanti er prellet

fuldstændig af på den ryggesløse flænør, Erik Glipping. Med tanke på et skæbnesvangert møde i Finderup lade to år senere kunne man mumle: han fik også sin straf.

Vi kan tilføje, at tienden modsat stunden og jorden var maskulin. De konfiskerede tiender skulle erstattes »hver for så meget værd, som han må mest gælde«, lød det. En omskrivning for højeste dagspris. Vi fornemmer, at rivegildet om statsbudgettet sidst i 1200-tallet kunne være nok så iltært og kompliceret som en finanslovsdebat i vore dage.

Note

Artiklen bygger på Erik Glippings forordning for Sjælland, der er trykt i Aarsberetninger for det kongelige Geheimearchiv V. Kjbh. 1871-1875 s. 20-23.

Illustrationerne er hentet i værket Danske Kalkmalerier III. Tidlig gotik 1275-1375. Christian Ejlers' Forlag 1989.

En inspektionsrejse ved landegrænsen af 1864

ved Aage E. Hansen

Midt i sorgen over nederlaget i 1864 og tabet af Sønderjylland har man måske været tilbøjelig til at glemme, at det faktisk lykkedes at redde mindre dele af det gamle hertugdømme. Bismarck var ingen Stalin, og Napoléon III vogtede endnu de nationale mindretal. Desuden lønnede det sig, at dronning Margrethe 500 år tidligere havde indsat Ribebispen som national væbner i grænselandet. Biskoppens borge, Møgel-tønder og Trøjborg, blev til de kongelige enklaver, som i 1864 blev ombyttet med de otte sogne syd for Kolding, Sønderjyllands nordøstlige hjørne. Det nordvestlige hjørne omkring Ribe var allerede i 1700-tallet blevet udskilt som Riberhus birk. Sammen med Kalvs-lund herred og en del af Hviding herred syd for Ribe forblev også det på danske hænder. Til gengæld afstod Danmark hele det sønderjyske Frøs herred, der strakte sig op til Kongeåen. Resultatet af grænsedragningen 1864 blev altså en art trip-trap-trip – to danske blokke i hver sit hjørne, mens en stor, tysk klods ragede op i midten, som efter Pragerfreden 1866 tilfaldt Preussen.¹

Grænsedragningen er vigtig at holde sig for øje, når man læser den følgende indberetning. I foråret 1869 blev en af de københavnske toldinspektører, Carl A.W. Holm (1806-1891), udnævnt til

overtoldinspektør for Nørrejylland. Som nybagt overtoldinspektør og etatsråd foretog Holm i efteråret en inspektionsrejse langs den nye landegrænse, og den 29. oktober 1869 sendte han generaldirektoratet i København en indberetning herom.² Hvis nogen i øvrigt skulle undre sig over, at en 63-årig etatsråd under primitive forhold inspicerede det ret vandrige og uvej-somme terræn langs Kongeåen, kan vi tilføje, at han fortsatte med at bestride sit høje embede i over 20 år og først tog sin afsked som 84-årig.

Overtoldinspektør Holms indberetning er fremdraget af Aage Emil Hansen, selskabets sønderjyske sporhund, der selv har tjent bønder på begge sider af Kongeåen som ganske ung, inden han kom i Toldgrænsekorpsen og siden blev tolder. Aage Emil Hansen har dermed de bedste forudsætninger for det arbejde om Kongeågrænsen, han er gået i gang med, og som alle, der kender hans bog om 1920-grænsen, ser hen til (jf. anmeldelsen i Zise 1995 s. 153-158). Redaktionen takker foreløbig for indberetningen, som Hansen generøst har stillet til Zises rådighed. En stor tak også til ph.d. Otto Madsen, som har øst af sin imponerende viden om 1800-tallets toldetat.

Vi sender endelig en tredie, taknemlig tanke til fhv. tolldirektør C.A. Niel-

sen, der i juni 1994 gennemgik hele den gamle grænsestrækning fra Vester Vedsted ved Vadehavet til Hejlsminde ved Lillebælt og rapporterede udførligt i Zise herom (1995 s. 43-95). C.A. Nielsen klarede den over 100 km lange tur til fods på fire dage, samme tidsrum, som Holm brugte i 1869 på at tilbælægge den modsatte vej, endda at overtoldinspektøren »snød« ved at starte i Vamdrup og springe hele den østlige del af grænsen over. Desuden færdedes han standsmæssigt i vogn. Til gengæld havde Holm et handicap i forhold til tolddirektøren ved, at han øjensynligt ikke brød sig om at overnatte på kroer. Kun Skodborghus kro fandt nåde for overtoldinspektørens øjne, mens resten af inspektionen måtte foregå som

afstikkere fra Kolding og Ribe. Her var C.A. Nielsen mindre sippet og overnattede på de kroer, der lå undervejs. Vi kan varmt anbefale læserne at holde de to meget forskellige indberetninger op imod hinanden.

I tonen er Holm korrekt til finger-spidserne. Sandsynligvis er rapporten skrevet med henblik på toldetatens daværende generaldirektør, F.E. Ramus (1823-1874), som Holm må have næret stor respekt for. Man kan endvidere spørge sig, om inspektionen langs grænsen kom som en fuldstændig overraskelse for gendarmer og toldere, eller om Holm af naturlige årsager har »forskønnet« tilstandene lidt. Bortset fra et rækværk, som var blevet molesteret af en yderst pligtopfyldende gen-



Ledsaget af en korporal inspicerede overinspektør Holm en aften strækningen mellem Skodborghus bro og Knagmølle, hvor der var lagt en gendarmerianmeldepost. På dette postkort ca. 1910 ses den gamle vandmølle ved Kongeåen (Jf. Jens Bruhn: Den gamle grænse – set på Postkort. Kbh. 1978 s. 43. Alle fotos i øvrigt i Told • Skat-museet).

darm, da han nidkært trodsede en gevaldig storm for at varetage sin dont, forefandt overtoldinspektøren øjensynligt alt i den skønneste orden. Har jungletelegrafen på en for os uigenemskuelig måde på forhånd varslet hans komme, eller har han selv som nytiltrådt foretrukket at fremstille forholdene lidt lysere overfor generaldirektoratet i København?

Mellem linierne fornemmer man, at grænsebevogtning og fortoldning var indrettet i største hast, og at den prægedes af improvisationer og uvisshed på mange punkter. Napoléon III havde i Pragerfreden fået indsat den berømte §5, der stillede sønderjyderne en grænseændring efter en folkeafstemning i udsigt, og af Holms kommentarer ses tydeligt, at man kun opfattede den i hast etablerede Kongeågrænse som midlertidig. Folkeafstemningen kom, men først et halvt århundrede senere. Hvad overtoldinspektøren ellers rummede af følelser undervejs, skjuler han omhyggeligt. Ved inspektionens start træffer han i Vamdrup en gammel kollega, den fhv. toldkasserer i Haderslev, Carl Ebbe Raben, der var trådt i preussisk tjeneste og avanceret til overtoldinspektør i Slesvig. Raben indtog dermed den stilling syd for grænsen, der svarede til Holms i Nørrejylland, og de to herrer drøftede tilsyneladende sagligt spørgsmålet om transit af jernbanevogne. Hvis Holm følte andet ved mødet med denne »forræder«, får vi det ikke at vide.

Holms søgelys er rettet mod de såkaldte toldoppebørselssteder og kontrolsteder, der i al hast var oprettet langs Danmarks nye landegrænse. En

vis præcedens lå i den gamle toldgrænse mellem kongeriget og hertugdømmerne, men den var nedlagt i 1851 og faldt heller ikke alle steder sammen med den nye grænse, hvis præcise forløb blev fastlagt af en østrigsk, en preussisk og en dansk officer i januar 1865. Toldoppebørselsstederne på Holms rute var Foldingbro, Kalvslund, Skallebæk og Egebæk, mens de mindre kontrolsteder var Holte, Skodborghus, Villebøl, Obbekær, Hømlund og Klåby.³ Derimod kommenterer han mærkeligt nok ikke toldkontrollen og intraderne på grænsens eneste egentlige toldsted, Vamdrup. Hans ærinde har været at observere den nyoprettede, specielle grænsetoldkontrol i det åbne terræn. Lidt besynderligt virker det også, at han heller ikke kommenterer toldstederne mellem Vamdrup og Lillebælt, som han helt undlod at inspicere. Derimod fremgår det, at han benyttede lejligheden til at inspicere Kolding og Ribe toldkamre, når han nu var på de kanter.

Det var som øverste chef for hele grænsebevogtningen, at Holm indfandt sig. Mens tolderne skulle visitere og fortolde på oppebørselssteder og kontrolsteder, var den egentlige politimilitære overvågning overladt det nyoprettede Grænsetoldpolitikorps, det senere grænsegendarmeri. Også Grænsetoldpolitikorpset sorterede under overinspektoratet, men de to grene havde hver sin overordnede, og heri lå nok en kim til mangel på fremtidig kontrovers.

Grænsetoldbevogtningen sorterede under inspektør Ivar V. Bille (1820-1885), mens ritmester N. J. C. Marcher (1824-1900) var chef for Grænsetoldpolitikorpset. Vi kan notere os, at Holm

træffer og omtaler begge d'herrer i Ribe, men hver for sig, som om de ikke var på talefod. Med sin civile underordnede, Bille, førte han en tilsyneladende faglig drøftelse, mens Marcher strejfs på en måde, der virker afmålt. Det blev dog ham, der gik sejrende ud af denne kollegiale kappestrid. I 1871 nedlagdes Billes embede, og han udnævntes i stedet til toldforvalter i Ribe. Tolderne slap dermed for en alt for nærgående inspektion, mens ritmester Marcher og hans underofficerer nok skulle holde grænsegendarmerne i ånde.

Overinspektørens indberetning gengives let forkortet og i moderne retskrivning. Holm opgiver undervejs nogle indførselstal for seks af grænsekontrolstederne, hvoraf de vigtigste af Otto Madsen er opstillet i den vedføje-

de tabel. Til sidst for overskuelighedens skyld en oversigt over inspektionsrejsen. Tirsdag den 19. oktober 1869 Kolding-Vamdrup-Kolding. Onsdag den 20. oktober Kolding-Vamdrup-Skodborghus. Torsdag den 21. oktober Skodborghus-Foldingbro-Villebøl-Kalvslund-Ribe. Fredag den 22. oktober Ribe-Egebæk-Vester Vedsted-Egebæk-Klåby-Høm-Hømlund-Ribe. Lørdag den 23. oktober Ribe-Obbekær-Skallebæk-Ribe. Søndag den 24. oktober Ribe-Kolding.

Overinspektør C. A. W. Holms indberetning af 29. oktober 1869

Den 19. ds. afgik jeg til Vamdrup for personlig at gøre mig bekendt med



En grænsegendarm holder vagt, mens toldofficiant J. Jensen fra sin trappesten tager et vue. Kalvslund toldkontrol en tidlig forårsdag ca. 1906.

brugen og beskaffenheden af de der-værende jernbanelåse.⁴ Under mit op-hold traf jeg der overtoldinspecteur Raben for Slesvig, der undersøgte jern-banevognene med hensyn til måden, hvorpå dørhængslerne var fæstnede. Han bemærkede for mig, at der var

givet ham ordre til at foranledige, at de vogne, der passerer hertugdømmernes jernbaner, har hængslerne på dørene fæstnede med bolte...

En af toldkamret i Vamdrup påanket nødvendig reparation af toldlokalerne dersteds, fremsendt til driftsbestyrel-

Indførsel af toldfrie varer (udvalg) ved 6 grænsekontrolsteder 1.4.-30.9.1869

	Skodborghus	Holte	Villebøl	Klåby	Hømlund	Obbekær
Aske	100 pd	-	104 pd	-	-	80 pd
Æg (snese)	8 sn	155 sn	17 sn	242 sn	17½ sn	119 sn
Ben, rå	200 pd	-	1110 pd	-	150 pd	600 pd
Køer og okser	-	-	18 stk	73 stk	83 stk	60 stk
Kalve	-	-	-	9 stk	8 stk	-
Svin og grise	-	-	3 stk	7 stk	-	11 stk
Får og lam	-	-	3 stk	292 stk	26 stk	31 stk
Heste	-	-	4 stk	24 stk	16 stk	11 stk
Dyr, alle andre	178 stk	324 stk	31 stk	12 stk	-	6 stk
Kød og flæsk	-	-	65 pd	65 pd	-	-
Frø	39 pd	-	24 pd	-	-	50 pd
Hø og halm	1½ læs	2 læs	-	1600 pd	-	-
Kartofler	1½ td	2½ td	2 td	-	23½ td	2 td
Markvækster, andre	14 læs	1 læs	114 pd	-	-	-
Hør og hamp	74 pd	-	48 pd	-	-	8 pd
Mursten	4450 stk	4000 stk	3300 stk	8000 stk	20700 stk	8550 stk
Kornvarer, uformalede	93 td	361 pd	43 td	24 td	38½ td	34½ td
Kornvarer, formalede	1½ td	48 pd	222 pd	-	77½ td	11650 pd
Brød	-	-	-	-	-	802 pd
Smør	120 pd	3738 pd	39 pd	1320 pd	1650 pd	1051 pd
Træ, uforarbejdet:						
- Brænde (favne)	2 fv	7½ fv	2 fv	-	-	1 fv
- Egetræ (kubikfod)	309 kbf	76 kbf	108 kbf	-	95 kbf	290 kbf
- Tørv	-	8 læs	1 læs	42500 stk	129300 stk	200 stk
Uld	59 pd	30 pd	70 pd	-	-	20 pd

(NB! I Klåby og Hømlund er hhv 5 15/16 og 7 4/9 td smør omregnet omtrentligt til pd).

sen af Overtoldinspektoratet, var blevet påbegyndt. Belysningen på den østlige perron fandtes meget ufuldstændig, såvel til kontrollen med de rejsende som ved ompakningen i vognene af transitgodset. Herom vil Overtoldinspektoratet søge det fornødne ordnet.

Jeg afgik dernæst fra Vamdrup til Kolding, hvor jeg ekspederede den ankomne post, og fortsatte rejsen næste dag til Skodborgkro, hvor jeg traf

gendarm Frederiksen på vigilance.⁵ Med toldassistent Greisen foretog jeg en konference angående overtagelsen den 1. november af toldoppebørselskontrollørembedet i Ringkøbing. Han havde modtaget 2 dages permission i familieanliggender i Ribe, hvorfor toldassistent Kruse fra Foldingbro havde givet møde ved kontrolstedet. Efter at have ekspederet sager til Generaldirektoratet foretog jeg klokken 8.30 aften en



Så nær i tid vi kan komme overinspektør Holms rejse. Egebæk kro syd for Ribe, indrettet som interimistisk toldsted efter 1864, fotograferet 1870. Tilsyneladende foregik toldkontrol og krodraft i samdrægtighed. Krobygningen udvidedes mod øst, hvor man indrettede lejlighed til toldkontrolløren. Det 4. vindue (med forhæng) var toldassistentens kammer, hvor den patruljerende gendarm kunne vække ham, hvis noget forekom om natten. Tjenestetiden var kun 4 morgen - 11 aften. Bag de to følgende vinduer foregik toldkontrollen, og bag de fem nærmeste lå to skænkestuer, som de rejsende måtte passere, når de skulle fortoldes. De opstillede damer og herrer er både kroens og toldstedets folk. Fra venstre toldforvalterens søster, toldkontrollørens hustru, toldassistenten, til hest en gendarm, krokarken, et rejsende par, kromanden, toldkontrollørens tjenestepige, kroparrets plejedatter, krokonen, toldkarl Hye, som Holm nævner, datteren på kroen, der selv senere blev krokone, og endnu tre gendarmer. Egebæk lå ved landevejen til Tønder, og i en anonym kommentar fra 1917 hedder det, at der var »en ikke ringe trafik« samt, at der sydfra passerede hele to dagvogne, en fra Skærbæk og en fra Tønder.

vigilance til kontrolstedet, hvor jeg ved Skodborghus bro traf korporal Sørensen,⁶ som jeg derefter lod ledsage mig langs Kongeåen til Knage mølle og derefter samme vej tilbage. Vigilancen gav mig kun anledning til at bemærke, at der er tider i døgnet, hvor terrænforholdene på visse strækninger gør en vigilerings uforholdsmæssig, hvorfor opsynskræfterne ville være bedre anvendt på andre steder. Hele åens strækning mellem de to fornævnte overgangssteder var nemlig stærkt oversvømmet, som selv for den lokaliserede måtte vække betænkelighed ved at passere åen og tilstødende enge. Jeg udtalte derfor, at en postering ved de to veje, der fører over Kongeåen, under forhold som de forefundne ville være hensigtsmæssigere, og at jeg ville henlede inspektoratets opmærksomhed herpå.⁷

Den 21. afrejste jeg til Foldingbro, hvor jeg traf vigilancevagtimester Mauritzen på vigilance.⁸ Hos oppebørselskontrolløren gennemgik jeg detaillens i toldbøgerne, og tilføjes her, at i det forløbne halvår har Skodborghus haft i intrader 66 rigsdaler, 70 skilling og Holte 54 rigsdaler, 87 skilling. Indførselen af toldfrie varer har i samme tid været... (se tabel). Under mit ophold ved Foldingbro, hvor foruden kontrolløren toldkarl Jeppesen var til stede, ankom over grænsen fra Kalvslund en fragtvogn ledsaget af toldkarl Clausen. Derefter fortsattes rejsen over grænsen til, hvor landevejen skæres af kirkevejen mellem Øster Hjerting, Lintrup, Ravning, Villebøl, Hjortlund og Gredstedbro, hvorefter jeg kørte ad Ravning til Villebøl.

Hensigten med, at jeg passerede denne vej,⁹ var at erfare, hvorledes kontrol-

len og vigilancen varetog deres pligter her. Efter at have passeret grænsen bemærkede jeg sydlig på Villebølvejen bag den nærmeste gård en gendarm, og da jeg kom hen på vejen og kørte mod nord til kontrolstedet, kom den der posthavende toldassistent Møller min vogn i møde. Med hensyn til dette kontrolsteds betydning blev det mig meddelt, at de vejfarendes antal, komne østerfra og bestemt vesterpå, ikke var ubetydeligt. Men toldintraderne er ringe, ca. 47 rigsdaler i 1868 og for de forløbne 9 måneder af året 22 rigsdaler, 26 skilling. En detaille af toldstedets virksomhed i løbet af året forventer jeg at kunne meddele efter årets slutning, men jeg skal dog her alt nu tillade mig at tilføje en oversigt over de dertil indførte toldfrie varer i tiden fra 1. april til ultimo september d.å., opgive mig af oppebørselskontrolløren i Kalvslund, hvilken viser egnens fornødenheder også i denne retning, og som jo omtrent gør fordring til samme kontrol, som om varerne var toldpligtige.

Fra kontrolstedet afrejste jeg ad Villebølvejen til landevejen mellem Foldingbro og Kalvslund og ad denne til sidstnævnte sted. På vejen traf jeg vigerende gendarm nr. 18 Jensen og vigilancevagtimester Sønderøxe, og ved toldpolitistationen var posteret gendarm nr. 50 Jensen. Vagthytten var bragt i forsvarlig stand. Angående broen over Hjortvad å meldte vigilancevagtimesteren, at rækværket var blevet beskadiget af gendarm Feddern, idet han ved at passere broen, støttende sig til rækværket i stormvejr, blev kastet i åen.

I Kalvslund, hvor kontrollør Wöhlers, toldassistent Luno og toldkarl Clausen var til stede, gjorde jeg mig

bekendt med detailllen af toldstedets virksomhed og afrejste derefter til Ribe. Her traf jeg inspektøren ved Grænsetoldbevogtningen, kammerjunker Bille, og henledte hans opmærksomhed på hensigtsmæssigheden af posteringer ved adgangsstederne over grænsen, navnlig på tider, hvor terrænforholdene ikke fordrer vigilance, og så især ved kontrolstederne, når toldopsynet har hviletid.

Den 22. ds. afrejste jeg til Egebæk, hvor kontrollør Colbiørnsen, toldassistent Hansen og toldkarl Hye var til stede, og gennemgik toldregnskabernes detalier.¹⁰ Derfra afrejste jeg til Vester Vedsted, hvor jeg traf rorsbetjentene Jørgensen og Møller i deres respektive kvarterer og gennemgik deres patrouillejournaler, der var ført à jour og viste som regel 2 à 3 gange daglig vigilance langs kysten på vaderne og til søs mel-

lem kysten og Mandø ca. 8 à 15 timer, men intet ulovligt er antruffet, ligesom der heller ikke er fundet spor af, at sådant har fundet sted.

Jeg afrejste derfra til Klåby kontrolsted og senere til Hømlund do.¹¹ Med hensyn til disse to steds intrader kan her tilføjes, at de i de forløbne 6 måneder har været respektive 43 rigsdaler, 24 skilling og 35 rigsdaler, 16 skilling. I samme tid er indført af toldfrie varer... Ved at passere de fornævnte veje fra Egebæk traf jeg af Grænsetoldpolitikorpset følgende vigilerende. I Klåby korporal Johansen og gendarm Schmidt, hvilken sidste ledsagede mig gennem Høm til Hømlund. I Høm traf jeg sergent Christensen og i Hømlund gendarmene Thomsen og nr. 38 Christensen. Fra Hømlund returnerede jeg til Ribe.

Den 23. ds. afrejste jeg over Skallebæk¹² til Obbekær. På vejen traf jeg



Da overinspektør Holm i 1869 inspicerede grænsen, var Skallebæk kro netop indrettet som toldsted. Først i 1899 blev toldkontrolstedet flyttet til den øde beliggende Gelsbro over Gelsåen, som var dansk-tysk »grænseflod« øst for Ribe.



Grænsetoldpolitikorpset rekrutteredes i vid udstrækning af gamle slesvig-holstenske gendarmere, som fulgte med til kongeriget i 1864. Her ses de slesvigske gendarmere i Husum, fotograferet umiddelbart inden krigshandlingerne. Forrest sidder som nr. 2 f.h. vagtmester Sønderøxe, som overinspektør Holm i oktober 1869 traf ved Kalvslund. T.v. sidder overvagtimester Seest. Vagtmestergraden ændredes 1871 til sergent.

vigilerende gendarmene Møller og nr. 88 Christensen. Ved kontrolstedet var toldassistent Knudsen og toldkarl Lund til stede. Kontrolstedets virksom-

hed i de sidst forløbne 6 måneder har efter opgivende fra oppebørselskontrolløren været således. Intraderne 19 rigsdaler, 59 skilling og de indførte



toldfrie varer... De vigtigste udførte varer har i samme tid været kornvarer, uformalede 109 tønder, hø 520.000 pund, tørv 322.000 stk., køer og okser 113 stk., heste 13 stk., får 19 stk., smør 849 pund.

Det vil formentlig fremgå af det foranførte, at dette kontrolsted har en del betydning, der især fremkommer ved dets beliggenhed, hvor to veje over grænsen fører til byen, nemlig fra Hygum og Fole med mellemliggende byer, og derved at beboerne uden for grænsen har enge og moser på denne side (Obbekær Vesterenge), hvilket også nærmere vil findes betegnet ved foranførte udførsel af 520.000 pund hø og 322.000 stk. tørv, der tilhører 62 beboere øst for Obbekær.¹³

Selve kontrolstedet er mindre heldigt beliggende, idet der mellem det og grænsen ligger fire gårde. Bygningen, hvori toldkontoret er, og hvor toldassistenten med familie bor, er i faldefærdig stand, så at ejeren har udtalt, at han ville bygge et nyt hus for toldvæsenet, men dog under betingelse. Han udtalte for mig, at han ville bygge et nyt hus i sin have, lidt syd for det nuværende kontor, omtrent lige for vejen til Fole til toldvæsenets brug, men det ville kun ske på den betingelse, at Generaldirektoratet forhjalp ham gennem amtet til at erholde bevilling til krophold i dette hus. Når toldvæsenet så engang ikke havde mere brug for det, ville han indrette lejligheden for en

handelsmand. Andragendet vil fremkomme i den nærmeste tid.

At dette kontrolsted som det eneste på grænsen har en toldkarl til medhjælp synes begrundet i de lokale forhold. Hvorvidt imidlertid hans virksomhed vil kunne for en del eller i det væsentligste udføres ved en særlig ordning på dette sted af Grænsetoldpolitikorpset, skal jeg tillade mig efter nærmere undersøgelse og overvejelse at indberette. I Obbekær traf jeg i kvartret sergent Petersen, gennemgik hans patrouillejournal og postfordeling, hvorved intet fandtes at bemærke.

Fra Obbekær afrejste jeg over Stavnager og Varming til Skallebæk og traf vigilerende på denne vej gendarmene From, Reppien, nr. 57 Christensen og Madsen samt korporal Scheefe. I Skallebæk, hvor jeg traf de posthavende, kontrollør Ravn, toldassistent Klusmann og toldkarl Jensen, gjorde jeg mig bekendt med detaillen af toldstedets virksomhed, hvorefter jeg returnerede til Ribe, hvor jeg på toldkamret gennemgik toldbøgerne og navnlig kreditoplagsregnskabet, der viste 27 kreditoplagshavere, deraf 18 kolonialhandlere, 7 manufakturhandlere og 2 tobaksfabrikører, hvoraf de 25 havde indbetalt i told for afsatte varer i sidste kvartal i alt et beløb af 3.769 rigsdaler, 17 skilling. Af samtlige kreditoplagshavere var der kun 2, som havde gjort efterangivelser, tilsammen til et beløb af 128 rigsdaler, 3 skilling. Jeg efterså toldassistenternes

Formelt sorterede Grænsetoldpolitikorpset under overinspektør Holms ressort, og i indberetningen omtaler han vagtmestre, korporaler og gendarmere som sine underordnede, men i 1871 slap grænsegendarmen fri af toldvæsenets åg. Her en anonym, bereden korporal, fotograferet 1876-1881.

lokaler og fandt ordningen i henhold til Generaldirektoratets resolution af 21. august d.å. meget tilfredsstillende.

Den 24. traf jeg sammen med kommandøren for Grænsetoldpolitiet, ritmester Marcher, og afrejste derefter over Kalvslund, Villebøl, Tobøl, Åbølling, Nielsbygård, Åtte, Foldingbro og Skodborghus til Kolding. På fornævnte vej mellem Kalvslund og Foldingbro traf jeg følgende af Grænsetoldpolitikorpset. Ved posten ved Kalvslund-Villebølvejen gendarm Jensen, ved Villebøl sergent Olsen, der var beskæftiget med at indrette en bolig tæt nordlig for Villebøl bro, som han skal tiltræde den 1. november, ved Tobøl vigilerede gendarm Lund og korporal Jasper. Gendarmene nr. 62 Nielsen og Olsen traf jeg i kvarteret, gennemgik deres patrouillejournaler og fandt dem ført à jour og med god orden. I Nielsbygård kvarter traf jeg gendarmene Dele og nr. 6 Nielsen, gennemgik deres patrouillejournaler, der var ført med orden og à jour. I nærheden af gården var korporal Mortensen vigilerende. Mellem Åtte og Foldingbro vigilerede gendarm Hermansen og korporal Loll.

Samtlige fornævnte af Grænsetoldpolitikorpset fandt jeg vel uniformerede og disciplinerede. Deres respektive beretninger om tilstandene langs grænsen fra Skodborghus til Vester Vedsted lød

enstemmigt på, at der på begge sider af grænsen for tiden ikke viste sig nogen tilbøjelighed til smugleri. Jeg opmuntrede alle til ikke at slappes af disse tilsyneladende fredelige tilstande, der kun kunne vedligeholdes, når beboerne så sig uafbrudt bevogtede.

I det foregående har jeg af statistiske materialer for den nærmestliggende tid søgt at give et billede af de respektive kontrolsteders virksomhed under Foldingbro, Kalvslund, Gelsbro og Egebæk toldsteder med hensyn til Generaldirektoratets ærede skrivelser af 14. f.m. og 4. ds. Det vil formentlig heraf fremgå, at deres betydning for statsindtradernes rette opkrævning langs den fornævnte del af grænsen i det væsentlige ikke er meget forskellig, og at ingen af dem vil kunne undværes, med mindre vareførslen over disse adgange enten blev aldeles forbudt eller indskrænket alene til toldfrie varer. Men at gøre en sådan indskrænkning, selv om det kun blev for en enkelt adgang, efter at de nuværende tilstande i fem år har bestået, tør jeg ikke tilråde.

Stemningen langs toldgrænsen på dansk side er endnu langt fra at være almindelig velvillig for grænsetoldbevogtningen, og der hører megen konduite såvel fra grænsetoldpolitiets som fra toldvæsenets side for at vedligeholde en nogenlunde fredelig tilstand.

Noter

1. Jf. generelt Henrik Fode i Dansk Toldhistorie III. Kbh. 1989 s. 197-210.
2. Fra en kopibog i Overtoldinspektoratet for Nørrejyllands arkiv, Lands-

arkivet for Nørrejylland. Som bekendt udgives i disse år registranter over samtlige nørrejske toldarkiver, men registraturen over overtold-

- inspektoratets arkiv er endnu ikke udkommet. Se Ole Degn: Nørrejyske toldarkiver før 1969 I. Viborg 1995 s. 7.
3. Jf. de mange fine illustrationer i C. A. Nielsens artikel, Zise 1995 nr. 2.
 4. Afgik: med jernbanen Fredericia-Kolding-Vamdrup, indviet 1866.
 5. Vigilance: grænsen var inddelt i vigilancedistrikter, hvor gendarmerne havde poster og skulle patruljere. Kroen ligger omtrent 1/2 km nord for Kongeåen.
 6. Oppebørselssteder og kontrolsteder var åbne fra 4 morgen til 11 aften. Fra Skodborghus bro er der godt 2 km til Knagmølle, hvor C.A. Nielsen i 1994 intet spor fandt af den gamle gendarmeripost.
 7. Inspektoratet: Grænsetoldbevogtningen. Holm skulle møde dens chef i Ribe, hvor han faktisk fremfører sit syn på vigilancen.
 8. Foldingbro ligger ca. 12 km vest for Skodborghus.
 9. Over preussisk territorium, som også betød en genvej. Turen fra Foldingbro ad Ribe landevej syd for Kongeåen til det danske kontrolsted Villebøl var på 10-12 km. Fra Villebøl til Kalvslund fulgte Holm landevejen sydpå, der løb langs grænsen. Fra Kalvslund fortsatte turen de sidste 10-12 km ind til Ribe.
 10. Egebæk lå 5-6 km syd for Ribe ad landevejen til Tønder. Først i 1887 blev der opført en toldbygning ved selve grænsen (Vedsted/Hviding) 1 km sydligere.
 11. Efter turen til Vester Vedsted ude ved kysten er Holm vendt tilbage til Egebæk og har fortsat mod øst for at inspicere sydgrænsen af den danske enklave. Fra Egebæk er der ca. 9 km til Hømlund. Fra Hømlund kunne Holm ad den gamle Toftlund-landevej returnere til Ribe.
 12. Oppebørselsstedet hed officielt endnu Gelsbro, og denne betegnelse anvendes også senere i indberetningen. Den nedenfor omtalte kontrolør Ravn var kun konstitueret. Ved hans udnævnelse 30. maj 1873 anvendes for første gang officielt betegnelsen Skallebæk. Toldstedet lå på vejen mellem Ribe og Gram. Obbekær ligger 8-10 km øst for Ribe, hvor trafikken fra Rødding i det nu preussiske Sønderjylland passerede grænsen.
 13. De 62 beboere: deres gårde lå nu i Preussen, engene i Danmark.

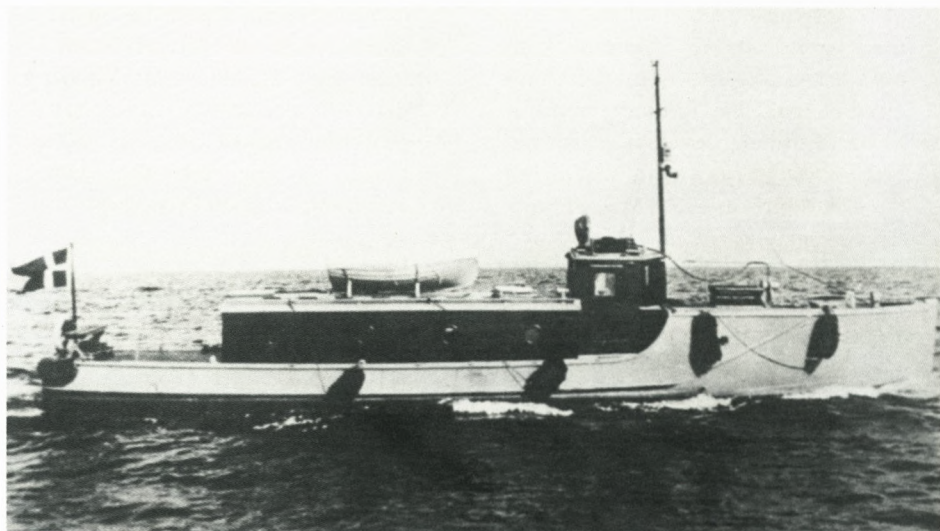
Toldvæsenets patruljebåde. En replik

af *Holger Munchaus Petersen*

Mikael Venges artikel om toldvæsenets patruljefartøjer og deres skæbne i 1944 (Zise 1997 s. 116-117) byggede på en anonym redegørelse fra 1946, der omtalte inspektionsskibet »Falkens« forsvinden. Sporet standser imidlertid ikke hermed. En årvågen, dansk skibsfører genkendte efter den tyske kapitulation skibets karakteristiske linier på trods af, at »Falken« blev anvendt som beboelsesskib for flygtninge i Flensborg havn. Med hjælp fra de britiske militærmyndigheder lykkedes det at få »Falken« tilbage i toldvæsenets tjeneste, men dens dage som inspektionsskib var omme. I Danmark havde man

anset skibet for tabt for evigt, og et nyt inspektionsskib var under bygning. Det blev i øvrigt til »Rylen«.

I stedet blev »Falken« sat i fart som almindeligt patruljefartøj og forrettede tjeneste, indtil den under moderniseringen af den søværts tjeneste i 1960'erne udfasedes. »Falken« havde derefter en omskiftende karriere, og dens historie er endnu ikke slut. Det tidligere inspektionsskib ejes nu af den selvejende institution »Fregatten Jylland« i Ebeltoft, og det er hensigten, at toldvæsenets gamle flagskib en gang ad åre skal indtage en velfortjent plads ved siden af »Jylland« som eksempel på



Et stolt syn. »Leif«, opkaldt efter den kække viking, patruljerer i Østersøen midt i 1930'erne (alle fotos i Told • Skat-museet).

et smukt og karakteristisk brugsfartøj fra en af den danske stats civiletater.

Blandt de øvrige fartøjer, Venge nævnte, falder specielt »Leif« i øjnene. Dette skib arbejder Told•Skat-museet med for tiden, og det er et ud af otte patruljefartøjer, som museet har fået »forevigt« på malerier. Motivet er det øjeblik, hvor »Leif« sprænges i luften. Serien er fremstillet med tanke på at anvendes, når museet forhåbentlig snart kan få et nyt, permanent udstillingssted.

Maleriet af »Leif« er baseret på fotografier i museets samling og på en udskrift af et af de ni lydbånd, der blev optaget i 1984 under en række samtaler mellem forfatteren af disse linier, pensioneret toldsekretær Johannes Larsen (med en særdeles aktiv karriere i patruljefartøjerne) og føreren af »Leif«, nu afdøde Jens Christian Rasmussen (født 1898), der blev ansat i toldvæsenet i 1925 og derefter faktisk udelukkende sejlede i patruljefartøjerne, indtil han blev pensioneret i 1965.

Efter den 9. april 1940 stillede den tyske værnemagt krav om bevogtning af Storstrøms- og Lillebæltsbroerne. Det blev en opgave for toldvæsenet og lodsvæsenet. Fire patruljefartøjer blev placeret i Lillebælt, »Maagen«, »Ellen«, »Argus« samt vores skib. »Leif« blev sammen med »Argus« stationeret i Lillebælts sydlige del, hvor den skulle ledsage andre skibe under broen, så der ikke kunne forekomme sabotage fra den søværts side. Lodserne skulle sørge for, at de ledsagede skibe ikke stødte på grund eller på anden vis afveg fra sejl-ruten.

Ordningen blev, at de to skibe skiftedes til at ligge oppe i Middelfart og

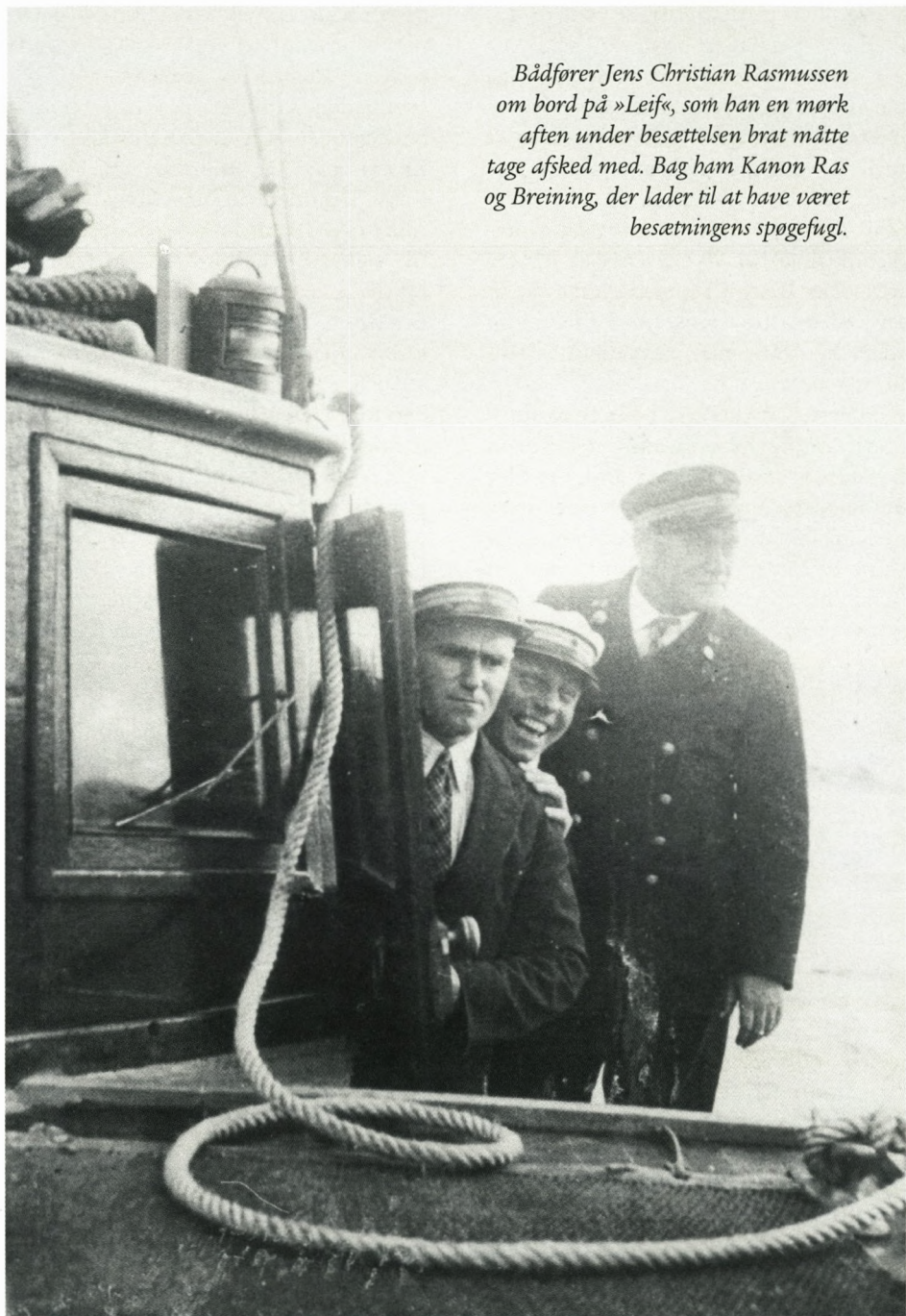
nede i bæltets sydlige del. Besætningerne indrettede sig praktisk og byggede selv en bådebro ved Sønderskov på Jyllandssiden. Ombord på »Leif« bestod besætningen af tolderne Jens Christian Rasmussen, J.S. Breining og »Kanon-Ras«. Desuden af lods Mogensen fra Albuen ved Nakskov fjord, der var sat til tjeneste ombord. Kapringen af »Leif«, der omtaltes i den anonyme beretning, foregik ved denne bådebro ved Sønderskov. Her følger Jens Christian Rasmussens beretning, fortalt til båndoptageren, men forkortet let af redaktionen.

Jens Christian Rasmussen fortæller:

Det var en nat i november måned. Det regnede og blæste og var i det hele taget meget dårligt vejr. Jeg lå og sov henne agter. Lodsens havde vagten og sad på en bænk i land. Ved 1-tiden om natten blev han taget til fange af en gruppe på fem-seks frihedskæmpere, der førte ham med ombord. Jeg vågnede op, da jeg blev prikket i siden og hørte en mand sige: »Hænderne op!« Der stod en fremmed mand og pegede på mig med en maskinpistol, så jeg spurgte: »Hvad sker der her?« »Ja, vi skal sprænge Deres båd i luften«, sagde han.

Jeg så, at Mogensen og Breining var sat ind i kahytten (Kanon Ras var ikke ombord). Der stod tre mand oppe i styrehuset, en af dem sparkede døren til agterdækket op, og jeg kunne se, at der stod endnu en mand deroppe. Ham med maskinpistolen sagde så: »De må stå op, for vi skal over i Gamborg fjorden. Der skal båden sprænges i luften.

*Bådfører Jens Christian Rasmussen
om bord på »Leif«, som han en mørk
aften under besættelsen brat måtte
tage afsked med. Bag ham Kanon Ras
og Breining, der lader til at have været
besætningens spøgefugl.*



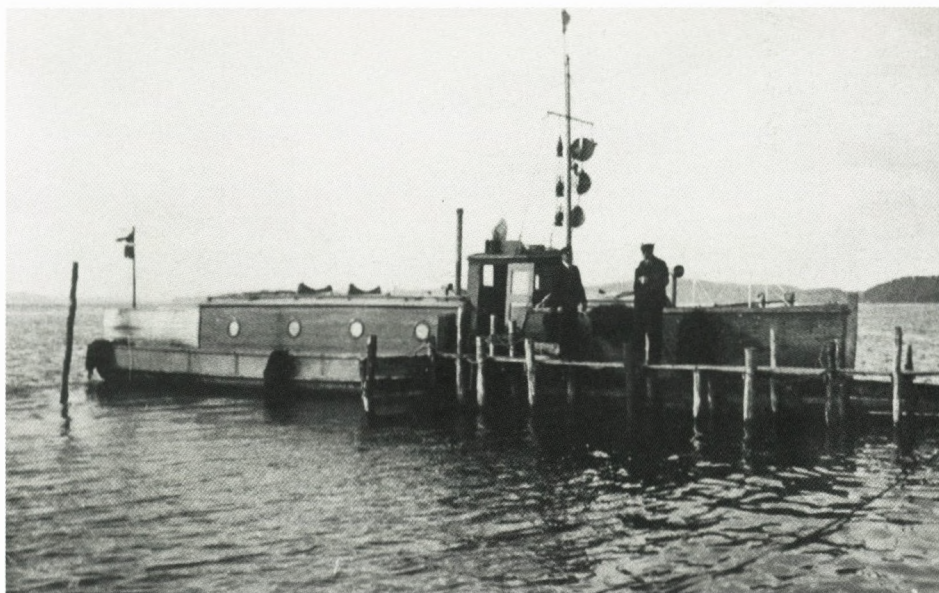
Vi kommer fra Odense, og det er frihedsbevægelsen, der gør det her«. Jeg var ikke kendt i Gamborg fjord, men vidste, at der var grundet, for det havde fiskerne fortalt. »Det ordner vi alt sammen, det skal I ikke tage jer af«, sagde frihedskæmperne.

Jeg bad lods Mogensen tage den lange bådshage med fodmærker og stå ude foran og pejle, så vi kom godt igenem - også der hvor revet gik ud, og sejlløbet var smallest. Så sagde jeg til ham, der blev ved med at pege på mig med maskinpistolen: »Jeg gør ikke modstand på nogen måde!« »Jo, men vi tager vores forholdsregler«, svarede han og blev ved med at pege på mig. Så sagde jeg: »Lad være med det. De gør mig nervøs! De kan jo se, vi kommer godt afsted!« Så tog han den væk.

Da vi nåede broen, stod der nogle fyre inde i land med en bil. De var først

kørt ned til Sønderskov, hvor vi lå, og derfra kørt om til den bro, hvor vi lagde til. Da vi var fortøjet, ville de have vores reservedunke med benzin og en rulle tovværk. Det blev sat i land på broen. Kun vi to, modstandsmanden, der havde vækket mig, og jeg, sejlede ud igen. Efter et stykke tid sagde han: »Stop!« Så tog han noget op af lommen, der lignede nogle kiks, og rullede det sammen til nogle pølser. Så fandt han noget, der lignede blyanter og satte dem i hver ende af pølserne. Dem lagde han ind under tankene. Der var to tanke med i alt 400 liter benzin, en i hver side af skibet.

»Hvad sker der nu?«, spurgte jeg. Han svarede: »For at vi skal være sikre, så tag og tænd primussen«. Maskinen lå helt forude. Derfra gik der et kobberør til hver tank. Han bad om en nedstryger og ville save røret over lige i



»Leif« ved den færdige bådebro, som tolderne selv havde anlagt.

samlingen, så benzinen kunne sprøjte ud. »Så kan vi lige så godt skrive efter vores søsters løn«, sagde jeg, »for så ser vi ikke land igen!« »Det er da også rigtigt«, svarede han.

Vi fik fat i jollen oppe på taget, satte den i vandet og bandt den fast lige

neden for trappen. Da det var gjort, tændte jeg primussen lige udenfor styrehuset, mens han stod og savede med nedstrygeren. Jeg fik besked på at pumpe primussen op, så der var godt blus på. Så sagde han: »Nu saver jeg igennem, så du skal være klar til at



Bådfører Jens Christian Rasmussen som ældre, fotograferet ca. 1963 i Københavns havn ombord på redmolebåden »Mogens«.

springe!« Benzinen sprøjtede helt op under dækket. Jeg rakte ham primussen og sprang ned i jollen, og han efter. Jeg havde sat åregaflerne an, men i skyndingen røg den ene af. Det var mørkt, klokken var vel henad to. Jeg famlede efter åregaflen og tænkte, at den var faldet udenbords. Vi drev lige hen på »Leif«. »Nu sker det«, tænkte jeg. Så famlede jeg nede i mørket igen og fandt åregaflen og fik roet væk. Men der skete sgu'tte noget!

Vi lå der vel et kvarters tid et godt stykke fra skibet, og der skete stadig ikke noget. Vi lå der så et kvarter mere, mens »Leif« drev ind mod land og strandede ved Fønsskoven. Så sagde han: »Vi må tilbage«. »Det gør jeg ikke! Det gør jeg ikke!« svarede jeg, »jeg går ikke ombord igen!« Så roede vi tilbage til broen. Det varede længe, før vi fandt derhen. Han gik i land til de andre og sagde til Breiningen, lodsens og mig: »Nu må I se, om I kan finde Middelfart. Der er lang vej at gå, men I hiter den nok«.

Vi måtte gå over markerne, og i mørket faldt vi ned i grøfter og stødte ind i pigtrådshegn, men vi kom da til Middelfart klokken syv om morgenen.

Her var der en farlig redelighed. »Maagen« var sprængt i luften inde i havnen, og alle ruder var knust, også på hotel Melfar, hvor tyskerne boede. De rendte rundt overalt. Vi mødte også de andre besætninger. Da luftalarmen var blæst af, var de gået ombord i »Argus«. Der havde lodsens set en bombe under bordet, den tog han og hev udenbords. Der var nok noget galt med de her tændblyanter, så »Argus« røg heller ikke.

Så kom der besked fra Grimmerhus, hvor den tyske kommandant residerede,

at jeg skulle komme derud. Jeg forklarede, hvordan det hele var gået til, men han troede, det var noget, vi selv havde arrangeret. Så blev jeg sejlet derud, der var et par bombeekspert med, og klokken var vel blevet 9-10 om formiddagen. »Leif« lå strandet på siden med lanterner og det hele tændt.

Så beordrede kommandanten mig til at ro en mand derover i jollen. »De ved jo efter hele den historie, hvor han skal gå hen og lede!« Jeg gik først ombord, benzinen stod et par tommer over dørken. Frihedskæmperen havde sat primussen på dørken, og benzinen havde slukket den med det samme. Jeg viste så ham tyskeren bomberne inde under tankene, men det var hans makker, der var ekspert i dem, så vi måtte ro tilbage, hvor han forklarede sagen.

Kommandanten sagde så i et helt andet tonefald: »De kommer til at ro over med den anden ekspert«. Det gjorde jeg og viste også ham, hvor bomberne var. Mens han kiggede på dem, gik jeg ned i jollen, så jeg var klar til at ro væk. Tyskeren kom op af trappen og stod lige i styrehuset for at springe ned i jollen. Så lød der et mægtigt brag, og hele båden røg i luften. Jeg besvimelede af lufttrykket eller fik et chok, for jeg faldt på hovedet og vågnede nede i bunden af jollen. Det klaskede på vandet, og så kom der et mægtigt stort plask. Det var hele båden, der faldt ned i stumper. Det store plask var tyskeren. Jeg roede hen til ham og regnede med, at han var død, men han fejlede sgu'tte noget.

Han var sådan en stor, svær karl. Jeg måtte give ham et stykke tovværk om armene og bandt ham fast henne i toften. Jeg kunne ikke hale ham op, så



Lodstjeneste i Lillebælt ca. 1943. Tolderne R. E. Herskind og B. Olsen samt lodsén Mogensén om bord på »Leif«.

væltede jollen. Så roede jeg med ham på slæb over til det tyske skib, hvor de hjalp ham op. Mens »Leif« brændte, sejlede vi tilbage til Middelfart.

Nogen tid senere skulle jeg med toget fra Nyborg til Fredericia. I Odense kom der fire-fem unge mennesker ind i kupéen og satte sig. En af dem siger så: »Skipper, vil De ikke læse Hjemmet?« Jo tak, det ville jeg da gerne. Jeg læste bladet og lagde det fra mig. Så kom han med et andet blad og sagde: »Skipper, vil De ikke læse det

her også?« Så sagde jeg. »Hvor kan det være, at De kalder mig skipper, kender De mig?« »Ja, det gør vi sgu da, kender De ikke os? Det var da os, der sprang Deres båd i luften den nat i Gamborg fjord!«

Så fortalte han: »Vi har aldrig været så bange i vores liv. Vi blev i skoven hele natten og så, at De kom med tyskernes båd, og hvordan De roede over med en mand, og vi så båden sprænge i luften. Det var jo ikke meningen, at der skulle ske Dem noget!«

Note

Den fulde beretning om de nok mest dramatiske ni-ti timer i bådfører Jens Christian Rasmussens liv beror på Told•Skat-museet. Den sidste erin-

dring om mødet i toget må antages at have fundet sted kort efter befrielsen i maj 1945.

En liden mønt

af Mikael Venge

27 artikler om numismatik, skrevet som hyldest til Jørgen Steen Jensen, i en menneskealder den centrale skikkelse i dansk og nordisk møntforskning. Vi slår straks ned på den umiddelbart mest indbydende, skrevet af en svensk dame og beskedent betitlet »Ett litet mynt från Verona«.

Det svenske spritmonopol må lægge ryg til mange bebrejdelser, men det var faktisk en udvidelse af dets centrallager i det skånske Åhus, der førte til fundet af den lille mønt fra Verona. Damen får ellers alle den patriotiske anmelders alarmklokker til at ringe, da hun skriver, at udgravningen til spritlageret bragte over 400 mønter fra det gamle Åhus for dagen, hvoraf størstedelen var danske og svenske middelaldermønter, »men även en del utländska mynt förekom«. Var de svenske mønter da ikke udenlandske? Begrundelsen er naturligvis, at Åhus på Skånes østkyst ligesom resten af Skåne i årene efter 1332 anerkendte den svenske konge, Magnus Eriksson, indtil Valdemar Atterdag i 1360 erobrede de skånske lande tilbage. Herved blev Skåne dog ikke svensk. Magnus antog titlen konge af Skåne, og skåningene bevarede uanfægtet deres danske identitet. Roskildefreden 1658 bøjer vi os for, men ikke, at den på rockermanér skubbes tilbage i tiden.

Den lille mønt fra Verona er fundet udenfor den danske ærkebiskops borg, hvor håndværkere og handlende havde



Penge i form af støbte mønter har

gamle aner i europæisk historie. Her en italiensk bronzemønt fra 350 f.Kr. Den etruskiske indskrift menes at betyde Volterra. Imens klarede vore forfædre sig med tuskhandel og importerede mønter. Først Svend Tveskæg etablerede i begyndelsen af 1000-tallet et dansk møntvæsen. Illustrationer fra festskriftet til Nationalmuseets overinspektor, Jørgen Steen Jensen.



deres boder i den ældre middelalder. Mønten er slået i årtierne omkring 1200. Tale kan den jo ikke, men man mindes uvilkårligt ærkebiskop Anders Sunesens intense korrespondance med pavestolen, der har indebåret en livlig trafik over Alperne.

Indtil pengesedlerne lidt usikkert gjorde deres entré i 1700-tallet, var mønterne samfundets eneste betalingsmiddel og værdimål. Måske ikke altid i konstant form. Middelalderen jonglerede behændigt med kvæg, korn, smør og andre naturalier, når der skulle betales skatter, landgilde eller lønninger, men vurderingen baseredes i sidste instans på konkrete sølv- og guldmonter. Møntforskningen bliver herved en art temperatur eller hjertekardiogram på hele middelaldersamfundet. Liden mønt kan indebære stof til megen eftertanke, som

allerede den italienske penning fra Åhus overbevisende demonstrerede.

1300-tallets mønter var små og uanselige, men optræder til gengæld i overvældende mængder. Kirial-fundet fra Djursland, som det er en af Jørgen Steen Jensens store fortjenester at have analyseret, rummede ikke færre end 81.422 mønter. Skatten blev gemt midt i 1360'erne af en ukendt ejermænd, der af uvis årsag aldrig afhentede den. De mange penninge udgør imidlertid ikke mere end omkring 300 mark. Det forekom, at en ekstraordinær skat lagt på bønderne opkrævedes med den optimistiske sats 1 mark penninge af hver gård. I dette tilfælde ville Kirial-fundet altså rumme betalingen fra 300 skatteydere. Alle større pengetransaktioner må have indebåret endeløse optællinger af tidens ret underlødige betalingsmidler. Retfærdigvis bør det tilføjes, at man netop i 1300-tallet efterhånden gik over til at benytte mere lodige og værdifulde sølvmønter såsom de såkaldte hvide, der svarede til fire penninge.

Kirial-fundet bestod næsten udelukkende af nordtyske hulpenninge. Baggrunden er den, at Danmarks egen udmøntning var ebbet ud i 1330'erne, da det danske monarki gik konkurs og afløstes af holstenervældet. I stedet fik Danmark altså en art euro-møntfod ad bagdøren. Tilsyneladende fortsatte dette mønster under de ellers myndige regenter Valdemar Atterdag og Margrethe, indtil den officielle, danske udmøntning genoptoges i 1403. Her er oplagt noget, som ikke stemmer, og fuld af forventning griber man Keld Grinder-Hansens opsats om 1300-tallets møntcirkulation. Den tydeligt yderst kyndige Grinder-Hansen påpe-

ger, at Kirial-fundets sammensætning faktisk er atypisk. Et stort fundmateriale fra kirkegulve og torvepladser domineres entydigt af penninge fra Erik Menved og Christoffer II, som altså vedblev at cirkulere i det sene 1300-tal. Eller gjorde de? Grinder-Hansen konkluderer lidt skuffende, at det nok er materialet, som rent fysisk har forskubbet sig, således at de gamle mønter havnede i arkæologiske lag fra tiden 1350-1400. Hvorfor ikke i stedet forsøgsvis tage materialet på ordet? Valdemar Atterdag og dronning Margrethe kunne jo af grunde, der er ukendte for os, have foretrukket at slå »gamle« mønter, som de selv kunne give ud. Måske for at narre skatteborgerne eller hansekøbmændene, der helst skulle betale med gedigne, udenlandske mønter?

Møntforskere er åbenbart et entusiastisk folkefærd. Begejstringen over et overraskende fund lyser ud af mange bidrag. Former og titler er derimod ikke noget, man går så højt op i. Festens genstand hedder for det meste blot Jørgen. Ganske sympatisk. Også at festskriftet med sine mange skandinaviske bidrag vidner om en ægte nordisk samhørighed. Venligt nok er de norske skrevet på et forståeligt rigsnorsk, de finske på nydeligt svensk. Derimod virker det mindre heldigt, at bidragene tankeløst er trykt alfabetisk efter forfatternes efternavne. Det havde givet mere mening, hvis redaktionen havde gjort sig den ulejlighed at placere bidragene i kronologisk orden. Dette ikke til forklejning af det samlede festskrift, der når så vidt omkring, at det utvivlsomt vil få status som et standardværk om nordisk møntvæsen og møntcirkulation.

1600-tallets søfart

af Leon Jespersen

Med 2. bind af Dansk Søfarts Historie er vi nået endnu et skridt på vejen til at få en højst tiltrængt afløser for Bering Liisbergs samleværk, Danmarks Søfart og Søhandel (1919). Bindet, der omhandler perioden 1588-1720, er skrevet af to eksperter på feltet, arkivarerne Ole Degn og Erik Gøbel. Dets titel »Skuder og kompagnier« er velvalgt og indfanger ganske godt nogle hovedstrukturer i tidens søfartshistorie. Den lokale, inden- eller mellemrigs trafik og langfarterne til Vesteuropa eller til andre kontinenter: Asien, Afrika og Amerika. En tilsvarende opdeling har naturligvis også relevans for andre perioder. Men netop i 1600-tallet organiseres langfarterne af de nye kompagnidannelser som led i, hvad man har kaldt merkantilismen.

Der er udbredt enighed om, at begrebet merkantilisme ikke udgør et sammenhængende, økonomisk system. Men efter de næsten rituelle reservationer benytter historikerne det alligevel. Det gælder også fænomenet 1600-tallets krise (eller kriser), og det gælder hele 1600-tallet, idet der ofte opereres med et »langt 1600-tal«, perioden fra slutningen af 1500-tallet til 1720. Det er sandsynligvis Frederik II's død samt afslutningen af Den Store Nordiske Krig, der ligger til grund for afgrænsningen, som – dog kun til en vis grad – følger konjunkturskellene.

Det var en yderst turbulent periode, opfyldt af krigshandlinger, der til dels

var et resultat af Danmark-Norges og Østersøområdets integration i Europa og verdensøkonomien. Integrationen afspejlede sig i Christian IV's øgede indtægter fra Øresundstolden, der skyldtes en blanding af hævdede satser og voksende trafik. I kølvandet på Vestmagternes øgede handel fulgte imidlertid også en større politisk interesse for Østersøområdet. En politik, der ikke blot gik ud på at holde Øresundstolden nede, men hvori der også indgik bestræbelser på, at ét land ikke skulle beherske begge sider af Øresund. At Danmark blev en del af en større europæisk og international sammenhæng viste sig omvendt ved, at danske kompagnier sendte skibe til andre verdensdele, hvilket var en nyskabelse i perioden.

Det gamle udtryk »havet binder sammen« havde i høj grad relevans for 1600-tallets Danmark, hvor transporten mellem de mange øer foregik med skib. Forfatterne illustrerer med en række konkrete eksempler, hvordan det ofte var både hurtigere og billigere at transportere varer ad søvejen. Når den søværts trafik voksede i løbet af 1600-tallet, skyldtes det også, at samfundet blev mere sammensat og kompliceret. I takt med det øgede behov for mobilisering af samfundets ressourcer fulgte en centralisering. København blev sæde for hoffet, centraladministrationen og flåden. Danmarks største arbejdsplads

var flådeværftet på Bremerholm, ligesom hovedstaden rummede store købmandshuse og kompagnier. Samtidig fandt der en øget specialisering sted, indenlands og internationalt. Konkret viste de to tendenser sig ved, at København kom til at rumme et stort købedygtigt publikum, der behøvede alt fra brænde til salt og luksusbetonede artikler såsom finere tekstiler og vine.

De to forfattere fremhæver, at flåden stillede store krav, der påvirkede den øvrige skibsfart. Ikke blot kunne handelsflådens matroser og skippere blive indkaldt, men også skibe kunne i krigstid blive inddraget som forsyningskibe for hæren. Andre blev udstyret med kaperbreve for at opbringe fjendtlige skibe og gods. Frem gennem 1600-tallet blev forskellen mellem handels- og orlogsskibe så stor, at handelskibe ikke kunne bestykkes i kampøjemed. Der fandtes en mellemting, defensionsskibene, handelsskibe, der opfyldte bestemte konstruktionsmål, og som i fredstid nød toldbegunstigelser mod, at de i krigstid indgik i flåden. Orlogsflåden påvirkede handelsflåden, men Danmarks relativt betydelige orlogsflåde havde næppe været mulig uden søvante folk fra en større handelsflåde.

Forfatterne fører kyndigt læseren igennem alle aspekter af den matitime verden fra skibstyper og -byggeri over skibsnavne og skibsmåling til handelsflådens størrelse. Endvidere gennemgås havnene, deres geografiske fordeling og den kamp, man måtte føre for at vedligeholde skibsbro og undgå den stadig lurende fare for tilsanding. I kapitlet »Sejladsens vilkår« får man et indblik i

de papirer, herunder toldpapirer, som datidens skippere måtte være bevæbnet med, hvis de skulle klare bureaukratiets skær i ind- og udland. I nogle ganske spændende afsnit beskrives de hjælpe-midler, man benyttede for at navigere. Et af dem var unøjagtige kort – og da de blev mere nøjagtige, blev de klassificeret som militære hemmeligheder. Vi hører om søfolkenes kamp mod storm og uvejr, men også faren for at blive lokket ind mod en farlig kyst af en befolkning, der havde tilsidesat menneskelige hensyn til fordel for vraggods. Hertil kom i krigstid faren for fjendtlige kapere, det være sig svenske eller – som i Kanalen – engelske og nederlandske, og begav man sig til Middelhavslandene, lurede faren for at blive slave hos barbarstaterne i Nordafrika.

Vi hører imidlertid også om, hvorledes skibe kunne beskyttes ved konvojering, hvordan der opførtes fyr og sømærker samt udlagdes søtønder og anden hjælp for navigeringen. Og når læseren i kapitlet »Sejladsen« hører om den søværts transports fortrin frem for den landværts samt om fragtrater og redernes profitmuligheder, sættes tingene i relief, og man forstår, hvorfor søfolk og redere udsatte sig for den lange række af natur- og menneskeskabte farer. Læseren får et indblik i søfolkenes liv ombord, og man ser søfolkene og rederne som samfundsgruppe.

I den store mængde af informationer, der er indsamlet og bearbejdet, skal her kun kommenteres et par forhold. De to forfattere gennemgår de forskellige skibstyper og i store træk, hvorledes et skib konstrueres. I nogle illustrationer vises (s.32), hvorledes et

anker smedes, og det nævnes i teksten, at dette arbejde var et af tidens største metalarbejder. Forfatterne kunne for så vidt have skrevet, at skibsbygning var noget af det største og mest komplicerede, man i datiden kunne beskæftige sig med, som i sig selv afspejlede både specialiseringen og internationaliseringen. De utallige dele, som et skib består af, har navne, som er ukendte for en landkrabbe og måtte samles mange steder fra. Navigationsinstrumenter og søkort kom som regel fra Nederlandene, også skibsbyggerne og håndværkerne var ofte »importeret« fra udlandet, og der var ikke så få nederlandske søfolk og redere, der sejlede under dansk bekvemmelighedsflag.

Det er ikke mindst de mange toldpålæg og det arkivalske nedslag, de har givet anledning til, der har gjort det muligt for de to forfattere at give et så detaljeret billede af dansk søfart i 1600-tallet. Forfatterne har ikke skyet nogen anstrengelse for at formidle nye resultater. Der er indsamlet og bearbejdet store mængder data fra ofte spredte kildegrupper. Og fremstillingen rummer tal for stort set alle sider af periodens søfart. Undertiden kan det være vanskeligt at bevare overblikket, men alle delresultater samles håndfast til sidst. Efter læsningen er man godt informeret om handelsflådens størrelse og struktur, de enkelte havnebyers skibe, om drægtighed og handelsruter.

Forfatternes undersøgelser har på flere måder revideret den gængse opfattelse. Således påvises det ved

undersøgelse af anløb af diverse havne, at der ikke var tale om en udenlandsk dominans, hvor danske skibe blev trængt ud af nederlændere, men at de kunne klare sig i konkurrencen. Den danske trafik, der gik gennem Øresund, var ikke udelukkende lokal. Skibene kom også fra udenlandske havne. Og forfatterne understreger endvidere, at nogle byers og områders handelsflåde var større end hidtil antaget. Imod den gængse opfattelse tildeles også bondeskipperne en større rolle.

Konklusionerne ledsages af de nødvendige forbehold, når kildematerialet er sparsomt. Sine steder er fremstillingen ret detaljeret, når ny viden formidles ved hjælp af eksempler. Andre steder kan de mange opgørelse måske så en vis tvivl. I tabel 22 s. 115 vises tonnage indkommet til ti danske byer i udvalgte år i perioden 1687-1725, fordelt efter afsejlingssteder, og det nævnes, at for samtlige stæder var 2/3 af tonnagen kommet fra en dansk havn. Forfatterne har utvivlsomt ret i at fremhæve den danske handel. I tabellen indgår dog hverken Ribe eller Ringkøbing, men af tabel 21 og teksten s. 117 fremgår det, at de to byer blev anløbet af en del skibe fra Nederlandene.

(Leon Jespersens anmeldelse afsluttes i næste nummer).

Ole Degn og Erik Gøbel: Skuder og kompagnier. Dansk Søfarts Historie 2 1588-1720. 224 sider, 250 kr. Gyldendal 1997.

Indhold

Mikael Venge:

Stud skal hver bonde rede
på St. Andreas' dag 7

Aage Emil Hansen:

En inspektionsrejse ved
landegrænsen af 1864. 15

Holger Munchaus Petersen:

Toldvæsenets patruljebåde.
En replik 28

Mikael Venge:

En liden mønt 35

Leon Jespersen:

1600-tallets søfart 37

Toldere, fiskere og en enkelt lods i færd med at bygge en interimistisk bådebro ved Sønderskov syd for Lillebæltsbroen i 1941. Forrest står en bred, godt polstret fisker Nielsen, der ligner formanden for det improviserede byggesjak, nr. 3 med pibe er bådfører Jens Christian Rasmussen, hvis beretning om sprængningen af toldpatruljefartøjet »Leif« 1944 gengives i dette nummer. Bag ham to kolleger, en smilende J.S. Breining og en mere koncentreret H.S. Rasmussen, kaldet Kanon Ras (Told • Skat-museet).

