

ZLSE



Det københavnske toldvæsens patruljetjeneste
25 år i Københavns skatteforvaltning
Svendborg Toldbygning
Fladstrands første tolder

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

Bestyrelsens medlemmer er:

Direktør for SKAT Jesper Rønnow Simonsen (formand), København.

Forlagschef, mag. art. Henrik Fode (næstformand), Aarhus.

Specialkonsulent Gunnar Jakobsen (sekretær), København.

Museumsinspektør Hans Munk Pedersen (redaktør), Frederikshavn.

Chefkonsulent Eva Jochimsen, København (kasserer).

Chefkonsulent Rikke Madsen, København,

underdirektør Søren Vigilius Christensen, Aarhus.

Kontorchef Tage Christensen, København og underdirektør Ole Kjær, København.

Medlemsskab af Told- og Skattehistorisk Selskab tegnes ved henvendelse til
Told- og Skattehistorisk Selskab, Østbanegade 123, 2100 København Ø,
telefon 72 38 97 87 eller på www.zise.dk.

Kontingentet andrager 60 kr. om året for enkeltmedlemmer,
500 kr. for institutioner og firmaer.

Biblioteker kan tegne abonnement for 60 kr.

Zise udkommer tre gange årligt, og hvert hefte indeholder ca. 40 sider.

Bidrag til Zise bedes sendt til redaktøren,
Hans Munk Pedersen [hmu@kystmuseet.dk]
eller til sekretæren, Gunnar Jakobsen [gunnar.jakobsen@skat.dk],
Told- og Skattehistorisk Selskab, Østbanegade 123, 2100 København Ø.

www.zise.dk

ISSN 001 05-8355 - Tryk: Merco Print

*Når der blev ransaget skibe i Københavns Havn var der en stor risiko for, at tolduniformen bagefter ikke var plet-fri. Derfor blev der på et tidspunkt indført kedeldragter til de toldere, der skulle gå et skib efter i sømmene.
Herom kan der læses i artiklen om patruljetjenesten ved det københavnske toldvæsen.*

Indledning

af Hans Munk Pedersen

Temaet for første nummer af *Zise* i 2014 kan i et vist omfang siges at være jagt. I en artikel af John Sigurdsson og Jens Boe Larsen følger vi patruljetjenesten ved det københavnske toldvæsen 1929-98 i jagten på smuglere, og i Henrik Risegaard Jensens artikel om sine 26 år i Københavns Skatte- og Registerforvaltning berettes der om jagten på skatteunddragere. I begge artikler følger vi væsnernes tilpasning til den moderne verdens udfordringer. For patruljetjenestens vedkommende måtte man på et tidspunkt erkende, at man ikke i længden kunne nøjes med at patruljere på cykel, og i Skatte- og Registerforvaltningen var forfatteren med ved introduktionen af EDB i skattevæsnet. Det var dengang skærmene var store, tunge monstre, og bogstaverne lyste grønt.

Zise fortsætter artikelserien om de danske toldbygninger, og i dette nummer

gælder det toldbygningen i Svendborg. Et gennemgående træk i toldbygningernes historie er, at man ude på toldstedet har høje ambitioner, når planlægningen af et byggeprojekt sættes i gang, og så sikkert som amen i kirken bliver projektet beskåret med hård hånd af de centrale myndigheder, når der skal bevilges penge til byggeriet. Således havde toldforvalter Tofte forestillet sig, at der på første sal i en ny toldbygning snildt kunne indrettes en embedsbolig til toldforvalteren. Om dette fromme ønske blev opfyldt, kan man læse om i Hans Kaaes artikel om Svendborg Toldbygning. Endelig kaster vi i dette nummer af *Zise* et strejflys ind over toldhistorien i et af landets udkantsområder - Frederikshavn. Erik Christensen fortæller om byens første tolder, som blev ansat efter flytningen af toldstedet fra Sæby til Fladstrand, som byen hed dengang, i 1681.

Patruljetjenesten ved det københavnske toldvæsen

- i årene 1929 til 1998

af John Sigurdsson og Jens Boe Larsen

Historien, der ikke er blevet fortalt

Patruljetjenesten ved de københavnske tolddistrikter har gennem tiderne ført en omskiftelig tilværelse. Forsøger man at gå tilbage i annalerne er det meget vanskeligt, at finde beskrivelser og historier netop om dette relativt store og for toldkontrollen vigtige arbejdsområde, der ud over kontrollen med skibsfarten og herunder den søværts vareførsel og proviantering også omfattede smugleribekæmpelse med overvågning af havne- og kystområder.

Naturligvis har der også i tidligere tider, i et vist omfang, været praktiseret et patrulje- og inkvireringssystem ved Københavns toldsted, men systemet var usammenhængende i den forstand, at personalet sorterede under de forskellige distriktsledelser, hvorfor en planmæssig tilrettelagt bevogtning af Københavns Havn var udelukket. Men lige som man ikke ved meget om den ældste toldhistorie, fortøner også patruljetjenestens historie sig i mørket og i sagens natur har det derfor ikke været muligt at foretage en veldokumenteret og kronologisk helt korrekt beskrivelse af patruljetjenesten i København. Vi har således været nødsaget til, at tage udgangspunkt i mundtlige

overleveringer, de få skriftlige oplysninger der foreligger samt naturligvis egne erindringer.

Et rids af den tidlige historie

Tilbage i 1920'erne fandtes der ved Københavns Toldsted tre patruljer, nemlig Toldbodens Patrulje, Børsens Patrulje samt Frihavns Patrulje. Med baggrund i afsløringen af en større smuglersag i 1927 blev der foretaget en betydelig omlægning og forstærkning af patruljeforholdene i og omkring frihavnsområdet. Frihavns toldinspektorat fik indført, at et forøget antal toldbetjente skulle afpatruljere frihavnsområdet forsynet med kontrolure, der på faste tidspunkter skulle trækkes med nøgler, der var ophængt i kasser forskellige steder på ruterne. Dette system, der fratog personalet alt selvstændigt initiativ, gav anledning til at Toldbetjentforeningen i 1929 indgav forslag til administrationen om, at hele patrulje- og inkvireringstjenesten ved Københavns Toldsted, herunder Frihavnen, skulle varetages af en særlig patruljeafdeling med egen ledelse. Forslaget blev imødekommet med ikrafttrædelse 1. juni 1929. Toldbodens og Børsens inkvireringspatruljers personale blev udvidet med henblik på delvis



Børsens patrulje i 1920'erne. Foto: Told- og Skattemuseet.

patruljering af havnedistrikterne, også om natten. Kontrolurene blev afskaffet og de bestående patruljer blev udbygget. Der blev endvidere oprettet 4 særlige patruljer til patruljering af frihavnsområdet samt omkringliggende områder, nemlig Kalkbrænderihavnspatruljen, Nordhavnspatruljen samt en øst- og en vestpatrulje. Efter en årrække blev disse frihavnspatruljer dog nedlagt, mens det øvrige patruljesystem fortsatte næsten uændret til februar 1952, hvor der blev foretaget en delvis omstrukturering af tjenesten.

Toldbodens Patrulje havde til huse på 1. sal i Frilagerbygningen på Toldboden, i den fløj der vendte ud mod havnen. Lokalerne bestod af patruljeledelsens kontor med direkte udgang til et stort fælleslokale, hvor der til venstre for døren stod en stor kakkelovn til opvarmning af hele etagen. Langs væggene var placeret

fem hvilebrikse samt to spiseborde, og bag dette lokale havde de overtoldvagt-mestre, som ledede inkvireringsholdene, deres kontor.

Den daglige ledelse blev varetaget af en overtoldvagtimester, der tillige fungerede som souschef for patruljeledelsen og som ledelsesmæssigt blev støttet af lederne af inkvireringstjenesten. Patruljens distrikt strakte sig fra Toldboden til Tuborg Havn, samt Christianshavn, Refshaleøen, Prøvestenen og Reden.

Tjenesten i Toldbodens Patrulje var kontinuerlig med skift mellem dag- og nattevagter. Dagvagten var fra klokken 08.00 til 17.00 og bestod foruden ledelsen af to inkvireringshold med hver fire-fem mand.

Nattevagten gjorde tjeneste fra klokken 17.00 til 08.00 og bestod kun af tre toldbetjente under ledelse af en overtoldbetjent af første grad.



Søndre toldbod fra havnesiden 1974. Foto: Told- og Skattemuseet.

Børsens Patrulje havde lokaler på hjørnet af Mitchellsgade og Kalvebod Brygge og blev ledet af en overtoldvagtimester. Distriktet strakte sig fra Langebro til Sydhavnen og over til Islands Brygge.

Dagvagten var fra klokken 08.00 til 17.00 og nattevagten fra klokken 17.00 til 08.00.

Det har desværre ikke været muligt at fremfinde sikre oplysninger vedrørende denne patruljes personalenormering, men set i relation til, at distriktet var noget mindre end Toldbodens Patruljes, må man gå ud fra, at personalenormeringen var tilsvarende mindre.

Frihavnen havde sin egen patrulje som dog kun havde tjeneste i dagtimerne på både hverdage samt søn- og helligdage. Bemanningen bestod af en overtoldvagtimester som leder samt i alt fem toldbetjente. Distriktet var i sagens natur hele

frihavnsområdet, hvor opgaven primært bestod i inkvirering af ankomne skibe fra ind- og udland samt afpatruljering af Frihavnsområdet og kajerne.

Patrulje- og bevogtningstjenesten var baseret på en kombination af patruljering, inkvirering samt etablering af skibsvagter på udpegede skibe. Patruljeringerne foregik enten til fods eller på cykel. Først i 1952 blev der anskaffet patruljevogne, og indtil da måtte man i mange tilfælde benytte patruljebåden, når der skulle inkvireres skibe i distrikterne. Patruljebåden havde station ved toldvagt 6, der lå i Frihavnen mellem Redmolen og Redhavnen. Som en pudsig sidebemærkning skal her nævnes, at de af landets toldkystposter, der havde et meget stort distrikt, kunne anskaffe sig en hest, som man kunne ride på under patruljeringen.

Smuglerierne der blev flere af

Patruljetjenesterne havde til opgave, at inkvirere ankomne skibe, føre tilsyn med skibsvagterne samt at afsløre smuglerier af højtbeskattede og indførselsforbudte varer. Omkring skibsvagterne skal oplyses, at der blev stillet vagt ved de skibe som patruljerne ikke kunne nå at inkvirere inden klokken 17.00 samt de skibe, der anløb i løbet af natten. Vagtpersonalet bestod af toldbetjente, der ellers gjorde tjeneste i en toldkammerport. Det foregik i vedkommendes fritid, og man var tjenesat til fem skibsvagter på en måned, hvorved man også kunne opnå en lille ekstraindtægt.

Smuglerierne bestod på den tid fortrinsvis af spiritus og cigaretter men kunne også være cigaretpapir, tobak, kakao og kaffe. I sjældnere tilfælde blev der også smuglet sølv- og guldvarer samt orientalske tæpper og tekstilstoffer.

Bevogtningen af havnene, hvor skibe af alle størrelser og nationaliteter anløb, havde naturligvis høj prioritet. Det var jo her, at de største muligheder for køb og afsætning af illegale varer fandtes, og det var naturligvis også her, de fleste og betydeligste indsmuglingsforsøg blev afsløret - især efter krigsafslutningen i 1945. Den oplomstring, som smugleriet tog lige efter krigen og som man mente især skyldtes den store efterspørgsel af de nydelsesmidler, som man under krigen kun kunne drømme om, holdt sig faktisk i en lang årrække fremover. Alt i alt varer, som man kunne tjene gode penge på ved salg på det sorte marked.

Om havnesmuglerierne var organiserede og i hvilket omfang, er svært at vide, men navne som Sølvræven, Far og Søn og Krabben er smuglernavne, som ældre

toldere kunne nikke genkendende til, og som måske kan indikere, at der også på dette tidspunkt var personer, der havde gjort smugleriet til en givtig beskæftigelse.

Da mange af smuglerne på det tidspunkt allerede var blevet motoriserede under en eller anden form, og toldvæsenet stadig måtte klare sig til fods eller på cykel, var chancerne for pågribelse naturligvis meget små. I samme forbindelse skal også nævnes, at der i en lang årrække var foregået søværts smuglerier af spiritus, som blev sat i land diverse steder på kysten, og set i relation til toldvæsenets mobilitet, var det næsten risikofrit.

For at kunne øge indsatsen mod det stigende antal smuglerier, besluttede administrationen i 1950 at nedlægge Børsens patrulje og lade Toldbodens Patrulje overtage hele distriktet under fællesbetegnelsen Havnepatruljen. Indtil 1. februar 1952, hvor de længe savnede patruljevogne blev anskaffet, foregik patruljeringerne stadigvæk til fods og på cykel med støtte af patruljebåden. Samtidig blev skibsvagterne fra at være underlagt Havnekontrollen på Toldboden nu underlagt Havnepatruljen og begrænset til kun at omfatte større skibe samt skibe, der var under mistanke for at medføre større partier smuglervarer. Andre skibe blev inkvireret straks ved ankomsten. Dagvagten blev ændret til klokken 07.00 til 17.00 og nattevagten fra klokken 17.00 til klokken 08.00 inklusiv en times overlapning om morgenen.

Sammenlægningen af de to patruljer samt begrænsningen i antallet af skibsvagter medførte en betydelig forøgelse af Havnepatruljens personalestyrke, hvilket også var en nødvendighed set i relation til distriktets størrelse samt, at der nu både

skulle bruges folk til inkvirering, skibsvagter samt patruljering døgnet rundt.

Patruljebiler og radiokommunikation

Mens Toldvæsenet havde haft patruljefartøjer i mange år, så var det som tidligere nævnt først i 1952, at man fik anskaffet patruljebiler, hvilket populært sagt var langt tid efter, at det sidste cykelbud var blevet motoriseret. Cyklen havde alle dage og under alle vejforhold været toldtatsens så godt som eneste transportmiddel i forbindelse med diverse tjenesteopgaver.

Det første sted i landet, hvor de nyan-skaffede biler blev taget i brug, var ved Havnepatruljen i København. Her anskaffede man i første omgang en Folkevogn beregnet til 4 personer. Det viste sig hurtigt, at den overhovedet ikke kunne klare de opgaver, som en patruljevogn i daglig drift blev stillet overfor. Efter flere

klager fra personalet blev det meddelt, at det kun var en midlertidig foranstaltning og at der snarest ville ankomme tre stk. Willys Stationcars. Det tog dog længere tid end lovet, og mens man ventede på de nye biler, brød Folkevognen totalt sammen. Man måtte derfor tage patruljeledelsens tilsynsvogn af mærket Hudson til hjælp. Da denne store og tunge vogntype var noget vanskeligere at køre end Folkevognen medførte det en del kørselsuheld. . Leveringen af de tre Willys Stationcars, som klart var de bedst egnede til formålet, blev aflyst, og i stedet blev der anskaffet to køretøjer af mærket Standard Vanguard. Det viste sig hurtigt, at disse køretøjer, der kunne medbringe op til seks personer, ikke egnede sig til den hårde kørsel på de skiftende havneterræner. På trods af disse startproblemer måtte Havnepatruljen affinde sig med at benytte Folkevognen samt de to Vanguards, assisteret af ledelsens Hudson i



Patruljetjenestens tre køretøjer opstillet foran hovedkvarteret på Sdr. Toldbod 1957. Bilerne var Volvo's taxamodel. Foto: Told- og Skattemuseet.

endnu et par år. Der blev herefter anskaffet tre store Volvo af den såkaldte taxa-model, som havde plads til syv personer, hvor de to sad på klapsæder i passagerkabinen. Disse køretøjer var i brug indtil starten af tresserne, hvor man begyndte at benytte Volvo Amazon samt Peugeot Stationcar. Efter disse begyndervanskeligheder blev bilflåden gradvist kraftigt forøget, og efterfølgende benyttede man blandt andet køretøjer af mærkerne Volvo og Ford i stor stil.

Ambitionen var fra starten, at der ud over anskaffelse af egnede køretøjer også skulle anskaffes det nødvendige radio-materiel. Også det lod vente på sig. Hvis man skulle i kontakt med vagthavende i patruljen måtte man finde en telefon. Det var naturligvis ikke særligt hensigtsmæssigt i situationer af hastende karakter. Omkring 1954 blev der etableret et kortbølgebaseret kommunikationsnet mellem vagthavende og patruljebilerne. Nu var man ikke alene i stand til at dirigere patruljerne til forefaldende opgaver, det blev også muligt at føre kontrol med deres færden i havnen.

Efter opstarten med de mobile patruljer i 1952 opstod et andet problem, nemlig at skaffe chauffører med kørekort til patruljebilerne. På det tidspunkt var det et relativt ringe antal af toldbetjentene, der havde kørekort. Derfor blev disse personer oftere end andre sat til at gøre tjeneste i patruljen for at kunne dække behovet for køreruddannede folk. Normalt var chaufførtjenesten berammet til fire måneder ad gangen, men den kunne nemt komme op på fem til seks måneder, hvilket sled hårdt på den enkelte person. Især nattjenesten var hård med næsten konstant patruljering, kun afbrudt af én, højst to korte spisepauser. For at dække



Radiostationen på Københavns Toldbod o. 1960. På billedet ses P. Bjarnholt og O. Bondergaard. Foto: Told- og Skattemuseet.

behovet for flere chauffører blev der herefter via Forbundet og Overtoldinspektoratet besluttet, at der på toldvæsenets bekostning blev uddannet et antal chauffører. Ambitionen var 116 personer, men det antal blev dog aldrig nået.

Som det er beskrevet tidligere, kunne grundpillerne i det bestående patruljesystem, med visse ændringer, føres tilbage til før anden verdenskrig. Efter ændringen i 1952 blev der foretaget en opfølgende rekonstruktion i 1957, som trådte i kraft den 1. marts. Fra denne dato eksisterede der ved Københavns Toldsted et effektivt toldmæssigt havnebevogtnings-system opbygget efter moderne principper med automobiler og egen kortbølge-telefonstation med kontakt til alle køretøjerne. Efter et par år blev patruljerne desuden forsynet med et antal bærbare radioer, såkaldte walkie-talkies, samt kikkerter.

Havnepatruljens organisering, opgaver og udfordringer

Til støtte for landets toldsteder, blandt andet i smuglerisager, blev der under departementet for told- og forbrugsafgifter oprettet en såkaldt eftersøgnings-tjeneste. Tjenestens opgave skulle være at yde toldstederne assistance ved opklaring af større smuglerisager og valutaovertrædelser samt sager vedrørende overtrædelser af udførselsforbuddene. Den blev senere underlagt direktoratets 5. kontor og blev endeligt nedlagt i slutningen af 1960'erne. Smuglerisager, der tangerede straffeloven, blev varetaget af Københavns Politis 7. undersøgelseskammer.

Under Havnepatruljens ledelse og efter jysk forbillede blev der oprettet en mobil Sjællandspatrulje, hvis opgave det var at assistere de sjællandske og lolland-falsterske tolddistrikter i forbindelse med større inkvirerings- og smuglerimæssige opgaver. Med denne konstruktion havde man ud over inkvireringsopgaverne, nu også fået mulighed for overvågning af kysterne, hvor der foregik smuglerier af især spiritus fra østlandene.

Havnepatruljens vagthold blev opdelt i tre dagpatruljer inklusive sjællandspatruljen, hver under ledelse af en overtoldvagtmaster. Desuden blev der etableret tre aften- og tre natpatruljer, der som hovedregel skulle varetage diverse

HAVNEPATRULJEN:				4.
PATRULJELEDELSEN		PATRULJEN (fortsat)		PATRULJEN (fortsat)
TPAM	Bjarnholt	TB	Finn Andersen (d)	TBasp. Allan Bach
TVM	Jens Andersen		O.H. Simonsen (d)	Jens Bakkensen t.18
PATRULJEN			Verner Hansen (Mo.)	Bertelsen
			Lloyd Nielsen (Mo.)	Engelsted (K)
OTVM	C.P. Nielsen		H.J.H. Christensen(Mo.)	Jørgen Klos
	C.R. Olsen		Arne Pedersen t.4&f.19	J.D. Pedersen
	Bjørndal-Mølgaard t.18		Svend Larsen	Østergaard Christiansen
	Dam Sode		C.W. Christiansen t.4	Jultved
	Helby		Troest	Kurt Jensen
TVM	Hvidkjær Johannsen f.19		O.J. Johansen	Marcussen
	S.E. Jørgensen (R)		Mads Madsen (K)	B.M. Hansen (K)
	Aage Jensen t.18(R)		Stenfeldt Sørensen t.18	John Schouw
TBF	Avnbøl (R)		Finn Højbjerg Pedersen(K)	Buch (K)
	C.E. Madsen f.5 (R)		Povl Jacobsen (K)	E. Pihlkjær
	Husmann t.4&f.19(R)		Henning Sørensen t.18	Robby Johansen
	A.M. Clausen f.12		A. Christensen	Gert Henri Pedersen t.4
	Knud Andersen		A.O. Nielsen	Jim Madsen t.18
	Wistisen t.18		Per Hansen f.5(K)	Leif Rasmussen f.3
	O.K. Pedersen t.18		B.B. Larsen f.5	John Sigurdsson f.3
	Westergaard 5-18		Henning Pedersen (K)	H.B. Valbjørn f.3
OTB	Jes Hansen f.5		Holger Petersen	Højlund Kristensen (K)
TE	J.B. Jørgensen t.4		Holst Nielson f.5	Tommy Hansen f.3
	Hans Petersen t.25		Kragh f.5	E.P. Christensen t.11
	Sv. Paulsen f.19		Kaj Larsen (K)	Kurdahl
	Blædel-Hastrup f.19		Østergaard Nielsen t.4	Bjørne Pedersen
	E. Sørensen		Kragh Sørensen t.4(K)	Knud Larsen f.19
	(fortsattes)		Harry Hansen t.4&f.19	Kjøller f.5
			Frede Jensen t.4	Juhl (K)
			Jonassen (K)	Pjenggaard t.4
			(fortsattes)	
				BÅDENE
		TB	Ib Jensen	
			Finn Henriksen	

Tjenestefordelingsskema fra 1960'erne.



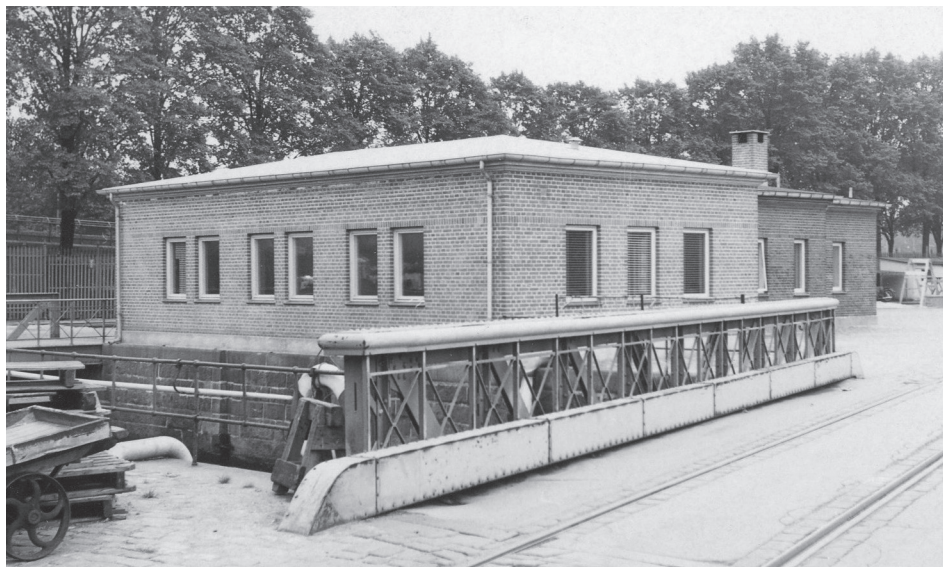
Havnepatruljen trækker i arbejdstøjet i begyndelsen af 1960'erne. Foto: Told- og Skattemuseet.

patruljeopgaver i henholdsvis et A, B og C distrikt. Tjenestetiden for dagholdene var fra klokken 08.00 til 17.00, aftenholdet fra 16.30 til 23.00 og natholdet fra 23.00 til 08.00. I begyndelsen af 60'erne blev denne tjeneste ændret med daghold klokken 07.00 til 15.00, aftenhold kl. 15.00 til 23.00 samt nathold kl. 23.00 til 07.00.

A-vognens distrikt omfattede Toldboden, Langelinie kajen, distrikterne under Nordhavn og Hellerup toldforvaltninger samt kyststrækningen nord for Skovshoved Havn. B-vognen havde distrikt fra Larsens Plads over Chr. Brygge, Kalvebod Brygge, Enghave Brygge og Sydhavnen til Slusen på Sjællandssiden. C-vognens distrikt var Amagersiden fra Islands Brygge via Refshaleøen med B&W og Marinestationen til Prøvestenen.

Patrulje- og inkvireringstjenesten blev udført i fuld uniform, hvilket for inkvireringstjenestens vedkommende medførte en del utilfredshed idet ikke alene uniformerne men også privat anskaffede beklædningsgenstande som sko, strømper og undertøj meget nemt blev tilsmudset. Personalet blev herefter forsynet med overtræksdragter samt lygte, skruetrækker og spejl. Til inkvireringsbrug havde man desuden mulighed for at benytte teleskopspejl samt forskellige former for søgere.

De sanitære forhold i Havnepatruljen var meget dårlige. I starten havde man kun en enkelt håndvask med koldt vand til rådighed, når man skulle vaske snavset fra inkvireringerne af. Dette blev dog hurtigt opnormeret til 2 håndvaske og senere blev der etableret et større toiletrum med



Bevogtningstjenesten ved Pramrenden 1965. Foto: Told- og Skattemuseet.

to brusekabiner samt flere håndvaske - naturligvis med varmt vand.

Under den nye patruljekonstruktion blev Frihavns patrulje, nu benævnt Bevogtningstjenesten og med hjemsted ved Pramrenden, opnormeret med yderligere personale samt senere også patruljebil uden radio. Patruljen forrettede nu også døgtjeneste bestående af et daghold fra klokken 08.00 til 16.00, et aftenhold fra 15.00 til 23.00 samt et nathold fra 23.00 til 08.00, hvert bestående af tre personer. Opgaverne var inkvirering af ankomne og afgangende skibe samt patruljering af frihavsgitret. Patruljen kunne lejlighedsvis også benyttes som forstærkning ved kontroller i frihavnsportene. Ledelsen bestod af en overtoldvagtmester som senere blev opnormeret til patruljemester. De enkelte vagthold blev ledet af en vagtmester eller overtoldbetjent af første grad. Senere blev der også oprettet et specielt daghold bestående af fire

– fem personer som under ledelse af en overtoldvagtmester skulle foretage inkvireringer af større skibe samt skibe, der var mistænkt for smugleri.

Inkvirering af skibe

Havnepatruljens hovedopgaver var toldbehandling og inkvirering af skibe, der ankom og afgik til udlandet, skibe der ankom fra eller afgik til andre danske havne medbringende uberigtiget proviant og/eller last samt afpatruljering af kyststrækninger og havne i distriktet.

Kort refereret bestod toldbehandlingen af et skib af en ekspeditionsdel, eventuelt efterfulgt af en inkvirering. Ekspeditionsdelen bestod af udfærdigelse af en (rubriceret) tolddeklaration, der med skibsførerens underskrift dannede det juridiske grundlag for de efterfølgende kontroller samt den eventuelle inkvirering. Ud over angivelsen af skibets og besætningens



Havnepatrulje går ombord på et fartøj i begyndelsen af 1960'erne. Foto: Told- og Skattemuseet.

samlede beholdning af uberigtiget spiritus, vin og tobaksvarer m.v. indeholdt deklarationen også angivelse af den totale last samt navn på modtager. Besætningen fik udleveret den tilladte mængde af spiritus, vin og tobaksvarer til brug om bord, resten blev lagt under toldlukke og forsynet med plombe. Ud over de oplysninger som var nødvendige for den toldmæssige kontrol, for afgivelse af transportstatistik samt for beregning af skibs-, vareafgift og isafgift, indebar ekspeditionen også en del opgaver for andre myndigheder, nemlig de såkaldte ”hverv uden for beskatningen”. Alt afhængig af skibets art, nationalitet og størrelse skal her i vilkårlig rækkefølge nævnes udarbejdelse af ankomst- og afgangsskemaer til politiet, kontrol af skibets fartshjemmel, målebrev og nationalitetsbevis, iagttagel-

se af gældende karantænebestemmelser og herunder indhentelse af sundhedserklæring for besætningen samt kontrol af gyldigheden af rotteudryddelsescertifikat. Var certifikatet udløbet eller hvis skibets kaptajn anmodede om et nyt certifikat var det specialuddannede toldere fra karantænestationen der foretog en evt. gasning af skibet og derefter udstedte et nyt certifikat. Endvidere kontrollerede man lastliniecertifikat og diverse sikkerhedscertifikater i forbindelse med skibets sødygtighed. Til kontrol af skibsførerens afgivne oplysninger, eller hvis man havde mistanke om urigtigheder i forbindelse med forhåndsoplysninger om skibet, kunne man herefter iværksætte en inkvi-tering, hvor der blev skelnet mellem en fuldstændig, partiel eller formel toldundersøgelse. Ved den formelle undersø-

gelse fortog man normalt ingen egentlig inkvirering af skibet.

Når disse formaliteter var godkendt og den eventuelle inkvirering var afsluttet, blev der udstedt et samkvemspas, som gav besætningen tilladelse til at gå i land. I samme forbindelse blev der udleveret tryksager med rømningsadvarsel samt meddelelse om vederlagsfri behandling af veneriske sygdomme.

1960'ernes storsmuglere

Som tidligere nævnt skete der en opblomstring af smugleriet i årene umiddelbart efter afslutningen af 2. verdenskrig af de eftertragtede nydelsesvarer, der havde været underkastet rationering eller andre former for restriktioner. Med baggrund i det statistiske materiale kunne det derfor undre, at der nu en del år efter fredsaflutningen og på trods af effektiviseringen af smugleribekæmpelsen, fortsat fandtes gode afsætningsmuligheder på det illegale marked af især cigaretter, tobak og cigaretpapir.

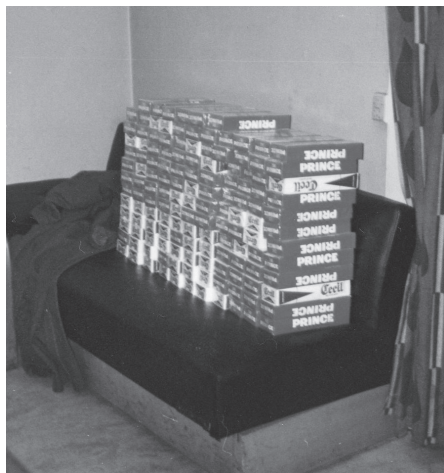
Der var naturligvis ikke noget opsigtsvækkende i, at omlægningen og effektiviseringen af patrulje- og bevogtnings-tjenesten i København medførte en vis nervøsitet og tilbageholdenhed hos smuglerne, populært kaldt sortbørsfolkene, og det var jo også planen med hele omlægningen. Man havde eksempelvis ikke observeret dem i havnen de første to måneder efter den seneste effektivisering af 1. marts 1957. Men det drejede sig angiveligt kun om en kort periode. På grund af effektiviseringen af det københavnske toldvæsens havnebevogtning, havde smuglerne set sig nødsaget til at omlægge deres indbringende aktiviteter til mindre havne og/eller de åbne kyst-

strækninger. Det var fra toldvæsenets side nu også blevet nødvendigt at rette opmærksomheden mod de til dels ubevogtede kystområder, der var opstået i forbindelse med nedlæggelsen af en række af kystposterne. Populært sagt var der ingen logik i, at man lukkede døren det ene sted, mens man åbnede porten et andet.

Smuglerierne fortsatte som nævnt under helt andre former, og set i lyset af toldvæsenets forøgede indsats var det logisk, at antallet af de registrerede smuglerier ville stige. I slutningen af 1950'erne havde smuglerierne udviklet sig til en rigtig indbringende forretning for smuglerne, som via kontakter til underbetalte besætningsmedlemmer på en række østmagtskibe, havde fået etableret kontinuerlige leverancer af især store partier cigaretter ved skibenes anløb af Københavns Havn. Kulleleverancer fra Polen til værkerne ved Enghave Brygge samt Svanemølleværket foregik flere gange om ugen året rundt med de pol-



*Soldek ved Svanemølleværket april 1980.
Foto: Told- og Skattemuseet.*



Beslaglagte smuglercigaretter på den polske coaster Dziwozona 1979.

Foto: Told- og Skattemuseet.

ske dampere Pstrowski, Brygada Makowskiego, Wieczorek, Soldek samt Jednosc Robotnicza. Senere kom et par mindre polske coastere med navnene Flora og Emilia med kul til et par pladser i Sydhavnen til. Skibene havde relativt store besætninger som alle naturligvis var interesserede i at tjene lidt god, vestlig valuta ved salg af smuglercigaretter. I starten var det amerikanske cigaretter men senere også danske mærker som Cecil og Prince, der alle blev indkøbt hos provianteringsfirmaet Baltona i Polen. Også det libanesiske registrerede kulkab S/S Costicos, som lossede kul i Tuborg Havn samt på kulkajen i Frihavnen, var leveringsdygtig i større partier cigaretter. Dybest set var alle fartøjer, der gik i fast liniefart på København, involveret i indsmuglinger af især spiritus og cigaretter, men nok ikke i samme målestok som kulbådene.

De seneste ændringer omkring patruljetjenesten og herunder tilførslen af personale og materiel, medførte da også en

stigning i antallet af toldrapporter, men på trods af dette havde Havnepatruljen stadigvæk svært ved at følge med den hurtige udvikling på smugleriområdet. Smuglerne blev også mere og mere opfindsomme og kreative i deres fremfærd og metoder. De var blandt andet blevet i stand til at aflytte patruljens radiokommunikation, og de kendte tjenestetiderne i Havnepatruljen samt antallet af og registreringsnumrene på patruljekøretøjerne. Der var naturligvis også visse toldere, man var mere nervøse for end andre, og da tjenestetiderne var kontinuerlige var det jo let at finde ud af, hvornår de var på tjeneste.

Som et par eksempler på smuglernes kreativiteter skal nævnes, at man altid forsøgte med et par fiktive smuglerier for at lokke tolderne frem.

Eksempelvis lod man en person løbe i land fra skibet med en såkaldt tom prøvesæk eller man i bil kørte fra skibet med slukkede lygter uden at medføre ”varer”. Hvis man så ikke var blevet antastet af toldvæsenet blev de rigtige smuglervarer bragt i land. Der var endvidere eksempler på, at man sænkede smuglervarerne i et reb på ydersiden af skibet, hvorefter rebet blev fastgjort til snøren på en fiskestang hos en person på kajen, der tilsyneladende uskyldigt sad og fiskede et pænt stykke fra skibet. Når der ikke var toldere i nærheden, kunne smuglervarerne i ro og mag trækkes på land.

Den skærpede indsats over for smuglerierne var også begyndt at irritere smuglerne som hævdede, at tolderne benyttede sig af ureglementerede metoder i deres forsøg på at dæmme op for smuglerierne. I den forbindelse bragte Ekstrabladet den 2. marts 1966 en omtale af et smuglerprotestmøde, der var blevet afholdt en aften

på Enghave Brygge. Direkte citeret havde omtalen følgende ordlyd:

”En gruppe på en halv snes af de mest aktive smuglere i København holdt i aftes generalforsamling på bryggen – Enghave Brygge i Sydhavnen. Eneste punkt på ”aktivgruppens” hurtigt indkaldte møde, var toldvæsenets skrappe opførsel, som i det sidste år hævdes at være blevet værre og værre.

Smuglerne ønskede i den anledning at udtale sig til offentligheden. En talsmand for smuglerne sagde: -Vi er hæderlige smuglere. Vi er ikke ude på manddrab og protesterer mod det, når tolderne hævder, at vi har villet køre dem ned!-

Baggrunden er fem-seks sager det sidste års tid, hvor toldere har måttet springe til side for smuglere under flugt fra havneområdet.

-Men, hævdede smuglerens talsmand, - tolderne har blot fundet en måde at ramme os på. Når vi kører fra havnen, springer en tolder ind foran vognen – og sørger for at springe væk tidnok til ikke at blive ramt! Bagefter siger han, at han har været i livsfare.

Det vil vi ikke mere tolerere. Vi agter bl.a. at alliere os med en sagfører og har allerede prøvet at få fat i Carl Madsen. Hidtil har vi kun talt med hans fuldmægtig, fordi Madsen er bortrejst.

-Vi er også opbidsede over, siger smuglerne, at tolderne nu er begyndt at standse os ved at køre deres biler skarpt ind foran vore ... selv om vi godt forstår, at tolderne har deres job at passe. Men vi har også vores. Vi går om bord i skibene, lægger beslag på en vare og skal have den sikkert i land. Det er jo ikke lovligt, men vi kører ikke tolderne ned.

Af talsmandens kommentarer fremgår, at den romantiske smugler længst er død: - Vi er erhvervsfolk uden bogføringspligt. Personligt klarer jeg mig flot og har kun én måned om året i spjældet. Smuglerne vil nu nærmere og i lidt større hemmelighed planlægge næste træk mod tolderne. Næste møde holdes i aften”

På trods af ovennævnte rørende erhvervsproblemer samt toldvæsenets skærpede indsats, var det dog gået op



Toldpatrulje stopper den kendte smugler Sofakurt ved Tømmergraven i Københavns sydhavn 1966. Foto: Told- og Skattemuseet.



Smuglerprotestmøde på Bryggen 1966 Foto: Told- og Skattemuseet.

for en eksklusiv kreds af smuglerne, at der var rigtig mange penge at tjene ved smugleriet. Fra begyndelsen af 1960'erne skiftede smuglerne gradvist fra havnesmugleriet i København til indsmuglinger på kysterne og mindre ubevogtede havne. Man ville på den måde forsøge at minimere chancerne for afsløring, men endnu vigtigere var det, at man kunne foretage smuglerier af større kvanta og herved forhøje indtjeningen betragteligt. Fra også at smugle spiritus, ville man nu kun koncentrere sig om cigaretter, fortrinsvis af danske mærker. Cigaretterne blev erhvervet hos provianteringshandlere i henholdsvis Polen og Østtyskland og sejlet i speedbåde til Danmark for landsætning på kysterne.

Fra midten af tresserne skete der endnu en eksplosiv udvikling i smuglerierne. Cigarettsmuglerierne med speedbåde fra Polen og Østtyskland florerede nu for fuld kraft og hvor legendariske storsmuglere som Blask, Ricardo, Sofakurt, Divan Svend med flere, tjente styrtende med penge og nærmest blev betragtet som folkehelte. Det var godt pressestof og et par af smuglerne stod da heller ikke tilbage for at give interviews til pressen om deres meriter, hvilket især tabloidaviserne var lykkelige for. Afsætningen og efterspørgslen på smuglercigaretter gik strygende. Aftagerne var fra alle samfundslag, og salget foregik næsten åbenlyst på diverse værtshuse samt flere af de større arbejdspladser.

Flere toldere i kamp mod cigaret- og narkotikasmugleri

Problemet havde naturligvis også medført en politisk bevågenhed. Man måtte erkende, at toldvæsenet under den bestående organisation, havde det særdeles svært med bekæmpelsen af disse smuglerier. Ud over cigaretsmuglerierne havde narkotikasmugleriet efterhånden også taget et kraftigt opsving. Især i Københavns Lufthavn havde det medført en del beslaglæggelser, hvilket endnu ikke var tilfældet i Havnepatruljen.

For at være i stand til at intensivere indsatsen på hele smugleriområdet, var man således nødt til at foretage en større strukturændring og modernisering af Havnepatruljen. Det skete i begyndelsen af 1969, hvor der blev foretaget en kraftig opnormering, både hvad angik personale og materiel.

Havnepatruljen blev underlagt Distriktstoldkammer 11 samtidig med at bevogtningstjenesten i Frihavnen blev nedlagt. Patruljen havde stadigvæk til huse i frilagerbygningen på Søndre Toldbod. Man rådede nu over en moderne døgnbemandet radiostation, et patruljefartøj samt ca. 15 veludrustede og radiostyrede patruljevogne. Distriktet strakte sig fra Nivåbugten i nord til Mosede Havn i syd, hvilket udgjorde en strækning på ca. 65 kilometer, hvortil skal lægges kajstrækningerne især i Københavns Havn. Bilparken bestod nu udelukkende af køretøjer af mærket Volvo af modellerne 142 og 145.

Den stærkt forøgede personalestyrke gjorde det nødvendigt at udvide patruljens lokaler. Ud over diverse kontorer til ledelsen, radiostationen samt de tjenestegørende holdledere var der nu også blevet

etableret en større spisesal med køkken, et hvilerum samt rum til bordtennis, dart og billard.

Vagtturnussen var for hvert hold inddelt i to dagvagter fra klokken 07.00 til 17.00 samt en nattevagt fra klokken 17.00 til 07.00 efterfulgt af en sovedag samt to fridage.

Arbejdsopgaverne bestod i store træk af diverse former for kontrol- og bevogtningsopgaver, der på hver vagt blev varetaget af mobile radiostyrede enheder bestående af tre inkvireringshold à fire personer, to afgangshold à to personer, to rejsegodshold à fire personer, et bevogtningshold med otte-ti personer samt et patruljefartøj med to besætningsmedlemmer. Alt under ledelse af en vagthavende Toldpatruljemester (TPAM) som på dagvagterne var assisteret af yderligere en TPAM, der også skulle varetage de ledelsesmæssige funktioner omkring proviantkontrollen. Selve radiostationen blev i dagtimerne betjent af to mand og om natten af en. Hvert af inkvirerings-, rejsegods- samt bevogtningsholdene var under ledelse af en overtoldvagtmester. Den overordnede ledelse bestod af en patruljemester, en assisterende patruljemester, en overtoldvagtmester samt to kontorassistenter.

Som noget nyt blev der oprettet en civilafdeling benævnt S-sektionen. Den bestod af tre-fire personer under ledelse af en patruljemester. Opgaverne var assistance i forbindelse med smuglerisager og observationer, kontakten til politiet samt sager vedrørende overtrædelser af registreringsafgiftsloven. Narkotikahundesektionen, som var opstartet i midten af tresserne med to hundeførere, blev nu udvidet til fire. Endelig måtte der afgives to mand til udgående bombekontrol i

Københavns Lufthavn, indtil politiet fik de nødvendige beføjelser på området.

Direktoratets eftersøgningstjeneste var blevet nedlagt, mens det rent politimæssige stadigvæk blev varetaget af politiets 7. undersøgelseskammer, hvor der nu også var et par toldere tjenestegørende. Denne afdeling blev senere underlagt Københavns Politis afd. S. Samtidig blev samarbejdsaftalen med marinen omkring søværts assistance strammet op, hvilket skulle vise sig nyttigt i forbindelse med bekæmpelsen af de aktuelle speedbådsmuglerier.

Den nye konstruktion og stærkt tiltrængte modernisering af Havnepatruljen viste sig at være en god og effektiv foranstaltning. Man havde nu mulighed for en hurtigere og mere effektiv inkvirering af ankomne skibe samt bedre patruljemæssig dækning af havne og kyststrækninger i hele distriktet. Der blev hurtigt høstet en del gode resultater i smugleribekæmpelsen, blandt andet med afsløring af flere smugleriforsøg i småhavnene og på kyststrækningerne. Det afstedkom at en del af de kendte storsmuglere måtte en tur bag tremmer.

I Københavns Havn medførte den øgede indsats også en mærkbar stigning i antallet af optagne toldrapporter. Det skal siges, at når speedbådsmuglerne manglede cigaretter, blandt andet i forbindelse med dårligt vejr i Østersøen, indgik de forhåndsaftaler med besætningerne på de tidligere nævnte polske kulbåde, om at medbringe cigaretter. Angiveligt helt op 350.000 stk. som blev indkøbt i provianteringsfirmaet Baltona i Stettin. I disse situationer blev de sædvanlige havnesmuglere truet til at holde sig væk fra kulbådenes losningspladser ved værkerne på Enghave Brygge samt Sva-

nemøllen. Den øgede patruljering af kajområderne ved kulværkerne, havde gjort det svært for storsmuglerne at få de forudbestilte partier cigaretter i land uden at blive pågrebet og man måtte derfor forsøge med alternative indsmuglingsmetoder. Blandt andet forsøgte smuglerne med bue og pil at skyde en line tværs over havnebassinet fra den modsatte kaj til en polsk kulbåd, der lå ved Svanemølleværket. På den måde kunne man trække smuglercigaretterne i sække over havnebassinet. Efter sigende lykkedes denne metode kun en enkelt gang. På Nokken ved Islands Brygge beslaglagde patruljen 40.000 stk cigaretter efter at en frømand havde fragtet dem over havnebassinet fra et polsk kulkib, der var beliggende ved H.C. Ørstedsværket på Enghave Brygge. Ingen personer blev pågrebet, men storsmugleren Alexander Blask stod angiveligt bag smugleriet. Ingen ved hvor mange gange denne metode tidligere var lykkedes.

Den 1. april 1971 blev Havnepatruljen underlagt DT 3. Allerede i efteråret 1972 skete der en større reducere af patruljens personale med henblik på Danmarks indtræden i EF pr 1. januar 1973 og de deraf følgende omlægninger af toldopgaverne.

I 1976 begyndte man nedrivningen af Toldboden, og Havnepatruljens storhedsperiode var hermed slut. I efteråret 1976 blev Havnepatruljen flyttet til Hovedvej 14 i Frihavnen, en bygning som var opført i 1898 som kontorbygning for ØK. Bygningen havde efterfølgende haft flere ejere men fremstod ved overtagelsen stadig statelig omend noget nedslidt. Underetagen blev indrettet med kontorer for ledelsen samt proviantkontrollen. På første etage blev der indrettet radiostati-



Havnepatruljen flyttede i 1976 til Hovedvej 14 i Frihavnen. Foto: Told- og Skattemuseet.



Radiorummet i havnepatruljens bygning Hovedvej 14, 1. sal. På billedet ses Harry Nielsen. Foto: Told- og Skattemuseet.

on, kontorer for henholdsvis vagthavende patruljemester og de respektive holdledere samt opholds- og spiserum for hele personalet. Turnustjenestens dagvagter bestod af to hold á fire mand. Om natten var der nu kun et hold á fire mand på vagt, foruden vagthavende patruljemester og radiomanden. Dagvagterne gik fra klokken 07.00 til 17.00 og nattevagterne fra klokken 17.00 til 07.00.

Der var intet der indikerede, at cigaret-smuglerierne over Østersøen til de danske kyster var stilnet helt af, selvom nogle af storsmuglerne havde rettet deres aktiviteter mod narkotikasmugleriet. Men med den nye patruljeopbygning og de ressourcer, der var til rådighed, var det blevet særdeles vanskeligt at føre tilsyn med distriktets kyststrækninger og mindre havne.

Organisationsændringer og distriktsinddelinger i 1980'erne

Den 1. januar 1980 blev den københavnske toldkammerorganisation ændret, men Havnepatruljen fortsatte under det hidtidige distriktstoldkammer indtil den 30. april 1980. Organisationen blev ændret så den i alt væsentlighed svarede til toldkamrenes i provinsen, hvilket vil sige at hvert enkelt toldkammer skulle varetage samtlige af toldvæsenets opgaver inden for sit eget distrikt. Havnepatruljen blev herefter splittet op, så distrikts-toldkamrene 1, 2 og 4 alle fik en kørende patrulje. Det betød i praksis, at en patruljevogn fra DT4 for eksempel ikke måtte køre ind i DT 2's distrikt, hvis man ikke havde anmodet om assistance derfra.

Ved den polske færge, der anløb Nordre Toldbod i DT 2's distrikt, medførte nyordningen mange groteske situatio-

ner, når der blev smuglet fra færgen, og smuglerne bevægede sig ind i DT 4's distrikt. Men man var på begge sider gamle kolleger, der nu var blevet delt af en "Berlinmur" på grund af nogle tåbelige distriktsinddelinger omkring patruljetjenesten. Selv om man fra ledelsen havde fået pålagt, kun at måtte operere i eget distrikt, fandt man hurtigt ud af et fornuftigt samarbejde. Til sidst kunne selv ledelsen i de tre involverede distriktstoldkamre se, at ordningen ikke fungerede.

I efteråret 1981 overtog TFO (Toldvæsenets Fælles Opgaver) trafikkontrolarbejdet i hele det københavnske område. Patruljerne i DT 1, DT 2 og DT 4 blev nedlagt og patruljen blev igen samlet i en enhed under TFO som fik lokaler i Frihavnen på Hovedvej 14 og senere på første sal ved Toldvagt 2. Samtidig forsvandt benævnelsen Havnepatruljen fra de officielle lister.

Den 1. april 1984 blev der atter foretaget en omorganisering af trafikkontrollen. I provinsen blev trafikkontrollen koncentreret ved elleve distriktstoldkamre og i København ved to, hvoraf den ene blev placeret ved DT 1 og lokaliseret i Kastrup Lufthavn. Den anden blev placeret ved DT 4 og lokaliseret på Hovedvej 14 i Frihavnen med et distrikt, der dækkede hele Storkøbenhavn, herunder kystområdet fra Nivå Havn i nord til Mosede Havn i syd samt Tune Lufthavn ved Roskilde. Trafikkontrollen i DT 4, nu bare benævnt som patruljen, bestod af seks hold á fire-fem personer. Der var to hold på vagt om dagen fra 07-18 og et hold på vagt fra 18-07. Endvidere var der to mand ved radiostationen om dagen og en om natten. Den daglige ledelse bestod af tre sektionsledere, som mødte fra 07-15 og 15-23 og i weekender fra 08-22.



Per Østermann i radiorummet på Hovedvej 14. Foto: Told- og Skattemuseet.

Patruljeholdene varetog alle de gængse trafikkontrolopgaver. Patruljen varetog desuden også andre toldmæssige opgaver, da det var det eneste sted andre myndigheder eller privatpersoner kunne komme i kontakt med toldvæsenet på hverdage efter kl. 16.00 og til næste dag kl. 08.00 samt i weekender og på helligdage.

Ved trafikkontrollen var der tillige afsat personale til specielle overtrædelser af told- og afgiftslovgivningen som for eksempel ulovlig kørsel i udenlandske indregistrerede køretøjer. Samme personale varetog også samarbejdet med politiet i større smuglerisager.

I årene fra 1984 og frem til 1990 fungerede trafikkontrollen i DT 4 fortrinligt med mange gode resultater på hele smugleriområdet.

Den 1. oktober 1990 blev toldvæsenet slået sammen med det statslige skattevæsen. Trafikkontrollen i DT 4 blev flyttet fra Hovedvej 14 i Frihavnen til Grønlandsk Handel på Christianshavn under Told- og Skatteregion København - City

1. De hidtidige arbejdsopgaver forblev nogenlunde intakte.

Den sidste tid

Den 1. januar 1998 blev der på landsplan oprettet otte toldcentre som hver skulle varetage alle de toldmæssige opgaver i dets distrikt. Toldcenter København, der også inkluderede opgaverne i Kastrup Lufthavn, blev administrativt underlagt Told- og Skatteregion København, der var lokaliseret i Snorresgade på Amager. Dette blev begyndelsen til enden for patruljen i København. Trafikkontrollen blev radikalt ændret de næste par år. Blandt andet blev mange gode toldere, som var dygtige til at inkvirere skibe og andre transportmidler, prikket og sendt over i det berømte (eller nærmere berygtede) kontrollørkorps. Deres karriere var hermed slut i ToldSkat.

Hermed er også historien om toldvæsenets havnepatrulje i København endegyldig slut.

Mine 26 år i Københavns Skatte- og Registerforvaltning

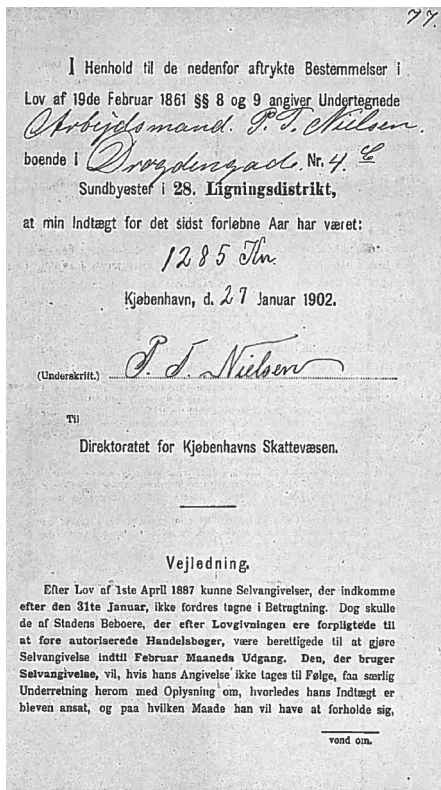
af Henrik Risegaard Jensen

Nybagt cand.jur. i Kontoret for dødsbøbeskatning

Min karriere startede 15. august 1979 - dugfrisk fra det grønne klæde på Københavns Universitet - i Københavns Skatteforvaltning i Magistratens 6. afdeling, som havde til huse i Gyldenløvesgade 16, som blandt byens ældre borgere i daglig tale kaldtes "Skattepalæet".

Veludrustet - troede jeg - med det store skattekursus med professor Thøger Nielsen og kursus i dødsbøbeskatning, begyndte jeg i Kontoret for dødsbøbeskatning, hvor den teoretiske baggrund skulle omsættes til praktisk håndværk. Som jurist blev man anset for kvalificeret til at ligne (kontrollere) selvangivelser med regnskaber og lave forskudsregistrering. I starten fik man dog nogle afdøde lønmodtagere og deres efterlevende ægtefæller at øve sig på. Arbejdet bestod desuden i vurdering af værdierne af aktiver og passiver i åbningsstatus (§ 14-opgørelsen) og boopgørelsen til brug for dels boets skattemæssige status (skattepligt) dels til arveafgiftens beregning.

Man var tilknyttet en vejleder, som gav råd og vejledning i forbindelse med behandlingen af sagerne. Vejlederen gennemgik også alt det skriftlige, inden det gik til skrivestuen for at blive renskrevet. Min første vejleder var en ung, ambitiøs jurist. Da hun kort tid efter blev over-



Så enkelt kunne det gøres, når man skulle selvangive sin indkomst i 1902. I Risegaard Jensens tid i Københavns Skatte- og Registerforvaltning var det en helt anden sag.

flyttet til det daværende Skatteråd, fik jeg en meget dygtig og juridisk korrekt ekspeditionssekretær til vejleder. Han var lidt afvisende af natur, så vi var alle

nervøse, når vi konsulterede ham. Efter at han og jeg fik talt ud om det uheldige ved, at han lod mine sager ligge for længe til gennemsyn, fik jeg et godt forhold til ham. Hvis nogen har lært mig at bruge juraen i praksis, så er det ham. Efter han forlod kontoret, fik jeg vicekontorchefen som vejleder. Han var meget humanistisk indstillet - måske fordi han var præstesøn. Når vi havde indstillet, at en værdiansættelse af et aktiv skulle ændres - hvorved der skulle betales mere i arveafgift - prøvede han at få os fra det, fordi det var synd for arvingerne.

Efter at have opnået en god erfaring med arbejdsområdet og reglerne, og efterhånden fået en god rutine, ringede mange af byens advokater og revisorer til mig for at få vejledning i de noget indviklede regler for dødsboer og for de efterlevende. Det gav en følelse af ydmyg selvtillid og bekræftelse, så det blev sjovt at gå på arbejde.

I det sidste halve år i Dødsbopbeskatningen havde jeg den fornøjelse at være vejleder for Anders Lützhøft i dødsboskifte og -beskatning, inden den fastlagte turnusordning efter 4 år sendte mig videre til 2. Regnskabsligningskontor i sommeren 1983.

Ligning og EDB i sin vorden

I årene fra 1983 til 1986 arbejdede jeg dels med forskudsregistrering og dels med kontrol af de regnskabspligtige skatteydere. Det foregik på den måde, at man sammenlignede det seneste års regnskab med det forrige for at se, om der var afvigelser i en sådan grad, at der var grund til at indhente forklaring herpå. Der kunne f.eks. være nye poster, som efter deres beskrivelse, kunne skabe tvivl om

berettigelsen af fradragsretten. Til sidst foretog man en privatforbrugsberegning for at se, om den selvangivne indkomst i forhold til nettoformuen gav plads til et rimeligt privatforbrug. Hvis privatforbruget udviste en negativ saldo, var der mistanke om skjulte indtægter.

Når man arbejdede i et regnskabskontor var det velset, at man fik et kursus i regnskabslære og driftsøkonomi på Købmandsskolen. Derved fik man et godt stykke værktøj, der var gavnligt for kontrollen med regnskaberne. Senere skulle man på Forvaltningshøjskolen tage et kursus i udvidet regnskabslære, der var målrettet skatteregnskaber. Senere tog man et kursus i datalære.

Det var mens jeg sad i regnskabskontoret, at den teknologiske udvikling tog fart. I stedet for at skrive blanketter med forhøjelser eller nedsættelser af indkomstkomponenter, blev disse indtastet direkte på en terminal. Terminalen var en kæmpe stor skærm (monitor) - lige så stor som et gammeldags fjernsyn. Skærmen var sort og på denne lyste tegnene grønt. Når man havde indtastet komponenterne og de relevante koder for tilhørsforhold til folkekirken, ægteskabelig status og andet, trykkede man på enter-knappen, foldede sine hænder og håbede på, at systemet ville behandle data uden fejlister. Alle de sager, der kom på fejlister, skulle tages om igen, og så gik en rum tid, 14 dage mener jeg, inden man fik at vide, om det var lykkedes.

Datasystemet blev efterhånden udviklet således, at de indtastede tal blev overført til automatisk udskrevne agterskrivelser med standardtekster, som man valgte med en tekstkode. Nogle gang kom der nogle virkelig sjove breve ud af det, som desværre blev udsendt til borgerne

til deres store harme. Efterfølgende blev tallene overført til slutopgørelsen. Med de automatiske breve blev skrivestuen ikke nedlagt lige med det samme, idet der stadig var større breve, som skulle skrives, og som ikke kunne skrives på terminalen.

I Regnskabskontoret blev jeg specialist i investeringsfondsloven og privatforbrugsberegninger. Vi havde en kontorchef af den bedrevidende type, som ville vejlede mig i beregningen af privatforbrug. To gange korreksede han mig og påstod, at nogle posteringer var forkert foretaget. Som nævnt havde jeg haft regnskabslære og havde lært det dobbelte bogholderi - som i øvrigt stammer fra middelalderens Italien - så jeg måtte forklare ham begge gange, at når noget posteres i den ene side, så skal det modposteres et andet sted i den modsatte side - ellers



I 1970'erne var det nødvendigt med tykke vejledninger for at finde igennem beskatningsjunglen.

balancerer det ikke. Vi fik en ny medarbejder, som kontorchefen også var vejleder for. Da den nye spurgte ham om et problem med privatforbruget, sagde kontorchefen, at han skulle gå ind til mig, for jeg var ekspert. Siden lod han mig være.

På et tidspunkt undrede jeg mig over, at borgere ikke blev straffet for at have unddraget skatter. Jeg havde netop fundet en sag, hvor der var konstateret alvorlige unddragelser. Kontorchefen forklarede overbærende, at det var skam ikke noget man brugte tid på.

I 1986 gik turen videre til selskabsbeskatningen, som lå på Artillerivej. Arbejdet her adskilte sig ikke væsentligt fra det arbejde jeg kom fra: nemlig kontrol med regnskaber - nu var det bare i selskaber. Desuden skulle jeg beskæftige mig med investeringsfondsloven, fusioner, godkendelse af virksomhedsomdannelse og beregning af selskabers indre værdi.

Ligningssekretariatet og Bødeafdelingen

Normalt skulle en turnusperiode være på tre år (og indebære et løntillæg efter tre perioder), men allerede efter 14 måneder blev jeg - uden tab af tillæg - i 1988 overført til Ligningssekretariatet efter ønske fra skattedirektør Knud Sørensen. Her skulle jeg afløse Anders Lützhøft, som var forfremmet til kontorchef i Dødsbokonkoret. Opgaven var at styre og udarbejde retningslinjer for kontrolprojekter vedrørende sager i Skatteforvaltningen og fra Statsskattedirektoratet og overvåge bødesager (!). Desuden skulle jeg sørge for at fremme samarbejdet mellem amtsskatteinspektorerne og skatteforvaltningen i Københavns og Frederiksbergs kommuner i sager om skat og moms i henhold til

skatteministerens direktiv fra 1984. Det var nærmest et job som en slags værkfører for skatteforvaltningen. Det var et hårdt job, for der var mange sager og mange møder, og jeg var alene om det.

I 1990 kom skattedirektøren ind til mig og spurgte, om jeg ville oprette en bødefdeling og være leder af den. Der var vist rejst kritik af, at Københavns skatteforvaltning ikke lavede nogen bødesager. Dette arbejde skulle ellers varetages af kontorcheferne, men der blev ikke lavet nogen - efter sigende fordi de var meget tidskrævende - og jeg kunne heller ikke få dem til det.

Den 15. maj 1990 startede Bødefdelingen i Københavns skatteforvaltning. Afdelingen var ikke et selvstændigt kontor, men var tilknyttet skatteforvaltningens revisionskontor, hvis kontorchef var Bødefdelingens formelle chef. Senere blev afdelingen knyttet til Direktionssekretariatet under skattedirektør Leif Normann Jeppesen, og fik den da nyudnævnte viceskattedirektør, Anders Lützhøft, som formel chef. Reelt set arbejdede Bødefdelingen selvstændigt uden indblanding fra de formelle chefer, men afdelingen måtte have en person med en højere charge end jeg som medunderskriver, når der skulle udsendes 'alvorlige' skrivelser, f.eks. tiltalebegæringer til politiet eller bødeforelæg til borgere.

Projektet var unikt, fordi skattestrafesager i resten af landet blev behandlet af told- og skatteregionerne, som kom til i 1990 (før var det amtsskatteinspektorerne).

Kun Frederiksberg kommune havde sin egen bødefdeling. København og Frederiksberg havde 'regionsstatus' på grund af de privilegier Kong Frederik den tredje gav de to kommuner i 1659. Disse privi-

legier forsvandt i 2005 - i hvert fald for så vidt angår skattekontrollen.

Jeg var alene frem til efteråret, hvor jeg fik en juridisk medarbejder, som jeg 'udnævnte' til 'vicechef'. Ingen af os var eksperter i strafferet, men efter at have læst op på litteraturen og deltaget i nogle kurser fra Statsskattedirektoratet, som blev forestået af Nils Hansen og 'Trav-Jensen' (jeg husker ikke hans fornavn), blev vi bedre rustet. Hertil kom de indhøstede erfaringer ved samarbejdet med politi og anklagere samt møderne i retten. På den måde lærte vi teknikken. Efterhånden fik vi opbygget en bødevejledning, som mindede om straffeaftsnittet i den nu hedengangne "Processuelle regler på SKATs område".

På dette tidspunkt havde PC'erne vundet indpas i skatteforvaltningen, så skrivearbejdet gik noget nemmere, ligesom man kunne opbygge databaser til at holde styr på sagerne og udarbejde statistikker. Min første PC'er var en gammel og brugt bærbar model - med en tyngde og størrelse svarende til en mindre kuffert. Frontpladen var tastaturet, og inde i 'hullet' sad en lillebitte skærm på ca. 15 x 15 cm. Heldigvis var der bevilget en ekstern monitor, som man bedre kunne se, hvad man skrev.

I begyndelsen kunne det føles lidt grænseoverskridende at skulle anklage et medmenneske for at have begået noget ulovligt. De tilsagte reagerede meget forskelligt. Nogle brød sammen og græd, mens andre var mere hårdhuede og ville have afgjort sagen i retten. Vi lærte, at hvis man talte til de afhørte på en assertiv måde, så gik ansvarsforhandlingen godt. Vores målsætning var at behandle de afhørte så korrekt og venligt, at de ville sige tak for god behandling, selv om de

FORORD.

Denne vejledning er fortrinsvis skrevet til brug ved udarbejdelsen af forslag til skatteansættelser for personer, der skal stulignes i Københavns kommune.

Det er tilstræbt at give en fremstilling af den gældende skatteret på grundlag af lovgivningen og den foreliggende praksis. Fremstillingen af praksis bygger i overvejende grad på offentliggjorte afgørelser; og er alene udtryk for Københavns skattedirektorats forståelse af disse. Da disse afgørelser som regel refereres ret kortfattet, kan det forekomme, at en afgørelse - set i forhold til de nærmere omstændigheder i sagen - ikke er tillagt den ret vægt.

Det vil derfor være af meget stor betydning, såfr brugerne af vejledningen i størst muligt omfang bidrag en afklaring af den givne fremstilling ved at frem afgørelser fra overordnede ligningsmyndigheder, sorn at indtænde, at den givne fremstilling af ligningsregler være af tydeligvis rigtighed. Ligeledes bedes brug underretning om fejl - herunder meningsfor trykfejl - til en af følgende personer:

Assistent P. Kising,
overassistent Borch-Jensen,
sekretær Leif Norman-Jørgensen
fuldmægtig fru Ringling-Andersson
eller
kontorchef Knud Sørensen, sekretær

A. Jourføringen af vejledningen.

Der er planlagt en løbende a jourføgen, samt en årlig, mere omfattende i ber - januar). Ved den løbende a jour indarbejdede afgørelser og litteratur, d lig ændring af praksis, afklaring af lovændringer, forsåvidt ændringer igangværende stuligning. Ved indarbejdede afgørelser og litter praksis afgørende, men som ent/ fremstilling eller giver anledning

Mindre omfattende er eller sletning af enkelte ord henholdt til udsendte rettelser

Sikringsregisteret vil Af hensyn til arbej/ besvarelse af spørgsmål/ særligt farvet papir bliv stemmelser m.v., i det r vejledningen.

A. Jourføringen sider til vejledningen som regel vil være udsdskiftet. På en ud ligningsvejledning redaktionen af d være anført en rettet.

Den a jourførelse vil sigte på at give udtryk for de til enhver tid gældende regler, således at der ikke findes regler, der ikke har aktuel betydning. Det vil af hensyn til arbejdet med ændringer af skatteansættelser for tidligere år være nødvendigt, at udsdskiftede sider opbevares til sagbehandlingens orientering om den tidligere gældende ret. Skanner redaktionen, at den udsdskiftede side kan bortkastes, vil der nedest på udsdskifningstiden være anført et R.

Forholdet til offentlighedsloven.

Da vejledningen er omfattet af lovens regler om i forvaltningen, skal skatteydere, disses opm på forlangende have adgang til at gøre af vejledningen. Aktindsigten an pågældende adgang om fotokopi af i dog

Lsr.: Landskatteretskendelse. En kendelse, der citeret som f.eks. lsr. 1968/69.2113 er ikke offentliggjort, men kan findes i registret på værelse 585. Er kendelsen citeret således: lsr. 1968.50 er kendelsen offentliggjort i Meddelelser fra Landskatteretten. 50 henviser til nr. i hæftet, ikke til sidetallet.

Lsr.: Kendelse afgjort af landsoverkammeret; Medd.: Meddelelser fra statens ligningsdirektorat og ligningsrådet.

C (nr.)
T (nr.)
N (nr.)
O (nr.)
F (nr.)
H (nr.)
Henviser til afgørelse truffet af statens ligningsdirektorat eller ligningsrådet.

Skd. Medd.: Meddelelser fra skattedepartementet.
Skd. (nr.) Henviser til afgørelse truffet af skattedepartementet.

S. (nr.) Henviser til journal nr. vedrørende afgørelse truffet i direktoratet for Københavns skattevæsen.

Marts 1973.

DIREKTORATET FOR KØBENHAVNS SKATTEVÆSEN

Vejledning til udarbejdelse af skatteansættelser 1973.

havde fået en bøde på 10.000 kr. I langt de fleste tilfælde blev vor målsætning opfyldt. I andre tilfælde blev afhørte rasende over bøden og nægtede at vedtage et bødeforelæg. Når sagen så blev sendt til politiet for at få sagen afgjort ved domstolene, endte det gerne med, at den pågældende skrev under på bødeforelægget alligevel.

I 1992 kom den store kontrolaktion med undersøgelse af fradrag for fagforeningskontingenter.

Bødeafdelingen behandlede ca. 2.000 sager. Det var alt for meget for to medarbejdere, så vi fik lov til at låne otte medarbejdere i to eller tre år for at komme i bund med sagerne. Det satte os lige så mange år tilbage, idet andre sager stort set måtte vente til vi var færdige med aktionen. Denne sluttede med - synes vi - et pænt resultat.

Bødeafdelingen fortsatte herefter med 6 medarbejdere.

Gennem årene fik vi et rigtigt godt samarbejde med politiet og anklagerne i København. Dommerne i byretten roste afdelingen for det gode forarbejde, der var lavet i sagerne. Og hvis jeg må prale

lidt, så vandt vi over 90 procent af sagerne i retten.

På et tidspunkt vistnok i 1993 begyndte vi et samarbejde med told- og skatteregionerne, Frederiksberg og København, i sager, hvor der var unddraget skat og moms. Derved sparede vi borgerne for at skulle møde til ansvarsforhandling i København for så bagefter at møde i regionen og skulle forklare de samme ting dér. Derved foregreb vi Skatteministeriets senere regel om, at de kombinerede sager med skat og moms skulle behandles samlet, og bøden skulle opkræves et sted.

Bødeafdelingen behandlede sager mod lønmodtagere med sorte indtægter, erhvervsdrivende med rod i regnskaberne, manglende indtægter, fiktive fradrag, dobbelte fakturaer eller borgere, der ikke havde selvangivet aktieavancer, ejendomsavancer osv. – bare for at nævne nogle eksempler.

Hvis undragelsen var 100.000 kr. eller derunder, kunne bødesagen slutes med et bødeforelæg, hvis den sigtede ønskede dette. Oversteg undragelsen 100.000 kr. skulle sagen overdrages til politiet med henblik på at indbringe sagen for retten, hvis overtrædelsen vurderedes til at være forsætlig.

På et tidspunkt besluttede skatteforvaltningen at benytte tvangsbøder (dagbøder) til inddrivelse af regnskaber eller regnskabsmateriale. Ingen kunne rigtigt huske, hvordan proceduren var. Det var flere år siden man sidst havde anvendt denne metode.

Bødeafdelingen opklarede problemet og opgraderede afdelingens eneste kontordame til at behandle disse dagbødesager.

Mange af sagerne måtte imidlertid henlægges, da materialet var brændt, smidt

ud eller på anden måde ikke eksisterende. Desuden kunne de tilskrevne ikke afsone bøderestancerne på grund af pladsmangel i fængslerne, eller hvis de havde viljen til at betale, men ikke havde midler til det. Succesen var til at overse.

Bødeafdelingens arbejdsopgaver

Arbejdsopgaverne i bødeafdelingen var følgende:

Vurdering af ansvarsspørgsmålet i de sager, der forelægges for eller afgives til Bødeafdelingen.

Foranledige beskikkelse af forsvarer efter skattekontrollovertrædernes begæring, eller hvor det skønnes formålstjenligt under hensyntagen til sagens karakter og overtræderens personlige forhold.

Foranledige og/eller deltage i efterforskningen i skattekontrollovertrædelse (ransagning, beslaglæggelse og politimæssige afhøringer).

Afholde ansvarsforhandling med skattekontrollovertrædere.

Pålægge bøder i sager, som kan slutes administrativt, og udfærdige tiltalebegæring med påstand om frihedsstraf eller bøde i sager, der ikke kan afslutes administrativt.

Foranledige opkrævning af kommunens andel af bøder i skattekontrolløvsager, der er behandlet af told- og skatteregionerne.

Deltagelse i retsmøder i skattestraffesager.

Pålægge dagbøder til brug for inddrivelse af selvangivelser og regnskaber.

Koordinering af sager, som er behandlet af told- og skatteregionerne på afgifts-siden, med skatteforvaltningens skatte-mæssige behandling.

Deltagelse i skatteforvaltningens INFO-gruppe og Kontrolgruppe.

Diverse journalfunktioner, såsom:

- registrering af sagerne,
- arkivering af sagerne,
- regnskab med ferier, tidsregistrering, flex og sygdom,
- o. m. a.

Min egen funktion indebar følgende opgaver:

Administration i form af:

- opstilling af retningslinjer for sags-behandlingen,
- foreløbig vurdering af sagernes karakter og egnethed,
- uddelegering af opgaverne,
- styring af opgavernes forløb og afslutning,
- statistik.

Repræsentere Bødeafdelingen ved møder, hvor spørgsmål, som falder ind under Bødeafdelingens arbejdsområde, kan opstå.

Vejleder i spørgsmål om skattestraf-fesa-ger mod personer og selskaber.

Udfærdigelse af anmodninger om forsvar-erbeskikkelse.

Deltagelse i sagsbehandlingen med egne sager eller sammen med sagsbehandlere ved ansvarsforhandlinger.

Deltagelse i retsmøder som sagkyndigt vidne eller almindeligt vidne.

Kontaktperson til told- og skatteregio-nerne i København og Frederiksberg samt Frederiksberg Skattedirektorat.

Kontaktperson til Told- og Skattestyrel-sen, Overtrædelseskontoret.

Repræsenterer Bødeafdelingen i Kontrol-gruppen og INFO-gruppen.

Deltager i samarbejdet mellem kommu-ne, politi og told- og skatteregionerne i Københavnsområdet:

- Den uformelle kontaktgruppe (DUK) (Københavns politi, told- og skatteregionerne, København og Frederiksberg samt Københavns Skatteforvaltning)
- Følgegruppen (cheferne i:) (Københavns og Frederiksberg politi, told- og skatteregionerne, København og Frederiksberg samt København og Frederiksberg kommuner)

I relation til personalet:

Bedømmelse af medarbejderne.

Personalepleje.

Bødeafdelingen fortsatte sit virke indtil udgangen af 2005, hvor medarbejderne blev flyttet til skattecenter Nærum sammen med straffemedarbejderne i region København. Dermed sluttede æraen for Københavns Skatte- og Registerforvaltning.

For mit eget vedkommende var min sidste dag i Københavns Skatteforvaltning allerede den 31. oktober 2005, idet jeg den 1. november 2005 blev ansat i SKATs Hovedcenter i Østbanegade.

Svendborg toldbygning

af Hans Kaae

Ny toldbygning i 1876

Den først kendte toldbygning ved Svendborg Havn blev bygget i 1830 og lå på Havnepladsen med adgang til de ca. 200 m bolværk, som Svendborg Havn dengang bestod af. Herfra foregik al toldbehandling indtil jernbanen mellem Svendborg og Odense blev åbnet i 1876, hvor toldboden blev flyttet til en toetagers bygning nord for den nye banegård. Her var der også skabt en godsbanegård, da byen forventede sig meget af det nye "trafikvidunder": jernbanen.

Placeringen af toldboden ved jernbanen skal netop ses i sammenhæng med forventninger til store godsmængder, der nu kunne transporteres med jernbanen. Men det må også bemærkes, at toldbygningen tilhørte Sydfyenske Jernbane-Selskab, idet selskabet ifølge koncessionen af maj 1874 om bygningen af Svendborg-Odense banen havde forpligtet sig til at stille lokaler til rådighed for toldvæsenet samt til at betale halvdelen af udgifterne til brændsel og belysning. Det betød på den anden side også, at toldboden efter datidens opfattelse lå for langt fra hav-



Toldkammeret ved jernbanen er den to etagers del bygningen..

Foto 1905. Svendborg Byhistoriske Arkiv.

nen, som den selvfølgelig også skulle betjene. Det var ikke mindst mæglere, skippere og andre som mange gange dagligt havde ærinde på toldkammeret, der beklagede sig.

Konflikten havn-jernbane

Måske var placeringen ved jernbanen allerede fra starten en fejltagelse, for andre transportsystemer var også i vækst.

Svendborg Havn blev udvidet flere gange. 1872-1876 blev Jessens Mole anlagt og senere Nordre Havn 1890-1893 og Østre Havn 1898-1901. Udvidelserne medførte en stærkt stigende aktivitet på havnen og dermed konstant flere opgaver for toldvæsnet.

I 1876 var der ansat en toldkontrolør og to toldassistenter, men allerede i 1885 var der ansat to kontrollører og otte assistenter. Også havnepengene fra skibe og varer var i stærkt vækst fra kr. 25.514 i 1876/77 til kr. 59.054 i 1895/96, og indførselstolden blev i samme periode næsten fordoblet fra kr. 138.725 til kr. 248.569.

I forlængelse af den stærke vækst på havnen voksede klagerne herunder også fra byens toldforvalter F.M. Tofte, der naturligvis som embedsmand var mere forsigtig end Handelsforeningen i Svendborg, der i en henvendelse til Finansministeriet fra 1891 ønskede at få ændret beliggenheden, der var ”uheldig og lidet passende for den Udvikling som Handelen har taget siden Toldboden blev bygget”. Det uheldige i, at Jernbanen lå mellem toldboden og havnen, blev også påpeget, ligesom stadig flere skød genvej tværs over sporterrænet. Frem til 1889 foregik der kun rangering med gods-vogne trukket af heste, men herefter blev

det mere farligt, da Sydfyenske Jernbanelov Selskab anskaffede et rangerlokomotiv. I et ”Politireglement for Svendborg Havnespor” havde Indenrigsministeriet fastlagt at ”såvel foran enkelte Lokomotiver som foran Vogntog, der fremføres på Havnesporet, skal der gå en af Banens Betjente ringende med en Klokke og i mørke desuden forsynet med en tændt Håndsignallanterne”. Men denne foranstaltning rakte ikke, da Svendborg-Nyborg banen blev åbnet 1897, hvor der kom persontog på sporene og passage over dem blev forbudt.

”Som følge heraf vil Vejen til Havnen forlænges ikke saa ganske lidt og dermed forårsage yderligere Tidsspilde og Ulempe for alle”, var toldforvalterens kommentar til den nye udvikling.

Det u hensigtsmæssige ved placeringen ved jernbanen i stedet for ved havnen blev understreget af, at der i 1884 blev opført en toldopsynsbygning ved Jessens Mole. Nok var der et vist udsyn fra 1. salen på toldboden ved jernbanen over havnen, men specielt for den sydlige del af havnen kneb det med oversigten, og toldopsynsbygningen var til stor hjælp, også fordi den var forsynet med en karnap, så man havde udsyn til siderne langs kajen.

Det upraktiske toldkammer

Ikke uventet var der også problemer med det gamle toldkammers størrelse. I stueetagen var der 190 m² til rådighed fordelt med 30 m² til vejerbod, 128 m² til pakhus og 32 m² til assistenternes kontor og soveværelse.

At vejerboden var for lille betød, at sortering og ekspedition blev mere besværlig, og i pakhuset måtte varerne stables alt for højt, hvilket ligeledes besværliggjorde sor-

tering og toldbehandling, hvis der ellers kunne skaffes plads til varepartiet.

På 1. salen var der i alt 60 m² fordelt med hovedkontor og kontorer til kontrollører og toldforvalter, og det var for lidt plads til både personale og publikum. Desuden manglede der arkivplads, hvorfor ældre sager måtte opbevares under taget, hvor de var truet af fugt.

Som nævnt havde Handelsstandsforeningen i Svendborg 1891 henvendt sig angående toldbodens placering og påpeget den manglende plads.

Med hensyn til placeringen mente Overtoldinspektoret i svaret, at en flytning af toldboden ville blive for kostbar og ikke have den ønskede effekt på grund af havnens store udstrækning.

Derimod var man lidt mere imødekommende, hvad pladsproblemet angik, idet Overtoldinspektøren tjenstligt blev anmodet om ”saafremt en Udvidelse eller

Ombygning af Jernbanens Varehus skulde blive besluttet at have Deres opmærksomhed henvendt paa, at der ved samme Lejlighed sørges for en udvidelse af det nuværende Pakhusrum”. I det mindste erkendte Overtoldinspektoret, at der var et pladsproblem, og i de følgende år blev det åbenbart klart, at der var problemer med både placering og størrelse.

I maj 1895 fik toldforvalter F.M. Tofte omsider bemyndigelse af Generaldirektoratet for Skattevæsenet til at indlede forhandlinger med Svendborg Byråd om at erhverve en grund på havnen til en ny toldbod. Behovet var omsider erkendt fra alle sider.

Planer og budget

Det trak lidt ud med at få en grund på havnen. Det hang sammen med en vis usikkerhed om, hvor sporet til Svend-



Postkontoret og jernbanestationen i Svendborg. Den toetagers bygning i baggrunden var toldkammer frem til 1901, da den nye bygning ved havnen blev taget i brug. Foto 1910. Svendborg Byhistoriske Arkiv.

den ”ufuldkomne skitse” og toldforvalter Toftes forslag. J. Vilh. Petersens første egentlige udkast til den nye toldbygning blev fremsendt 15. august 1898, men i virkeligheden var der tale om to udkast.

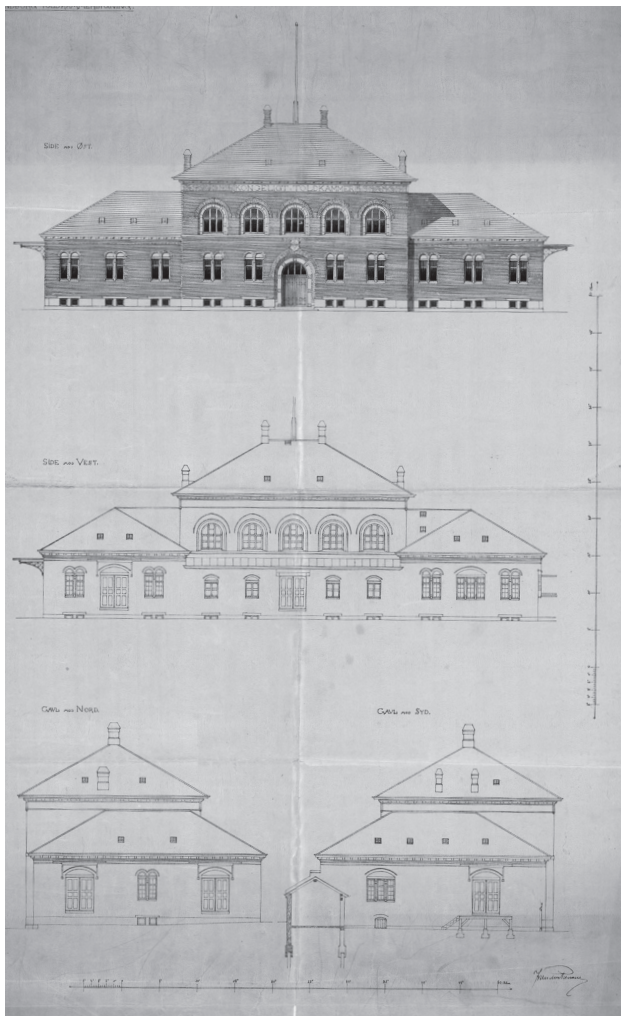
I det ene følges Barners idé om en midterfløj i to etager og sidefløje på en etage, men midterfløjen var rykket lidt frem i forhold til sidefløjerne, hvilket bevirkede at bygningen gjorde et mere imponerende indtryk.

Stueetagens lokaler beløb sig til ca. 650 m² og 1. salens til ca. 185 m², og det samlede areal blev nogenlunde som overtoldinspektør Barning havde forestillet sig i den ”ufuldkomne skitse”.

I det andet udkast var bygningen gjort asymmetrisk, idet den to etagers bygningsdel var placeret ved bygningens ene side således, at den et etagers fløj gik ud i et. Bygningen fik derved et mindre harmonisk udseende end ved det første udkast, og forslaget ses ikke siden, men havde i øvrigt hvad angår etagearealet samme størrelse som første udkast.

Man bemærker i øvrigt ved nærmere studium af begge planer, at de ønskede tre toiletrum ikke kan findes – men derimod er der under et halvtag i gården til bygningen afsat noget, der i betænkelig grad ligner fire gammeldags retirader!

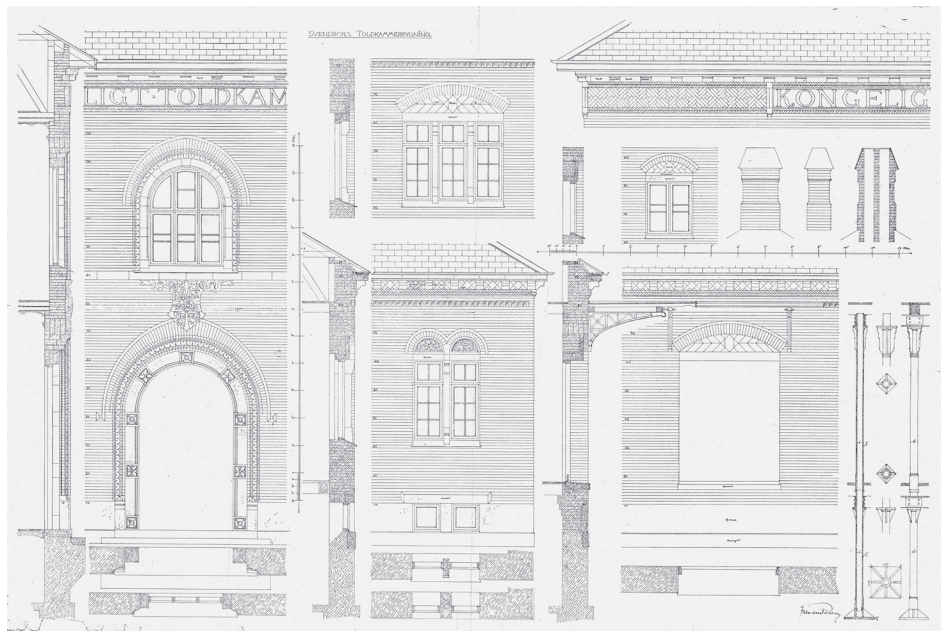
Den samlede pris for projektet blev



Opstalt af Toldbodens østside. Det er kgl. bygningsinspektør J.V. Pedersens oprindelige tegning, hvor uret er sparet bort – men det blev der senere rådet bod på. Svendborg Byhistoriske Arkiv.

anslået til kr. 140.000, og bygningsinspektør J. Vilh. Petersen havde nok på fornemmelsen, at projektet hørte hjemme i den dyre ende.

I hvert fald anstillede han i følgeskrivelsen til planen sammenligninger med Esbjerg Toldkammer, som han selv havde



Bygningen er karakteriseret ved en række fine detaljer i murværket, der blev karakteriseret som det bedste håndværk i Svendborg. J.V. Pedersens tegning 1900. Svendborg Byhistoriske Arkiv.

færdiggjort 1897. Bygningen i Esbjerg kostede kr. 100.000, men da bundforholdene i Esbjerg var langt gunstigere end i Svendborg og da bygningen i Svendborg var større, synes kr. 140.000 at være passende.

Det mente finansudvalget nu ikke og gjorde opmærksom på, at projektet i Esbjerg var skåret ned fra kr. 125.000 til 100.000, og at der alligevel var kommet en god toldbygning ud af det.

Projektet i Svendborg kunne derfor mindst tåle en nedskæring på kr. 20.000 – og da det kom til stykket blev nedskæringen på kr. 28.000, således at bevillingen kom til at lyde på kr. 112.000.

Overtoldinspektør Barner ”trøstede” i et brev 20. december 1898 bygningsinspektøren med at ”vi have vor Ryg fri naar det ved 10 Aars forløb viser sig at være

utilstrækkelig og daarlig Oeconomi”. Men han må alligevel bede bygningsinspektøren om at ”klemme bygningen sammen c. 10 Al = c 200 kv Al¹ (6,2 m = 80 m²) i Stueetagen og tilsvarende på 1. sal”, da han – noget selvmodsigende i forhold til sine trøstens ord – ”maatte indrømme over for Ministeren... at efter Forholdene for Tiden er Pakhuus og Veierbod større end fornødent og at Contoirlocalerne paa 1ste Sal ere selv for en lang Fremtid for store”.

I begyndelsen af året 1899 er bygningsinspektør J. Vilh. Petersen klar med besparelserne.

En tredjedel opnås ved at gøre bygningens længde lidt mindre, men derudover drejer det sig mest om forhold, der ikke begrænser bygningens funktionalitet, såsom at et muret hegn erstattes af et

plankeværk, at et ”Taarnuhr” sløjfes, ligesom der ikke kom linoleum på gulvene.

En af besparelserne var bygningsinspektør J. Vilh. Petersen godt tilfreds med. Toldforvalteren havde ønsket at bygningen blev opvarmet med et ”Centralvarmeapparat”, men i stedet blev det til kakkelovne. Det anså bygningsinspektøren for en fordel, fordi centralvarmeapparatet skulle installeres i kælderen, og her var der risiko for indtrængen af vand ved oversvømmelser på havnen samtidig med, at det ville være svært at komme af med vandet igen, da eventuelt kloakudløb ville komme til at ligge for lavt.

Ved finansloven for 1899/1900 bevilgede Rigsdagen i alt kr. 128.465 til opførelse af en toldkammerbygning i Svendborg.

Der var som nævnt ovenfor afsat kr. 112.000 til selve bygningen, hvortil kom kr. 15.565 til Svendborg Kommune for grunden ved Jessens Mole og yderligere kr. 900 til Svendborg Kommune for at etablere en vejforbindelse til toldkammeret.

Nu var det finansielle grundlag i orden og i en skrivelse af 4. april 1899 fra Over-toldinspektoratet for Østifterne anmodede overtoldinspektør Konrad von Barner tjenstligt ”Hr. Bygningsinspektøren om behagelig at ville foranledige det fornødne til Byggeforetagets Udførelse.”

I første omgang blev handelen med Svendborg Byråd vedrørende grunden på Jessens Mole afsluttet og være klar til overdragelse 15. maj 1899.

Men det kom til at knibe med at få tegningerne til bygningen klar.

Bygningsinspektør J. Vilh. Petersen sendte i juni forskellige planudkast til Over-toldinspektoratet, men gjorde ved samme lejlighed opmærksom på, at han på grund af travlhed først kunne gå i

gang med de detaljerede tegninger ”noget ind i juli”.

I begyndelsen af oktober 1899 var den endelige trykte version af tegningerne færdig, og i mellemtiden var grundens evne til at bære undersøgt ved borer.

Byggearbejdet

Den første større entrepriser med piloterings- og funderingsarbejderne blev udført af entreprenør F. Hansen, Svendborg og skibsbygmester N.F. Hansen, Odense.

Grunden lå som tidligere anført ved Jessens Mole, der var anlagt 1875-1876 og bestod af opfyld, der stammede fra udgravningen af havnebassinet. Den bløde bund krævede 653 granpæle i længder fra 9 m til 12 m for at nå ned på fast bund, og det skulle være fejlfri, friske stammer, hvilket skibsbygmesteren antagelig stod som garant for.

Det er omhyggeligt anført i entreprisematerialet, at pælen har nået den faste lerbund, når den ved fem slag med 1200 pounds vægt i faldhøjden 15 fod ikke går længere ned end 1 ¾” ved hvert slag.

Oven på og omkring pælene skulle der støbes betonbjælker til at bære bygningen. Igen er det meget nøje angivet hvorledes blandingsforholdet og selve blandedarbejdet skulle være, men der omtales ikke nogen jernarmering i overslaget for bygningsomkostningerne, så betonen alene måtte bære.

Af de øvrige større entrepriser gik to til virksomheder i Svendborg, nemlig murerentreprisen, der blev vundet af murermestrene R. Rasmussen og P.C. Jensen, mens skifferdækning, kobber- og zinkarbejdet gik til blikkenslager Dahl.

Tre mindre opgaver gik også til Svend-

borg virksomheder. Indlægning af vand og gas i bygningen med lamper blev udført af gasmester B.M. Wivel og L. Lange og H.P. Jensen leverede kakkellovne. Brolægning blev foretaget af brolægger Niels Olsen og Edw. Rosenstand.

Af større opgaver gik kun en til Odense, nemlig tømrerarbejdet udført af tømrermestrene J.P. Hansen og M. Madsen, mens Mejlgade Damp Save- og Høvlværk fra Århus udførte snedkerarbejdet og James Maag og Thorald Müller fra København stod for granitarbejdet.

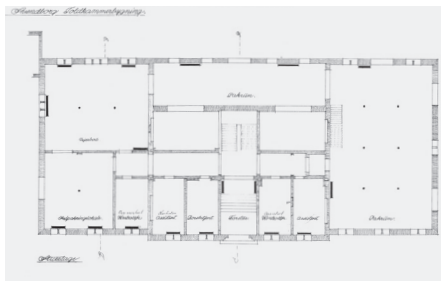
De mere specielle opgaver var der åbenbart ingen lokale virksomheder, der kunne udføre.

Selv om tårnuret var sparet væk i første omgang, var det alligevel med i det endelige projekt, og det blev leveret af den kendte tårnursfabrikant Bertram Larsen, København. Yderligere fremgår det, at bygningen var forsynet med en ”lynledning” fra L. Joh. Larsen, Odense samt at stenhuggerarbejdet blev udført af billedskærer S. Sørensen, Odense

Derimod kunne Svendborg godt levere en ringeinstallation ved maskinist H.P. Frandsen.

Langt de fleste af opgaverne blev udbudt i licitation. Der var mellem seks og elleve tilbud på de enkelte entrepriser, flest på murerarbejdet efterfulgt af snedkerarbejdet, og kobber- og zinkarbejdet.

Bygningsinspektør J. Villh. Petersen havde ladet udarbejde et meget detaljeret overslag over omkostningerne ved de enkelte arbejder, og det må anses for et effektivt styringsinstrument. Visse arbejder blev dyrere end forventet, mens andre var billigere, men alt i alt lykkedes det at styre økonomien så de samlede byggeomkostninger blev kr. 112.000,- altså præcis det bevilgede beløb.



Stueetagen på Toldbygningen. I den venstre fløj er vejerbod, indpakkingslokale og kontrollørkontor, og i den højre fløj er pakrummet, der fortsætter ind i midterpartiets vestlige halvdel. I den østlige del af midterpartiet er lokaler til assistent, rorsbetjent, kontrollør og assistent. Kgl. bygningsinspektør J.V. Pedersens tegning 1900. Svendborg Byhistoriske arkiv.

Heraf gik ca. kr. 56.000 til virksomheder i Svendborg, idet piloteringsentreprisen blev delt mellem Svendborg og Odense jævnfør at opgaven blev løst ved en entreprenør fra Svendborg og en skibsbygmester fra Odense.

Odensevirksomheder fik opgaver for ca. kr. 37.000, mens ca. kr. 5.000 gik til københavnervirksomheder og ca. kr. 3.000 til et Århus-firma. Godt kr. 3.000 medgik til firmaer, hvis hjemsted ikke lader sig afgøre, og resten, kr. 8.000 til aflønning af bygningsinspektøren, konduktøren og stadsingeniøren.

Byggeriets forløb kan følges gennem afregningerne til entreprisetagerne.

Piloteringen fandt sted i efteråret 1899 og i de første måneder af 1900. Murerne tog fat i foråret 1900 og arbejdede året ud og lidt ind i 1901, og nogenlunde samtidigt udførte tømrerne deres arbejde. Bygningen var under tag i slutningen af 1900, og foråret samme år blev der indlagt gas og vand samt installeret kakkellovne.

Bygningen blev taget i brug d. 23.

marts, men var næppe helt færdig på det tidspunkt – i hvert fald sker de sidste afregninger med håndværkere i juli måned.

Bygningen

Som nævnt var det på grund af den bløde bund nødvendigt at pilotere med granpæle, der bærer betonbjælker som bygningens fundament.

Bygningen har en sokkel af granit, der hviler på betonbjælkerne, og den er udført i røde mursten med tag af skiferplader. Den er strenget symmetrisk opbygget og består af et midterparti i to etager og sidefløje i en etage og begge steder er loftetagen lige så god som en fuld etage.

Midterpartiet på bygningens østside, der vender ud mod havnen, er rykket lidt frem i forhold til sidefløjene og her er hovedindgangsdøren placeret i symmetriaksen.

Vinduernes udformning i facaden afspejler funktionerne i bygningen.

I stueetagen, hvor varerne blev håndteret, og det dertil knyttede personale havde kontorer, er vinduerne smallere end på 1. salen.

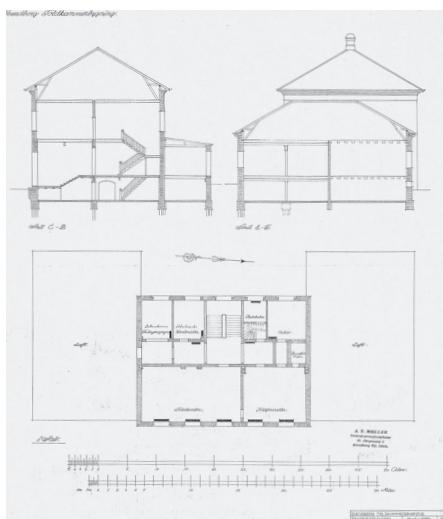
Det lukkede udtryk understreges af en lodret granitprosse midt i vinduesåbningen. Derimod er de fem vinduer i facadens førstesal store og indfattede med kridtsten. De har den samme type bue som indgangsdøren, hvorved der skabes en klar forbindelse mellem indgang og 1. sal, hvor det overordnede toldarbejde foregik.

Langs vestsiden løber et jernbanespor med mulighed for af- og pålæsning på en perron med port ind til bygningen. Mod nord er der en port og rampe til køretøjer

og mod syd er der en indhegnet gård med et vareskur.

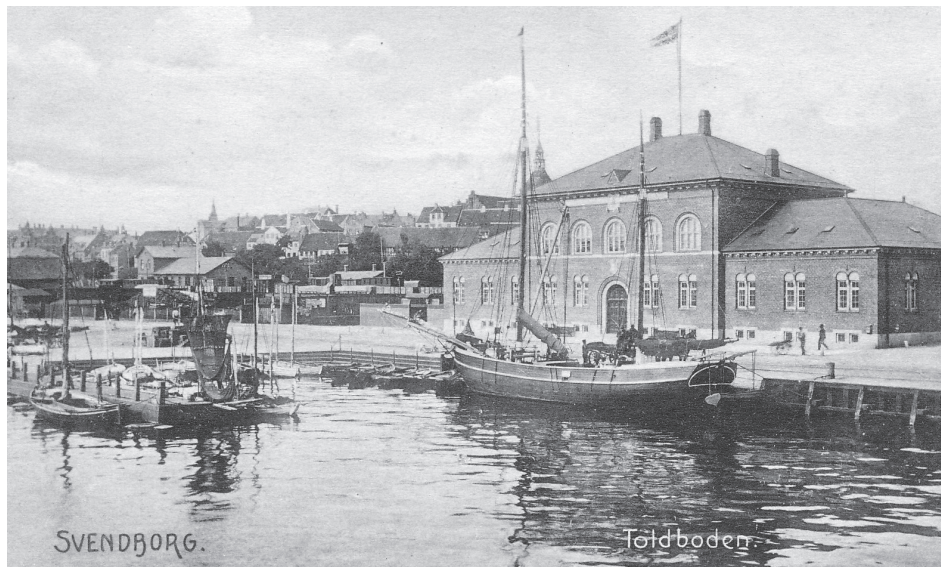
Bygningen er udsmykket med forskellige udskårne billeder i savonnieresten anbragt inde i murbuen over vinduerne i facadens stueetage og i nordgavlen. Motiverne er bl.a. årets måneder og befordringsvæsnet før og nu.

Murværket anses af mange for noget af det bedste håndværk, der findes i Svendborg



Forste sal på Toldbygningen. De bedst placerede lokaler lå på østsiden, der vendte ud mod havnen, og her holdt toldforvalteren og toldkontoret til. De mindre lokaler på vestsiden busede frilageropsyn, kontorister og arkiv. Kgl. bygningsinspektør J.V. Pedersens tegning 1900. Svendborg Byhistoriske Arkiv.

borg, og uden tvivl er det murerarbejdet med de mange gennemførte detaljer, der afgørende skaber indtrykket af en solid og magtfuld bygning. Hertil medvirker også rigsvåbnet, der er anbragt over hoveddøren sammen med en bred frise over de øverste vinduer med ordene ”Kongeligt Toldkammer”.



Toldbygningen set fra havnesiden. Uret sidder i gesimsen lige under taget midt i indskriften "Kongeligt Toldkammer". Foto 1902. Svendborg Byhistoriske Arkiv.

Bygningens indre betegnes også som meget tiltalende.

Fra hovedindgangsdøren fører en bred stentrappe til en flisebelagt vestibule – måske er det med til at understøtte det magtfulde i bygningen, at man nærmer sig kontorerne beliggende på 1. sal ved at gå op ad en bred trappe i et større rum

Fra vestibulen i stueetagen fører en gang til højre til to assistentkontorer og til venstre til rorsbetjentenes værelse og to toldkontrollørers kontor. I stueetagens sydende ligger vejerbodslokalet på 100 m² og udleveringslokalet for fortoldet gods. Pakhuslokalet optager resten af bygningens stueetage og er på 315 m² og er støttet af fire ret enkle runde jernsøjler.

På førstesalen findes hovedkontoret på 67 m², toldforvalterens kontor på 40 m², kontorpersonalets værelse, arkivlokale og to andre lokaler og hvælving til pengeeskabet.

Ved indvielsen i marts 1901 var der i bygningen en del uudnyttet etageareal.

Under bygningen var der udgravet en krybekælder med en loftshøjde på ca. 2 m og med veletablerede adgangsforhold.

Lofterne over sidefløjene var ligeledes fuldt ud tilgængelige og med tilstrækkelig højde til at der kunne indrettes nye lokaler. Foreløbig blev de betegnet som pakhuslofter.

Svendborg fik først et elektricitetsværk i 1906, så bygningen var oplyst ved gaslamper af den såkaldte gasglødetype. Som supplement var der anbragt en stor buelampe over opgangen fra vestibulen.

Helt uden elektricitet var toldkammeret ikke, idet der var installeret "elektriske ringeledninger" så man kunne tilkalde personale ved portene og fra vejerbodslokalet – strømmen kom fra Hellesens tørelementer.

Sammenfattende om bygningen gæl-

der, at den er enkelt udført med relativt få udsmykningsarbejder, men at den med symmetrien, det fremskudte midterparti samt den tydelige funktionsopdeling gennem vinduerne i første- og anden sal sender et klart signal om styrke og autoritet.

Placeringen ved Jessens Møle gjorde det umuligt for skibe, der anløb havnen at undgå at få øje på toldboden, og det kunne måske også være nødvendigt i Svendborg, der var berygtet for udtalt smuglerivirksomhed, sikkert fordi befolkningen havde et stort islæt af søfolk, der var vant til at klare sig selv uden autoriteters indblanding.

Træk af forandringer siden indvielsen

Selv om man i 1901 stod med en meget tiltalende bygning, viste det sig i løbet af årene, at besparelsen ved at anvende kakkelovne i stedet for et centralvarmeanlæg medførte store ulemper for personale og kunder.

I en klage underskrevet af hele personalet hedder det, at det var for koldt om morgenen ”men om eftermiddagen så uudholdeligt varmt, at man vinterdage må holde vinduer - eller døre til trappegange - åbne”. Hertil kom røgplage og utilstrækkelig opvarmning af det store vejerbodslokale.

Et af problemerne ved at etablere et centralvarmeanlæg med stokerfyr var, at der for ofte var oversvømmelse i bygningsens kælder, og at det var vanskeligt at få vandet væk, hvilket selvsagt ikke ville bekomme fyret vel.

Et centralvarmeprojekt fra 1939 blev genoptaget i 1946, men resultatet var kun, at kælderen blev forsynet med et

dræn hele vejen rundt langs indersiden af murene. Vandet fra drænet kom via en grundvandspumpe over i kloaksystemet, og derved var det lettere at holde kælderen tør. Selv med drænet ville det være nødvendigt med særlige foranstaltninger for at holde kedelrummet og brændselrummet fri for vand.

Midt i 1950'erne begyndte fjernvarmen at brede sig i Svendborg, og tilslutning hertil blev løsningen på varmemproblemet i toldbygningen - et fjernvarmeanlæg er ikke så sårbart for indtrængende vand som et stokerfyr.

Personaleforholdene blev også forbedrede i tidens løb - der blev indrettet frokoststue i loftsetagen i sydføljen, ligesom toilet- og badeforhold kom i orden.

I tiden efter 1901 fik toldvæsenet flere fiskale opgaver, og navnlig indførelsen af almindelig omsætningsafgift i engrosledet (OMS) i 1963 gav en anslået mindst tredobling af anmeldte virksomheder.

Der var behov for flere kontorer, og da udleveringslokalet længe ikke havde været anvendt efter sit formål og vejerboden kunne indskrænkes, kunne kontorerne placeres her.

Det hele skulle gå hurtigt, og arbejdet, der også omfattede flytning af toiletter, gennembrud af mure og nye vinduer, kom af den grund ikke i udbud. Det skulle imidlertid ikke være et problem, da ”Toldkammeret har tillid til håndværkerne, og man tror ikke, at ombygningen bliver en øre dyrere uden indhentning af tilbud.”

Indførelsen af meromsætningsafgiften (MOMS) i 1967 øgede behovet for plads, og i finansåret 1968/69 blev der bevilget kr. 340.000 til projektering af en gennemgribende ombygning af toldbygningen. Planen var at inddrage pakhuslokalet til



*Vue over den nordøstlige del af havnen – viser den nye toldbods centrale placering i havnens liv.
Foto 1910. Svendborg Byhistoriske Arkiv.*

kontorer samt at opføre en regulær tilbygning mod syd. Den skulle være i toldbygningens fulde bredde på 18 m og føje 13 m til bygningen mod syd. Tilbygning og ombygning gav alene i stueetagen 29 rum af kontorstørrelse, og tanken var at inddele bygningen i sektioner, således at tilbygningen skulle rumme Distriktskontrollen, omkring en fjerdedel af den gamle bygnings sydende skulle rumme ekspeditionen, mens resten skulle rumme Virksomhedskontrollen.

Det er vanskeligt at forestille sig en vellykket tilbygning til den oprindelige toldbod, der med sin tydelige symmetriakse og sammenhængende fløje udgør en samlet enhed. Det kom heldigvis aldrig så langt, for i marts 1972 meddelte Direktoratet for Toldvæsenet, at ”den planlagte ombygning af Svendborg toldkammer-

bygning .. ikke forventes at komme til udførelse.”

Toldkammeret efter 1993

I 1993 flyttede Told & Skat fra Jessens Mole til nye bygninger opført i forbindelse med det tidligere bryghus, og toldboden blev sat til salg.

Bygningen havde indlysende kvaliteter til at skabe et maritimt oplevelsescenter og museum, og i foråret 1994 erhvervede Svendborg Kommune bygningen med det formål.

Med udgangspunkt i forslag fra en arbejdsgruppe nedsat i september 1995 udarbejdede arkitekt Niels F. Truelsen i samarbejde med Svendborg Museums daværende chef, Henrik Jansen, et spektakulært projekt, som blev præsenteret

for offentligheden i oktober 1997. Kort efter ansøgte man Skibsreder A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formål om 40 mill. kr.

Lokalt var der imidlertid ikke enighed om projektet. Det faldt bl.a. Foreningen til Bevaring af Svendborg for brystet, at der bag toldkammeret skulle opføres en glasbygning, der var højere end toldkammeret, fordi den skulle rumme en gammel skonnert komplet med rigning. Ligeledes vakte det mishag, at taget på bygningens midterfløj skulle hæves med en etage. Resultatet blev, at A.P. Møllerfonden ikke bevilgede de 40 mill. kr., og projektet måtte opgives.

I foråret 1998 blev bygningen erhvervet af Grossistfirmaet Jens J. Aagaard A/S, der importerer og eksporterer gaveartikler og smykker. Ifølge lokalplanen skulle køber være en havnerelateret virksomhed, men da en del varer kom i containere anså Svendborg Byråd betingelsen for at være opfyldt.

Mens Jens J. Aagaard havde bygningen, blev den gennemgribende restaureret med stor respekt for dens oprindelige kvaliteter samtidig med at der blev installeret moderne sikringsudstyr. Smykkefirmaet forlod bygningen 2011, og den har siden været til salg.

Kilder:

Landsarkivet for Fyn:

Den kgl. bygningsinspektør
Toldbygninger på Fyn, korrespondance,
bilag mv.

Rudkøbing Toldkammer 1890-1892
m.m. (løbenummer 96)

Svendborg Toldkammer. div. 1899-1901
m.m.

Rigsarkivet:

Overtoldinspektoratet for Østifterne
Sager vedr. toldkammerbygninger
Svendborg (løbenummer E-297)
Told- og Skattemuseets bygningsarkiva-
lier for Svendborg Toldkammer

Litteratur:

Tidsskrift for Toldvæsen, februar 1902,
s. 21-23

Viinholt-Nielsen, Lars: Svendborgbanen
i 125 år, 2001, s. 144-145

Fyns Amts Avis: 16.03 1997, 24.10 1997,
17.02 1998, 27.04 1998, 05.10 2012

Fladstrands første tolder

af Erik Christensen

Oprettelse af toldsted i Fladstrand

I dag er akademikere og i særdeleshed jurister og økonomer ikke i særlig høj kurs i det danske samfund. Der bliver talt om både akademikervælde og DJØF'ificering i form af regnearksstyring næsten helt ned på individplanet. Sådan var det ikke i gamle dage. Ganske vist havde de belæste en høj status og medfølgende stor magt. Men som trumferne i et spil kort sad de spredt. Også i Fladstrand, som Frederikshavn hed før 1818, var der ikke mange, som kunne læse i en bog.

I 1672 havde den lille fiskerflække på Vendsyssels østkyst fået konsumtions-told som i en købstad. Befolkningstallet var på over 600 sjæle og det lille fiskerleje var større end mange købstæder. Samtidigt med indførslen af konsumtionstolden begyndte kongen en voldsom udvidelse af byens befæstningsanlæg. Skansen på pynten nord for byen blev udvidet med en ny skanse syd for byen og et søfort på den lille ø Deget. Den sydlige skanse udvidedes inden 1690 til et egentligt citadel med det runde kanontårn, som i dag er Frederikshavns vartegn under navnet "Krudttårnet".

I 1681 flyttedes toldstedet fra købstaden Sæby de 9 kilometer nordpå til handels- og fiskerflækken Fladstrand. Byen og ikke mindst dens redhavn var blevet betydningsfuld som fæstnings- og handelsby. Strategisk lå byen placeret ved den store internationale søhandels-

vej mellem det baltiske kornkammer og især det engelske marked. Samtidigt var byens militærstrategiske betydning øget på grund af de store arealtab til Sverige. Fladstrand var blevet den sidste danske skanse i forbindelse med den dansk/norske konges ønske om at bevare de to lande som en hel stat.

Overkirurg og tolder

Med toldstedets forlæggelse til Fladstrand fik byen en ny embedsmand som kunne vælge at tage del i byens liv og mere eller mindre tydeligt påvirke livet i den lille flække. Den første af disse toldere, som jeg vil, skrive om er:

"Den hoyagtbare og velfornemme mand salig Peitter Wisberg Kongelig Majestæt tolder, proviant og amonitions forvalter så og ober chirugus på Hans Kongelige Majestæts orlogs flode".

Sådan står der på epitafiet i Fladstrand kirke over denne betydningsfulde mand. Og det er også så nogenlunde, hvad vi ved om manden. Han kom - som så mange andre tilflyttede statstjenestemænd - fra det tysk-talende len Holsten, hvor den danske konge var tysk fyrste. Et len, som er årsag til en konflikt, der den dag i dag giver anledning til politiske slagsmål og konflikter - om end af anderledes karakter end konflikterne i 1848 og 1864. Peter Wisberg blev født i Holsten den 16. oktober 1647 og døde i Fladstrand den 24. marts 1704. Naturligvis kan vi ikke



Epitafiet i Fladstrand kirke over byens første tolleder Peter Visberg. Foto: Bent Jacobsen.

vide, hvordan han er havnet i Fladstrand, men vi har lov til komme med et par kvalificerede gæt:

Vi ved, at han kaldes oberchirurgus i den danske flåde. Som kirurg skulle man dengang stå tre år i lære hos en barber eller bartskeerer, som også fungerede som kirurg. Det var dengang en praktisk uddannelse. Først i slutningen af 1600-tallet fik kirurgerne en mere akademisk uddannelse, som dog først sættes i system efter Store Nordiske Krig.

Efter endt mesterlære skulle svenden

på valsen i mindst fire år, før han kunne slå sig ned som barber i en købstad, hvis der vel at mærke var en ledig praksis/salon. Erhvervet var nemlig privilegeret og krævede optagelse i et lav, som stod for fordelingen af kirurger i de danske købstæder. Et af fagets fornemste opgaver var dog at skaffe kirurger til den danske flåde, hvor vi altså finder Peder Wisberg som overkirurg.

Slaget i Køge bugt

Noget taler for, at han har været med i det store søslag i Køge bugt i 1677, og her har han måske mødt ejeren af herregårdene Knivholt, Bangsbo og Lerbæk - Otte Arenfeldt - som var major til søs, en rang, der i dag svarer til kommandør. Derudover har han måske været kirurg på linjeskibet *Fridericus Tertius*, hvis kommandør var Iver Hoppe, der i 1684 blev udnævnt til viceadmiral.

Fredericus Tertius var det skib fra Rodsteens første eskadre, som Sæbygårds ejer Niels Juel måtte flytte sin kommando til under slaget og senere igen måtte opgive. Her var der rig mulighed for, at en overkirurg kunne gøre sig bemærket i kampens hede, hvor mange blev såret og dræbt. Det er dog slet ikke sikkert, at det er denne vej, han kommet til Fladstrand, idet en anden oplysning peger i en anden retning:

I 1688 fik Danmark en ny matrikel, som mere retfærdigt end den gamle skulle ansætte bøndernes skatter. Det var et større videnskabeligt og ikke mindst praktisk arbejde, der blev foretaget i årene 1681 til 1683, hvor matrikuleringen af den danske landbrugsjord fandt sted. Jorden blev inddelt i forskellige klasser efter boniteringen, da der var enorm for-

skel på den fede lollandske muld og det sandede Vendsyssel. Her ved vi, at Peter Wisberg var ansat som konduktør ved landmålingen. Det vil sige, at han havde en eller anden form for opsyn med, at tingene blev gjort ordentligt.

Toldforvalter

Peder Wisberg skifter altså retning fra flåden og over mod told- og skattevæsenet. Vejen ind i denne etat er måske gået gennem broderen Jens, som vi finder i



Udsnit af kort over Fladstrand o. 1770. Det Kgl. Bibliotek.

Aalborg som Landkommissær. En yderst betroet stilling, som eksisterede fra 1679 til 1693 og gik ud på, at få den nye matrikel til at fungere og samtidigt kontrollere, at skatte- og toldindtægterne blev indbetalt til statskassen. Jens Wisberg var landkommissær for Viborg, Aalborg og Vendelbo stifter - et enormt landområde, hvor han sagtens kunne bruge nogle meget betroede medarbejdere, som eksempelvis sin broder Peder. Af en sag med skatterestance mod den tidligere tolder og konsumptionsforpagter Ferslev fra 1688 i Sæby kan vi se, at Peder Wisberg fungerede som fuldmægtig for broderen.

Hvornår Peder Wisberg rykker ind i Fladstrand som toldforvalter, står hen i det uvisse, men måske skete det allerede i forbindelse med embedets flytning fra købstaden Sæby til handels- og fiskerflækken Fladstrand i 1681. På det tidspunkt var byen inde i en rivende udvikling. Ti år før var Fladstrand blevet pålagt konsumtionstold, som om den var købstad.

I 1684 var Iver Hoppe blevet udnævnt som viceadmiral og forestod udbygningen af søndre skanse til en egentlig fæstning under navnet citadellet Fladstrand tegnet af den berømte fæstningsinge-



Fladstrand Kirke. Tegning o. 1880.

nør Anton Couceron, som også tegnede Krudttårnet. Desuden fik den lille ø Deget en skanse som forfæstning. Sammen med den oprindelige nordre skanse kunne de tre skanser beskytte den vigtige havn på reden foran Fladstrand, og med tabet af de mange dansk-norske områder til Sverige blev Fladstrand en yderst vigtig bastion for kongens helstatspolitik.

Kirkebyggeri

Iver Hoppe og Peder Wisberg søgte i 1686 kongen om tilladelse til at opføre en strandkirke ved Fladstrand. Byens størrelse og afstanden til Flade kirke var væsentlige argumenter over for kongen, der lod sig overtale af Iver Hoppe. Han stod efter sigende på ualmindelig god fod med Christian V, som Iver Hoppe havde overført fra Rügen til Danmark under stor dramatik. Kongen bevilligede da også én rigsdaler fra hver kirke i Aalborg stift til den nye kirkes opførelse, mens Peder Wisberg udvirkede, at Otte Arenfeldt stillede grunden til rådighed og gav tilladelse til at hente materialer i Arenfeldts skove.

Efter at tilladelsen til kirkebyggeriet var givet, begyndte indsamlingen af midler. Efter to års indsamling kunne kirkebyggeriet begynde og kirken stod færdig til indvielsen den 22. maj 1690. Flækken Fladstrand havde fået sin egen senrenæssancekirke, som dog siden er ombygget flere gange. Peder Wisberg havde kæmpet utrætteligt for at kirken skulle blive til noget og gik efterfølgende i gang med at skaffe inventar til kirken. Også her går han forrest og skænker selv en del af altersølvet.

Derfor er der naturligvis ikke noget at sige til, at han blev stedt til hvile i kir-

ken foran alteret, da han døde i 1704, og Otte Arenfeldt bekoster et epitafium og en ligsten over graven. Ligstenen er i dag indmuret i kirkens nordvæg, mens epitafiet stadig hænger i kirken som et minde om ham, der utrætteligt kæmpede for, at den fremadstormende lille by fik sin egen kirke.

Betalingskole

Det var dog ikke kun kirken, der interesserede toldereren. Også børnenes skolegang lå ham på sinde. Allerede i 1683 - mere end 50 år før kongen forlangte, at hans undersåtter skulle gå i skole - sørgede Peder Wisberg sammen med Otte Arenfeldt for, at der blev indrettet skole og ansat en lærer i Fladstrand. Det var dog kun et lille hus på seks fag, hvoraf de fire var til skolestue, resten til ildsted og lærerværelse. Det var en betalingskole, men dog således, at der hvert år blev givet løn til læreren af kirkens tavlepenge for at undervise otte fattige børn. Der var dog langt fra tale om, at alle byens børn fik undervisning.

Her i 200 året for den første egentlige folkeskolelov er det spændende at tænke på, at en skole lå så meget på sindet hos Fladstrands første tolder, at han ligefrem fik bygget en skole, ansat en lærer og fik sørget for økonomien. Med Peder Wisbergs initiativ blev Fladstrand om ikke den første, så en af de allerførste skoler som blev opført udenfor en købstad.

Først i 1719 oprettede Sophie Hedvig 7 prinsesseskoler omkring hendes gods Dronninglund og senere oprettede hendes bror Fr. IV de såkaldte rytterskoler. Chr. VI udgav i 1739 den første plakat om undervisningspligt i Danmark.

Litteraturhenvisninger:

Carl Klitgaard: Historie/Jyske Samlinger, Bind 5. række, 4 (1939) -

Optegnelser om verdslige Embedsmænd i Sæby 1525—ca. 1850.

Peter Bandholm & Erik S. Christensen: Tilbageblik - før og nu
Frederikshavn 2011

Erik Helmer Pedersen (red Claus Bjørn): Det Danske landbrugs historie II
Odense 1988

Peter Chr. Pedersen: Fladstrand - Frederikshavn - by- og slægtshistorie
Frederikshavn 1942

Harald Jørgensen: Lokaladministrationen i Danmark
1985

Henrik Becker-Christensen: Dansk Toldhistorie II
København 1988

Jørgen H. Barfod: Niels Juels flåde - Den danske flådes historie 1660-1720
1997

Marinehistoriske skrifter nr. 26
Flemming Nielsen: Kirker i Frederikshavn kommune. Bangsbomuseet
Frederikshavn 1990

Jens Ole Christensen: Fladstrand - fæstning og by 1675 - 1818. AUC 1988

**Told- og Skattehistorisk Selskab indkalder herved til
GENERALFORSAMLING**

*torsdag den 22. maj 2014, kl 16.00 i kantinen i SKAT, Østbanegade 123,
2100 København Ø, med følgende dagsorden:*

1. Valg af dirigent
2. Beretning om virksomheden 1. januar - 31. december 2013
3. Indkomne forslag
4. Regnskab 1. januar - 31. december 2013a
5. Valg af bestyrelsesmedlemmer m.v.
 - a. formand
 - b. 7 bestyrelsesmedlemmer, heraf 3 ekstraordinære valg
 - c. 2 bestyrelsessuppleanter
 - d. 2 revisorer
 - e. en revisorsuppleant
6. Fastsættelse af kontingent for 2015
7. Eventuelt

Bestyrelsen

Indholdsfortegnelse

Hans Munk Pedersen:

Indledning s. 3

John Sigurdsson og Jens Boe Larsen:

Patruljetjeneste s. 4

Henrik Risegaard Jensen:

26 år i Københavns
skatteforvaltningen s. 23

Hans Kaae:

Svendborg toldbygning s. 30

Erik S. Christensen:

Fladstrands første tolder s. 43