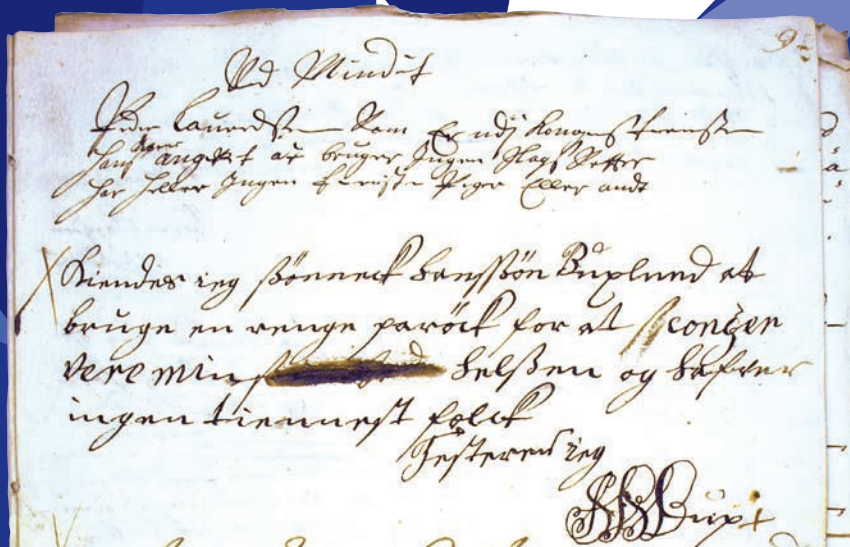




zuse



Parykskat, Hjørring og Korsør Toldkamre,
Øresundstold og Grevens fejde

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

Bestyrelsens medlemmer er:

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

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

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

www.zise.dk

ISSN 001 05-8355

Tryk: Merco Print

Forsidefoto: Guldsmedesvenden Sonnich Hansen Buxlunds selvangivelse af sin paryk i 1710.

Indledning

af Jeppe Klok Due

Før som nu har konge og stat været kreative, når det kommer til at udskrive skatter og afgifter for dette og hint. Seniorforsker på Rigsarkivet Christian Larsen har gravet dybt i købstadsregnskaber fra 1710 for at undersøge omfanget af en skat på parykker, vogne og tjenestefolk. Disse ekstraskatter blev udskrevet i 1710 for at finansiere deltagelsen i Store Nordiske Krig.

Mikael Venge har fundet nye kilder til Øresundstoldens tidlige historie. I sit bidrag præsenterer han således en kilde, der giver nye oplysninger om omfanget af hollandske skibe i en tid, hvor Øresundstoldens arkiv ellers er gået tabt. I øvrigt kan han fortælle historien om, hvordan lübeckerne i en ganske kort periode under Grevens Fejde opkrævede Øresundstolden fra sit admiralsskib!

I artiklen om Korsør Toldkammer gennemgår forfatteren kort udviklingen omkring dannelsen af toldvæsenet, hvorefter han tager fat i de lokale forhold i Korsør. Korsør Toldkammer har haft en omtumlet tilværelse, hvor tolderne først udførte deres arbejde fra rådhuset, for i midten af 1800 tallet at leje sig ind hos en lokal købmand, i starten af 1900 tallet hos Statsbanerne for endelig at ende i Storebælt Erhvervspark. Forfatteren beskriver sin og byens kamp for at beholde Toldkammeret i 1970'erne. Kampen lykkedes og resulterede i, at et af landets skattecentre den dag i dag ligger i Korsør.

Museumsinspektør på Told og Skattemuseet Tora Ribers anmelder bogen Tolder – Polen retur, der netop er udkommet. Bogen er skrevet af en pensioneret tolder, der har indhentet førstehandsberetninger fra både toldere og smuglere. Det er der kommet en interessant bog ud af. Bogen kunne dog have været redigeret strammere.

Mogens Schiødt fortæller om sin tid som tolder ved Sæby og Frederikshavn Toldkammer i 1960'erne og 1970'erne. Her arbejdede han med momsbyggegødselsreguleringen, hvor han var ude at kontrollere mistænkelige ansøgere byggerier.

Endelig er den tidligere redaktør af Zise, Ole Degn nået til Hjørring Toldkammer, hvor Hack Kampmanns øje for æstetik og indretning af byrummet kommer til udtryk ved hans indvendinger mod toldkammerets planlagte placering. Han mente, at toldvarehuset af hensyn til Statsbanernes vandtårn kom til at ligge dårligt placeret i forhold til den centrale Dronningensgade, og en sådan beliggenhed lidt skævt for enden af gaden ville efter hans mening ”ikke se godt ud”. Bygningen måtte flyttes mere mod vest, fri af Dronningensgade og med gårdspladsen lagt mod øst, hvorved man opnåede et bedre gadebillede.

Dette bliver det sidste nummer af Zise, som jeg redigerer, da jeg har valgt at give hvervet videre. Jeg har i de forløbne to år glædet mig over de mange spændende bidrag om toldens og skattens historie.

Skat på kunstigt hår

– Karosse-, paryk- og tjenestefolksskatten af 1710

af Christian Larsen

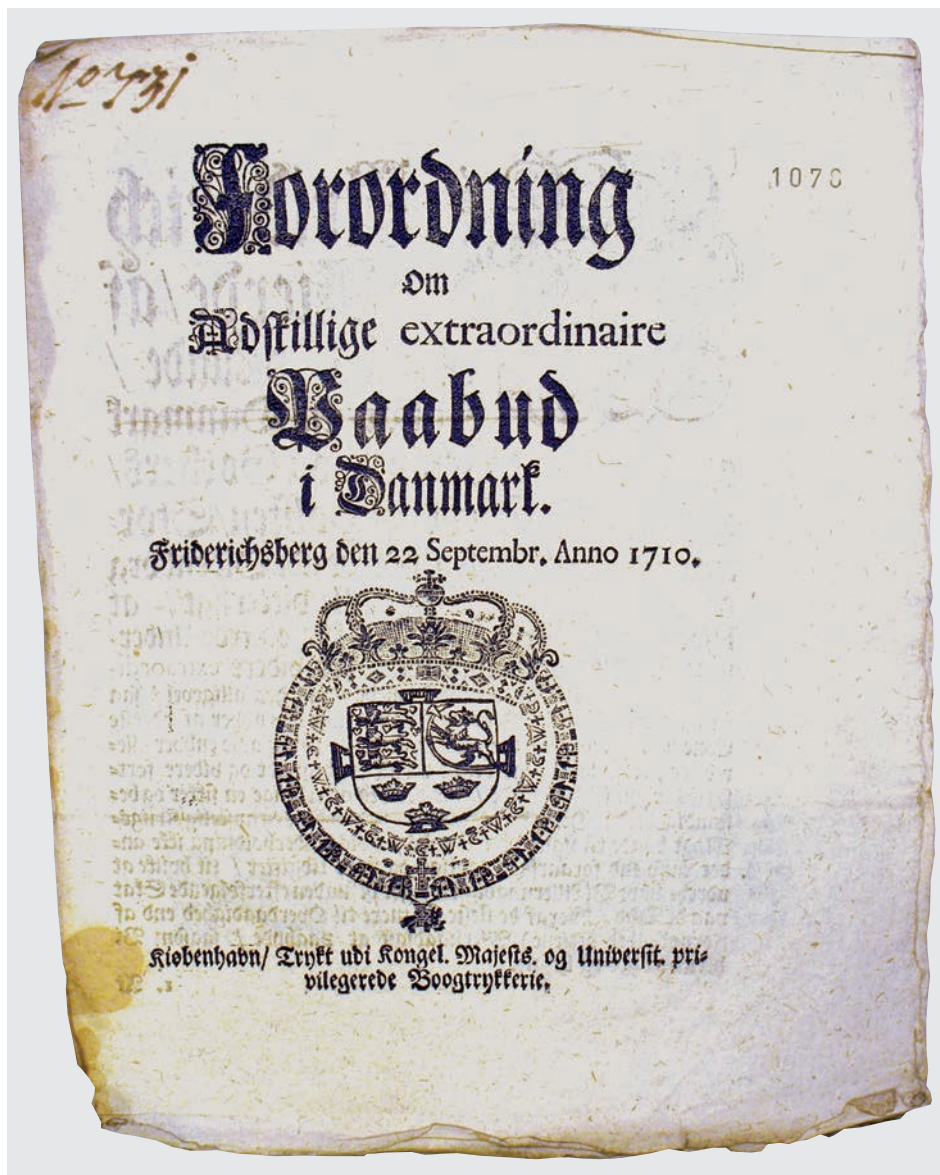
En tirsdag i oktober 1710 fik indbyggerne i Grenå besøg af fire mænd: Jens Sørensen Fævejle, Poul Rasmussen Falch, Mikkell Nielsen Bang og byens kæmner Jørgen Christensen Brock. Et ikke så behageligt besøg, for de besøgende var ude efter penge. Frederik 4. havde indledt anden del af Store Nordiske Krig mod Sverige i 1709, og der skulle skaffes midler til krigsførelsen. Allerede i 1709 var de første ekstraskatter blevet pålagt, som skulle betale for heste og kuske til hæren. Regeringen fortsatte i 1710 med nye skatter. Den 22. september underskrev kongen ”forordning om adskillige ekstraordinære påbud i Danmark”. I forordningens indledning udtalte kongen, at selvom ”Vi gerne så Vore kære og tro undersåtter i disse besværlige tider for videre ekstraordinære pålæg og udgifter forskånede”, måtte kongen dog alligevel udskrive en ny skat. Skatten var møntet på ”de ting, hvoraf de fleste sig mere til overdådighed end af fornødenhed betjene”, nemlig parykker, karosser (kareter) og tjenestefolk. I hver købstad skulle to eller flere ”pålidelige” borgere gå fra hus til hus og få husstandens overhoved til at skrive ned, hvad den skulle betale i ekstraskat. På landet var det sognepræsten, som fik ansvaret for at inddrive ekstraskatten¹.

Derfor gik de fire mænd rundt i Grenå, læste forordningen op og noterede, hvad hver enkelt skulle betale. Der boede cirka



Fontage. Den engelske dronning Anne afbilledet med en fontage i 1688. Det var en hovedbeklædning, som bestod af en lille linnedkysse placeret på baghovedet og med bånd ned ad ryggen. På forkanten af kysen var der tilføjet en lodretstående pynt af pibede, stivede kniplinger, silkebånd og sløjfer. Billede fra Wikipedia.

500 personer i byen, men det var mere velstillede borgere, som blev ramt af ekstraskatten. Af byens hen ved 100 husstande var det kun 37 husstande, som havde et ”luxusforbrug”. Hovedparten af dem betalte en ”lønsumsafgift”, der var en sjettedel af deres tjenestefolks løn. I 22



Forordning om adskillige ekstraordinære påbud i Danmark, underskrevet på Frederiksberg Slot 22. september 1710.

husstande angav familie, at de mandlige medlemmer bar paryk, de kvindelige top- per og sætter. Franske sætter eller toppe-

fontager var en stivet hovedbeklædning med kniplinger, der forlængede figuren opad. Det var byens ”spidser”, der bar

Angiver jeg understrebet /

3. Drengbørn eller ligeværd dem holdt: *Jugun*

4. Viachorn eller lige ved dem holdes! *Læsmaa i Høen, som gaar med Hølkauer*

1. Servoltere.1. *Goodie*.

1. Skriver-Sarle.

4 Aufmerktiger. für sein barmherziges.

5. Cammer, Tiennere.

6. Preceptors.

7. Siebmant & Co. v. ...

8. Kremer-Spinne.

9. Wiin-Tapper-Svenne.

o. Handverk Evtene uden Understød/ —

2. — 6. Tieneste-Piger som bære Topper eller høje Gatter. *La signe* / *sm. bærne Fontanger.*

9. 48	7. Mand's Personer som jeg giver hver halve Aar Løn	31. Rdlr.	4 f	} 57. 27
8.	Qvindes Personer som jeg iligemaadet giver Løn. hver halve Aar.	25. Rdlr.	2 f	

20: — 9. Til min egen og Hufst's Tierniste/ Carosser, Chaisser eller deslige. En Carosse betaler for.

44/48 10. Carorser, Chaifer og deslige Bogne med et Delt /
sem nogen lejer bort; enten halve Aar /
Maanedlig; Ugentlig; Daglig eller visse
Tider; saa mange }

Alt forrestevne Alnalsvæst skoledes som jeg der her udi skriftligen haver angivet / og sig skoledes rigtig befandt / der vil jeg alle Tider tilstaa og hermed bekræfte med min egen Daarcs Understø-
væst. Kjøbenhavn den 24. October Anno 1710.

F. Postgaard.

paryk: sognepræsten, kapellanen, skoleholderne, tolderer, byfogeden med flere. Kapellan Søren Bagge angav, at han bar paryk, hans hustru bar en top, og så havde de en tjenestepige, der fik 1 rigsdaler 2 mark hvert halve år. Derfor skulle han betale 4 rigsdaler, 1 mark og 5 skillinge. Derimod var der ingen, som skulle betale ekstraskat af karosser. Den slags brugte borgerne i Grenå ikke. Byens borgere kom til at betale 112 rigsdaler i ekstraskat, som blev indbetalt til amtsforvalteren².

Skat på luksusforbrug

I 1709 havde Danmark-Norge angrebet Sverige³. Landet havde lidt nederlag til russerne ved Poltava, og Frederik 4. øjnede en chance for en hurtig sejr over ærkefejden. Den Store Nordiske Krig skulle imidlertid komme til at strække sig frem til 1720. Krigen skulle finansieres, og regeringen pålagde derfor befolkningen en række ekstraordinære skatter, men også påbud om at fremskaffe heste, kuske, foder m.v. Regeringen ville gerne være sikker på, at alle befolkningsgrupper kom til at betale, og derfor blev ekstraskatterne varieret sammensat. Hartkornsskatter var især målrettet bønderne, mens formueskatter var vendt mod de befolkningsgrupper, som f.eks. drev handel og håndværk. Også de statsansatte blev omfattet af skattebuketten med en gageskat på 20-30 procent af deres løn. I 1710 udgjorde skattebuketten hartkornsskat, formueskat, gageskat og rentepengeskate, dvs. afgift af renteindtægter, grundtaktskat i København og luksusskat. De følgende ti år føjede regeringen hertil kopskat (af tysk kopf, = hoved, dvs. skat pr. person), hesteskat, kopskat af vognejere,

kopskat af tjenestefolk og konsumtionsafgift.

Luksusskatten af 1710 indeholdt to skatter, der ikke var afprøvet før: karosseskatten og parykskatten. Karosseskatten var en skat på kareter, der ikke var lige så udbredt som almindelige vogne. Der var godt nok en gang før udskrevet en form for karosseskate i 1680, hvor regeringen havde pålagt ejere af karosser at foretage et tvangsindskud i Vestindisk-Guinesisk Kompagni, der var et kongeligt privilegeret selskab, som skulle kolonisere, drive handel og administrere de danske kolonier på kongens vegne.

Karosseskatten af 1710 var en rigtig skat, som ejere af karosser, andre overdækkede vogne og bærestole skulle betale. Ejede en borger udlejningsvogne (hyrevogne) og udlejningsbærestole, skulle han betale 10 rigsdaler pr. styk. Var man derimod privat vognejer, slap man med 10 rigsdaler, uanset hvor mange vogne man havde. Samme princip blev anvendt, da karosseskatten kom igen 1717-20. I Aarhus var der bl.a. byens 3.500 indbyggere kun fire borgere, som kom til at betale karosseskate. Det drejede sig om biskop Johan Braem, provst Laurids Thura, fru assessor Huitfeldt, som alle boede i Kannikestræde ved Aarhus Domkirke, og endelig sognepræst Hans Hammerich ved Frue Kirke, som havde ”en liden vogn med halvdække over som bruges til hans fornødenhed at rejse udi hans embede”⁴.

Nyt var tillige parykskatten. Parykker var fra slutningen af det 17. århundrede blevet et modefænomen, og derfor mente regeringen, at parykskatten var en luksusskat.

Borgerne var skattepligtige, hvis de bar paryk. Skatten var gradueret fra 1

til 4 rigsdaler pr. parykbærende person i forhold vedkommendes sociale status, og den skulle betales af både mænd og kvinder. Alle, der var optaget i rangfølgen eller på linje hermed, skulle betale 4 rigsdaler pr. person.

Rangfølgen er den rækkefølge, som personer blev placeret i ved hoffet, ved offentlige festligheder, ceremonier og lignende begivenheder. Ikke-rangspersoner, der gik med paryk, skulle betale 3 rigsdaler, men beløbet kunne sættes ned til 1-2 rigsdaler, hvis personen var fattig. Dog med den undtagelse i skatteloven, at fattige og gamle kunne slippe for at betale, når ”de for en eller anden årsags skyld er forårsaget at bære paryk”. Kvinder i rangen skulle ligesom manden betale 4 rigsdaler, hvis de gik med ”fontager eller andre opsatte franske sætter eller topper”. Andre kvinders betaling var afhængig af, hvor meget deres mand skulle betale. Reelt set var parykskatten en form for kopskat, da udskrivningsgrundlaget ikke var antallet af parykker, men antallet af personer, der bar paryk.

Det sidste element i denne skattepakke var en afgift af tjenestefolkenes løn. Havde man råd til at holde tjenestefolk, mente regeringen, at man også havde råd til at betale en sjettedel af deres årsløn i ekstraskat.

Skattepakken var vanskelig at administrere, den blev ikke en økonomisk succes, for den indbragte kun 5.279 rigsdaler, og regeringen afholdt sig fra at prøve igen.

Noter

¹ Boisen Schmidt, J.: Studier over statshusholdningen i kong Frederik IV's regeringstid 1699-1730. Kbh. 1967, side 276-79.

² RA. Reviderede Regnskaber, Købstadsregnskaber 1660-1848. Pakke 115. Grenå Byfogedregnskab 1683-88 m.m.

³ Det følgende bygger på Rafner, Claus: Enevælde og skattefinansieret stat 1660-1818. Dansk skattehistorie IV. Kbh. 2008, side 250-58.

⁴ RA. Reviderede Regnskaber, Købstadsregnskaber 1660-1848. Pakke 1182. Århus Ekstraordinære skatters regnskaber 1710-13.

Hollandske skibe i Øresund i 1531 og under Grevens fejde

af Mikael Venge

Øresundstolden før 1536 er et mørkt kapitel. De få bevarede regnskaber udgør blot sporadiske fragmenter. Brændte tolder Peder Hansen de gamle regnskaber i panik, da han blev anklaget for under-slæb, eller gik de til under Grevens fejde, mens borgerpartiet herskede i Helsingør?

Der findes dog små lyspunkter. Blandt cancelliets papirer beror en lille fortegnelse over de hollandske skibe, der sejlede igennem Øresund i året 1531. Tyve byer med Enkhuizen, Amsterdam og Hoorn i spidsen tegnede sig dette år for 311 skibe, der passerede Øresund, får vi at vide.¹ Fortegnelsen er udateret, men ser ud til at

stamme fra sommeren 1532. Åbenlyst en indberetning fra Øresundstolderen, der øjensynligt har gransket sine regnskaber og afgivet det ønskede responsum. Intet mindre end en hilsen fra de forsvundne Øresundstoldregnskaber. Til 1497, 1503 og 1528² må altså føjes i det mindste et tal for de hollandske handelsfartøjer, der besejlede Østersøen i 1531.

Helt uproblematisk er det lille responsum naturligvis ikke. Fortegnelsen selv opgiver antallet af skibe til 310. Her må gemme sig en regne- eller skrivefejl, men med lidt tolerance stemmer tallene. Der-næst opkrævedes Øresundstolden begge



De hollandske skibe sejlede ofte til de baltiske havne efter rug, byg, hør, hamp, hørfrø og garn. Her ses et prospekt over Riga i det daværende Livland ca. 1625. Riga var en af de byer, hvorfra der blev udskibet mange varer med skibe, der sejlede op gennem Øresund. I 1625 var varemængden fra byen kun overgået af Danzig. Stik i Daniel Meisner og Eberhard Keiser: *Thesaurus philopoliticus oder politisches Schatzkästlein*, Frankfurt am Main 1625.

veje, men gælder det Peder Hansens lille responsum? Vi ved, at tolerens opmærksomhed var rettet mod skipperne, og det ser også ud til at gælde fortegnelsen. Vi skal helt frem til 1660'erne, før skibenes navne begynder at dukke op i Øresundstolden.³ Toldklareringen indledtes uvægerligt med, at tolereren – sikkert brøstigt – spurgte skipperen, hvad hans navn var. Næste spørgsmål lød, hvor han kom fra. Det var en del af identifikationen, at skipperens hjemsted blev noteret. Dermed kom Øresundstoldregnskaberne uforvarende til at lede historikerne på vildspor, da man opfattede de mange hjemsteder som skibenes. I Nina Bangs tabeller optræder en lang række landsbyer i lavlandet nord for Amsterdam som store handelssteder, men i virkeligheden var det blot herfra, at de amsterdamske redere rekrutterede deres søfolk. Det såkaldte Waterland mellem Zuidersøen og Nordsøen bestod dengang af mange øer og halvøer (i nyere tid inddiget) og var beboet af skippere og fiskere, som tog hyre på de store købmandsskibe, der sejlede på de baltiske havne.

Dette princip gælder tydeligt også Peder Hansens fortegnelse fra 1531. Typisk er Amsterdam kun nr. to med 38 skibe, langt overgået af Enkhuizen med 44. Landsbyen Ransdorp ved Zuidersøen tegner sig for 32 skibe, og en lang række mindre steder noteres for ni, otte, syv og fem skibe. Industribyen (dengang) Haarlem skraber bunden med tre. Forklaringen er den simple, som Aksel E. Christensen og en række andre kapaciteter har demonstreret, at skipperne opgav deres eget hjemsted, ikke skibets.

Men har tolereren blot bevidstløst noteret alle hollandske passager i 1531, eller har han kun taget skibene med første

gang, de passerede Helsingør, og ikke på tilbagevejen? Det logiske må være, at hvert hollandsk skib er noteret én gang. Tolv af de tyve byer er repræsenteret med et ulige antal skibe – mellem 21 og 3. Det kan kun betyde, at tilbagevejen stiltiende forudsættes. Om end ikke krystalklar tyder også overskriften på, at dette var tilfældet. ”Disse ere de hollænder skibe, som sejlede her igennem Øresund i dette år, og hvor mange af hver by”, hedder det. At de 311 skibe virkelig var det samlede antal, som passerede Helsingør i forsommeren 1531 østpå og dernæst atter på tilbagevejen, bekræftes, hvis vi sammenligner med det bevarede regnskab fra 1528. Her figurerer 589 nederlandske passager, hvoraf de 87 % var hollandske. Det svarer godt til 622 passager i 1531, mens kun 311 passager fra vest og øst må forkastes.

Nået så vidt opstår spørgsmålet, hvorfor tolereren temmelig uventet gav sig til at føre statistik. Peder Hansens responsum giver ikke selv noget svar, men forklaringen ligger lige for. I november 1531 havde Christian II's store flådetogt spredt skræk og rædsel i Danmark, selv om flåden, da det kom til stykket, havnede i Norge. I sommeren 1532 foregik i København de ”heftige og lidenskabelige Forhandlinger med Lübeckerne om Sundspærringen”, som historikeren Arnold Heise udtrykker det.⁴ Christian II's flåde var blevet udrustet i Amsterdam og understøttet af provinsen Holland, hvilket Hansestæderne, anført af Lübeck, optog som en krigserklæring.

Lübeck forlangte i ophidsede vendinger, at Frederik I gik med til at begrænse den hollandske Østersøhandel ved at indføre en kvote på 200 skibe årligt. Fra dansk side erklærede man sig hårdt presset villig til at gå med til en kvote-



Skipperne på de hollandske skibe kom hovedsageligt fra øerne mellem Zuidersøen og Nordsoen.
 Udsnit af kort fra 1658, tegnet af Joannes Janssonius (1588-1664). Billede fra Wikimedia Commons.

ordning, dog på 400 hollandske skibe årligt. Som man ser, passer tallet smukt med Peder Hansens responsum. Det dækkede rigeligt det antal hollandske skibe, der plejede at passere Helsingør. På denne listige måde har man fra dansk side håbet at slippe uden om den uspiselige kvoteordning. Tilmed endte den danske regering på det store møde i København med at forlige sig med Nederlandene, efter at Øresund havde været spærret for hollænderne siden nytår. Peder Hansen kunne altså for så vidt have sparet sig sin statistik, men vi påskønner den som et sjældent lysglimt fra Øresundstoldens dunkleste periode.

Øresundstolden i Lübecks vold

Til gengæld blev Lübecks hede drømme faktisk til virkelighed få år senere. Ved

udbruddet af Grevens fejde i sommeren 1534 sikrede Helsingør by sig to ugers respit, hvor man fik lov at overveje, om man ligesom resten af Sjælland ville underkaste sig greven. Det træffer sig så heldigt, at hansestaden Danzig havde sendt en gesandt til Danmark for at følge udviklingen, og at denne gesandt opslog sit kvarter i Helsingør hos borgmester Sander Leiel. I hans breve hjem til rådet i Danzig kan vi følge Øresundstoldens skæbne i den tilspidsede situation.⁵

Ved grevens ankomst til Øresund om bord på en lübsk krigsflåde havde tolder Peder Hansen straks klogelig forlagt residensen til det stærkt befæstede Krogen slot, hvortil skipperne henvistes til at indbetale Øresundstolden gennem et trekantet hul i porten.⁶ Af Lübecks krigsflåde bevogtede fire skibe indsejlingen til København, der endnu ikke havde over-

givet sig, mens et femte, selve den lübske Admiral, blev lagt ud for Helsingør, hvor det spærrede overfarten til Helsingborg. Senere hedder det, da han fra Danzig modtog en fornyet ordre til at opsøge hr. Tyge Krabbe på Helsingborg, at der også var sat mange andre til at holde vagt og opsyn for at hindre al trafik mellem Sjælland og Skåne.

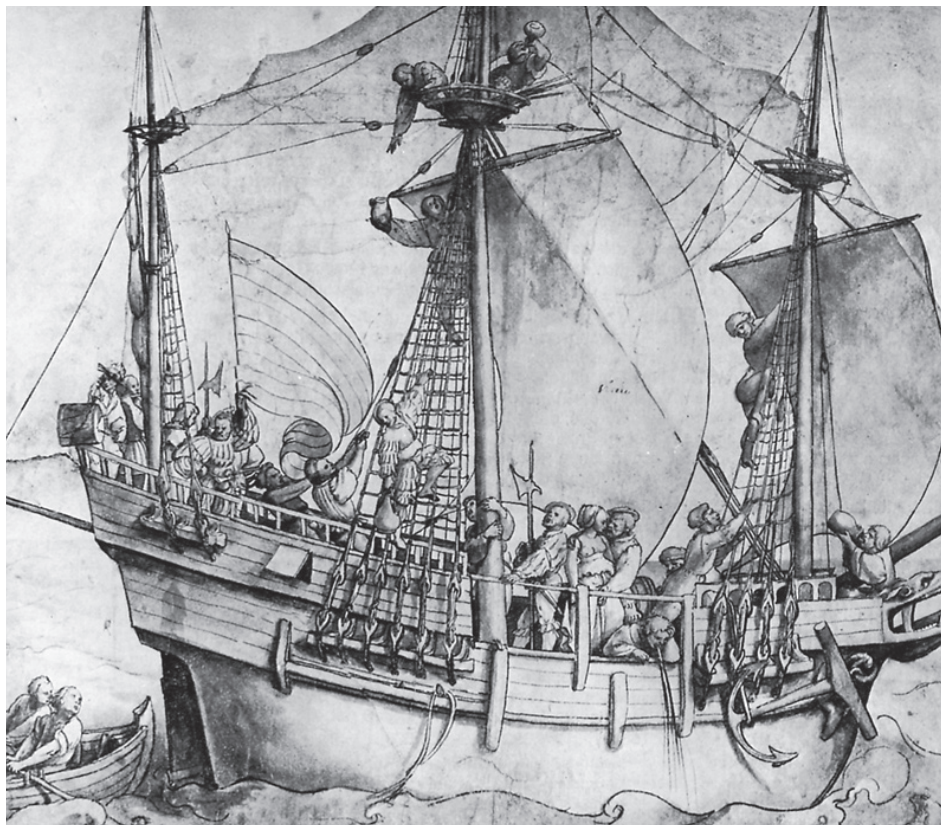
Den 4. juli meddeler han som en stor nyhed, at der nu var sket en forandring i Øresundstolden. Grev Christoffer havde dekretet, at tolden nu hverken skulle erlægges på slottet eller i byen, men på den lübske Admiral, "som ligger her i Sundet". Forinden har han skildret, hvorledes lübeckerne chikanerede skibsfarten gennem Sundet, der altid havde været Lübeck en torn i øjet. Så godt som ingen skibe kan løbe igennem, hedder det, som de ikke sætter efter og konfiskerer, hvad de har brug for af proviant, bøsser og anden udrustning. En hollandsk skipper var blevet udsat for hærværk i sit skibs takkelage, da lübeckerne "de jungkfraw an beyde dumen gesettet" (den søfarts-ukyndige historiker må afstå fra de tekniske detaljer i hærværket). Desuden havde de opslået hans kiste og taget 70 gylden – en takst, man skal helt tilbage til Moder Sigbriets⁷ tid for at finde magen til. Seks bøsser med tilbehør blev også konfiskeret.

At den lübske Admiral fungerede som et effektivt toldskib, blev yderligere demonstreret, da rigsråd Eske Bille ganske uskyldigt – uvidende om den omvæltning, der netop havde fundet sted i Danmark – kom sejlene den 2. juli på sin jagt fra Bergenhus, hvor han var høvedsmand, for at deltage i den planlagte herredag i København. Som nordisk aristokrat passerede han naturligvis blot toldstedet

uden at lægge til, men blev skarpt forfulgt af Admiralen og opbragt ud for København med assistance af de øvrige lübske skibe. Også hertugen af Preussen var blevet fratrækt to saltskibe. Admiralen har været et særdeles veludrustet og kapa-belt krigsskib. Efter fejden indgik "Den lübske Admiral" som krigsbytte særdeles prominent i Christian III's orlogsflåde og kom derved i mange år til at "vifte stolt på Codans bølger".⁸ Det har ikke hidtil været kendt, at Admiralen havde en fortid som Øresundstoldsted.

En særlig interesse viede gesandten naturligvis den foreløbig ret skånsomme overlast, som hans bysbørn led. Han beretter, at en købmand, bosat i Peterziliengasse i Danzig, var blevet "løbet om bord" af en lübsk bojert, og købmanden selv og hans svend ført som fanger over på bojerten, hvor de måtte tilbringe natten og blev afkrævet nogle fæde øl. Lübeck forlangte, at Danzig støttede hansestaden i fejden. Overfor den skrækslagne købmand lod man sig forlyde med, at der ville blive taget ganske anderledes hårdt fat på Danzigs skippere, hvis understøttelsen blev nægtet. Lübeck forsøgte brutalt at banke de øvrige hansestæder på plads.

I Helsingør og i særdeleshed i borgmesterhjemmet fulgte man naturligvis med spændt opmærksomhed ændringerne i Sundtoldens opkrævning. Danzigs udsending nævner blot diskret, at han fik sin viden fra "en god, tro ven". Da der kom søfolk i land fra Admiralen, fik man lidt mere at vide. Gesandten meddeler den 7. juli, at de lübske "optegnede" alle hollændernes ballastere. De hollandske købmandsskibe sejlede i store flåder, og den sidste var blevet efterfulgt af fem af disse ballastere, der altså sejlede uden last til de baltiske havne. Når ballasterne



Sejlskib med søfolk og landsknægte ca. 1532. Et fruentimmer har også sneget sig ombord, hvilket en af landsknægtene synes at påskønne. Pennetegning af Hans Holbein den Yngre (1497/98-1543). Billede fra Wikimedia Commons.

vendte tilbage, ville der blive rettet tiltale imod dem for at krænke den hamburgske traktat, hedder det – den våbenstilstand, som Lübeck kort før Grevefejdens udbrud havde sluttet med Nederlandene. Man fornemmer, at det kribledede i lübeckerne for at kaste sig over de forhadte hollandske rivaler, men at de holdt lidt igen, da man allerede havde fjender nok i Grevens fejde.

I borgmesterhjemmet befandt Danzigs gesandt sig i 1. parket til begivenhederne. To uger senere den 19. juli kan han med-

dele, at byen Helsingør – endnu før de to ugers frist var udløbet – havde underkastet sig grev Christoffer, som til gengæld havde lovet byen alle de godser og indtægter, som før lå til slottet. Altså formentlig først og fremmest Krogens ladegård nord for byen foruden omegnens landsbyer. Unægtelig lidt af et kup, som borgmester Sander Leiel nok har været stolt af at præsentere for sine bysbørn. Krogen, kommanderet af lensmandens efterladte foged, nægtede derimod at overgive sig, og by og slot lå derfor i fejde og plyndrer

hos hinanden, meddeler gesandten. Fra slottet blev der skudt på byen. Snart må Krogen dog også have overgivet sig, uden at vi hører nærmere.

Et absolut hovedmål for Lübeck, da man indledte fejden, havde været at komme i besiddelse af Krogen og Øresundstolden, men efter at have etableret sig på Sjælland tøvede grev Christoffer (og hans danske rådgivere) forståeligt nok med at efterkomme ønsket. Den 17. juli kan Danzigs udsending berette, at greven atter lod Øresundstolden opkræve i sit navn af den gamle tolder (Peder Hansen), skønt han ellers før havde lagt tolden på den lübske Admiral, og på Krogen indsattes en dansk høvedsmand,⁹ men Lübecks store ønske om at komme til at opkræve Øresundstolden gik altså for så vidt i opfyldelse – i det mindste i nogle sommeruger i 1534. Krogen kom man aldrig i besiddelse af, og den 11. januar 1536 overgav fæstningen sig til Christian III.

Noter

¹ Kong Frederik den Førstes danske Registranter, udg. af Kr. Erslev og W. Møllerup. Kjøbenhavn. 1879 s. 447-448. Jeg har "oversat" de fleste bynavne, men ikke identificeret nogle af de mindste landsbyer. Alle synes at ligge ved Zuidersøens vestbred i Amsterdams nordlige opland. Ellepriidam er vel Ilpendam i Waterland. Peder Hansens rækkefølge er lidt anderledes, men oppefra lyder hans statistik: Enkhuizen 44, Amsterdam 38, Hoorn 34, Ransdorp 32, Schellingwoude 27, Broek 21, Monnikendam 20, Purmerend 17, Edam 10, Binderdorp 9, Surwolt 9, Ilpendam 8, Dorth

7, Landsmeer 7, Osszaen 5, Purmeland 5, Zerdam 5, Medemblik 5, Osthuszen 5, Haarlem 3.

² Øresundstoldregnskaberne er bevaret for 1497, 1503, 1528, 1536-1548, 1557-1558, 1560 og 1562-1569 samt i en praktisk talt ubrudt række fra 1574 til 1857. I løbet af hele perioden fra 1497 til 1857 var der tale om næsten to millioner skibspassager ved Helsingør. Gennem denne lange periode var det lidt forskelligt, hvordan man indrettede toldbøgerne, og hvad man optegnede deri om de passerende skibe, deres skippere, ruter og ladninger (red.).

³ Aksel E. Christensen: *Dutch trade to the Baltic*, Kbh. 1941 s. 55-56.

⁴ Historisk Tidsskrift 4, VI s. 201. Jf. Dansk Toldhistorie I. Kbh. 1987 s. 129-130.

⁵ Georg Waitz: *Lübeck unter Jürgen Wullenwever und die europäische Politik II*. Berlin 1855 s. 325-330.

⁶ *Dansk Toldhistorie I* s.102, 130-131.

⁷ Sigbrit Villoms (død 1532) var Christian II rådgiver og moder til hans elskerinde, hun havde titel af hofmesterinde og var i praksis leder af kongens regering, hun var kendt for sin store indsigt i statsfinanserne herunder ikke mindst Øresundstolden (red.).

⁸ Jørgen H. Barfod: *Christian 3.s flåde*, Kbh. 1995 s. 66, 77. Barfod kommenterer ikke Den lübske Admirals herkomst, men sammenhængen kan vanskeligt være en anden end den her foreslåede. Codan er det latinske navn for Østersøen (red.).

⁹ Mikael Venge: »Øresundstoldens grundlov« i *Tolden i Sundet*, red. af Ole Degn. Kbh. 2010 noten s. 63.

Korsør Toldkammer - fra dengang og til nu

af Vagn Ryager

I maj måned 2011 blev Magasinbygningen ved Korsør Fæstning fejret i anledning af 400-året for dens ibrugtagning. Det skete bl.a. ved en stor udstilling under overskriften »400 år med Told og Skat«.

Det blev en meget seværdig - og set - udstilling, der afspejlede ikke blot Toldvæsenets plads i historien men hele skattevæsenets (anmeldt i Zise 2011:2). En lille ydmyg planche i den store udstilling omtalte kort Korsør Distriktstoldkammers forhold og kampen tilbage i 70'erne for dets bevarelse. I denne artikel gøres den lille planche fra udstillingen noget større, og der fokuseres på Korsørs kamp og købstadens toldkamre gennem tiderne.

Korsør Toldkammer og konsumtionen

I L.F. La Cour's bog om Korsør (1926) er anført »at konsumtionsskat pålagt Korsørs borgere tyngede hårdt«. Men ikke blot konsumtionsafgiften plagede korsoranerne, det gjorde også alverdens særskatter, som løbende blev indført. Der kom grundskatter i byerne og på landet hartkornsskatter, og i perioden fra 1626 til 1660 blev alene landbefolkningen plaget med hen ved 250 skatter.

Som nævnt var den nye konsumtionsafgift en byrde for borgerne, og bedre blev det ikke, at der indførtes en bestemmelse



Kander til opmåling af vin og spiritus, fra udstillingen 400 år med Told og Skat.

Foto: Leon Jespersen.

om, at retten til at opkræve og inddrive afgiften kunne bortforpagtes til den, der var højestbydende på opgaven! Det kunne være en enkeltperson eller til selve byen.

Årsagen til bestemmelsen var, at regeringen havde dårlige erfaringer med konsumtionsbetjentene.

I Korsør forpagtede byen denne ret i 1672, men der blev nogen uro, da en rådmand i 1698 søgte om forpagtningen. Byens borgerskab trådte sammen på rådstuen og blev enige om at anmode om at blive fri for, at denne mand fik for-

pagtningen, »da indbyggerne ville blive ruineret«.¹

Optrækningen af konsumtionsskatten blev overordnet varetaget af konsumtionsvæsenet. Først da dette væsen ved en toldreform i 1797 blev fusioneret med toldvæsenet blev det de statsansatte toldere, der fik opkrævningsopgaven. Afgiften bortfaldt i 1851-1852.



Vagn Ryager har haft det meste af sin erhvervsaktive periode i Toldvæsenet, startende med ansættelse som toldelev i Århus tilbage i 1962. I perioden 1978-1988 var han ansvarshavende redaktør for Den danske Toldetats Forenings meget velanskrevne fagblad »Dansk Toldtidende«. Efter at have forladt Told/Skat som specialkonsulent i personalefunktionen ved Skattecenter Korsør, har han i en 6-årig periode fortsat med pennen som våben som ansvarshavende redaktør for en af Berlinske Medias lokalaviser.
Foto: Vagn Ryager.

Som nævnt blev konsumtionsafgiften opkrævet ved indpassage til byen, og der var i Korsør en lang række konsumtionsboder, placeret strategisk ved byens naturlige indfaldsveje.

Mest kendt er nok »Bomhuset« for enden af Algade, der var en hovedfærdselsåre ind til byen, men også mange andre steder var der opført disse kontrolbygninger. Eksempelvis i Slottensgade ud mod Bæltet.

Her har i tidernes morgen ligget en konsumtionsbygning, der historisk beskrives som en lille, morsom, trefagsbygning med spidsgavl over døren. Ifølge overleveringen er denne bygning brugt som inspiration til dekoration i forbindelse med opførelsen på det Kgl. Teater af Joh. L. Heibergs vaudeville: Kong Salomon og Jørgen Hattemager.

Senere blev bygningen erstattet af en anden, som senere igen blev brugt som karantænehus. Hele herligheden af det nybyggede blev revet ned for mere end 90 år siden.

Toldboder og Toldkamre gennem tiderne

Ifølge« Ordinans om Toldens Oppebørsel« fra 1632, skulle der i alle byer findes et toldsted, og hvor toldvæsenet ikke kunne få nogen selvstændig toldbod, skulle man i det mindste have et værelse på byens rådhus.

Korsørs rådhus lå fra ca. 1575 til 1851 på hjørnet af Algade og Kirkepladsen. Bygningen, der var i to etager, blev anvendt til mange forskellige formål. Der var lokaler til bystyret, lokaler til brug for retsforhandlinger og lokaler til brug for toldvæsenet til kontor og vejerbod. I kælderen var indrettet en arrest.



Den gamle, og noget forsømte, consumtionsbod ved Skovvej, der dengang var færdselsåre til byen for handlende fra Slagelse. I 1791 boede her Consumtionsbetjent Fobian Adler.

*Forstå det hvo som kan: Denne lille bygning har en overgang tjent som bolig for en familie med 7 børn!
Foto: Vagn Ryager.*

Det er overvejende sandsynligt, at toldvæsenet har haft til huse her, indtil et nyt toldkammer kunne tages i anvendelse i 1844.

Det var købmand og skibsreder Jørgen Kruuse, der i 1844 opførte bygningen »som hans ejendom men til udlejning til Toldvæsenet, til kontor, pakhus og bolig for en toldembedsmand«.

Bygningen, der heldigvis stadig findes, ligger både strategisk og markant placeret på hjørnet af Havnegade/Brogade og rummer i dag forretningen ELplus.

Her havde Toldvæsenet til huse indtil opførelsen 1903/05 af den imponerende jernbanestation (nuværende Scancom) hvor den vestlige del af den store bygning blev indrettet til Toldvæsenets brug. Her

flyttede toldvæsenet ind i 1908. Meget senere, da DSB havde brug for udvidelse, måtte toldkammeret finde nye lokaliteter, og dem fandt man på Fjordvænget i Korsør, hvor toldvæsenet købte administrationsbygningen af Scanglas A/S.

Da toldvæsenet den 1. januar 1994 flyttede ind i de nuværende lokaliteter i Storebælt Erhvervspark, overtog Flådestation Korsør den ledige bygning.

Fra toldkammer, over distrikts-toldkammer til Skattecenter

Som andre offentlige institutioner har Toldvæsenet gennem tiderne været gennem næsten et utal af rationaliseringer og strukturtilpasninger.



Korsør toldkammer fra 1844.

Efter momsens indførelse i 1967, og reformeringen af toldvæsenet, blev antallet af toldkamre i provinsen kraftigt reduceret fra 78 til 26.

Det betød i lokalområdet, at toldkammerne i Sorø, Slagelse og Skælskør blev nedlagt og personalet overført til Korsør, der nu fik status som Distriktstoldkammer.

Rationaliseringerne fortsatte, og i 1976 udgav Direktoratet for Toldvæsenet en betænkning om »Toldvæsenets arbejde og organisation«. Her var der toldkammernedlæggelser på dagsordenen, bl.a. i Nordjylland, i Trekantsområdet og på Sjælland, nemlig Korsør Distriktstoldkammer.

Tolldirektoratet foreslog at henlægge toldkammeret til Næstved Distriktstoldkammer med den argumentation, at de

nuværende distriktstoldkamre formentlig ville være for små til at kunne imødekomme fremtidens krav.

Kampen for bevarelse af Toldkammeret

Forslaget fik engagerede medarbejdere ved toldkammeret til dybt at involvere sig i arbejdet for en bevarelse af Toldkammeret i Korsør.

Med samtlige ansattes støtte - uden undtagelse - blev der til kampen nedsat et kontakttudvalg bestående af fire medarbejdere. I al ubeskedenhed var det denne artikels forfatter, der var pennefører på de to rapporter og modforslag, som i kampperioden så dagens lys. De øvrige tre kontaktpersoner fra forskellige personalegrupper ydede her en meget værdi-

fuld hjælp med indsamling af statistisk materiale og undersøgelser m.v.

Der var mange og vægtige argumenter i det lokale modspil til Tolldirektorats forslag, men det afgørende var, at toldkammeret selv foreslog en udvidelse af det fysiske distrikt ved alternativt at foreslå, at daværende Ringsted Skattekreds, med kommunerne Ringsted, Haslev, Sorø og Stenlille, i sin helhed blev henlagt under Korsør Distriktstoldkammer.

Resultatet heraf ville blive, at toldkammeret ville få den fornødne volumen - uden at andre ville blive for små. Samtidig medførte forslaget et totalt grænse-sammenfald med det statslige Amtsskatteinspektorat i Slagelse.

Arbejdsgruppens første rapport blev udarbejdet og videresendt til alle interesserede og involverede parter allerede i september måned 1976. Og samme måned året efter blev endnu en rapport med årets ajourføringer sendt på banen. I mellemtiden var Administrationsdepartementet af Skatteministeriet blevet bedt

om en stillingtagen til bl.a. de foreslåede strukturændringer.

Administrationsdepartementet sendte inden videre stillingtagen sagen til udtalelse hos »Arbejdsgruppen vedrørende rationaliseringsplanlægning for Skatteforvaltningen«, i daglig tale kaldet »Philip-udvalget«.

Udvalgets konklusion var her ganske klar, idet der blev peget på, at den lokale tolddistriktsinddeling ikke måtte skære et amtsskatteinspektorats distrikt, af hensyn til et mere effektivt fremtidigt samarbejde mellem Toldvæsenet og Skattevæsenet.

Det passede jo som fod i hose med Korsør Distriktstoldkammers argumentation allerede et år tidligere.

Det skulle en halv snes år senere vise sig, at Toldkammerets forslag var ret så fremsynet, idet samarbejdet med det statslige skatteorgan blev stadig mere almindeligt. I 1990 resulterede det i, at Amtsskatteinspektoraterne blev slået sammen med Toldvæsenet. To statslige



Toldvæsenet flyttede i 1908 ind i den vestlige halvdel af den i 1903/1905 nyopførte Korsør Jernbanestation. Den gang var der tilkørselsramper til vejboden m.v. I dag er den fredede bygning ført tilbage til det oprindelige udseende, som da professor og overarkitekt Heinrich Wenck slog sine geniale streger. Bygherre på den voldsomt kostbare renovering var møbelvirksomheden Scancom A/S der i dag har indrettet store dele til administration og internationalt showroom. Foto: Vagn Ryager.



Efter fraflytningen fra jernbanestationen i midten af 1980'erne rykkede Toldkammeret ind i denne bygning på Fjordvænget i Korsør. Nu militært område ejet af Flådestation Korsør. Foto: Vagn Ryager.

skatte/toldfunktioner som én enhed. Organisationen kom nu til at hedde ToldSkat.²

De lokale anstrengelser intensiveres

Men tilbage til kampen: Det blev en lang og til tider udmattende proces, der kom til at strække sig over flere år, indtil afgørelsen endelig politisk blev truffet den 3. maj 1978.

Arbejdsgruppen tog kontakt til pressen og lokal- og landspolitikere. Amtsrådsmedlem Henning Tellerup og indenrigsminister Egon Jensen blev her vigtige allierede. Gruppen fik også

en enorm pressemæssig støtte fra Sjællands Tidendes navnkundige redaktør, Carl Aage Corneliussen, der med sin hvasse og præcise pen spiddede sagens kendsgerninger og udvikling gennem hele forløbet. Samme opbakning kunne den lille gruppe fra Toldkammeret ikke helt mønstre hos daværende Korsørborgmester Poul Hvidtfeldt Larsen (i øvrigt tidligere toldkontrollør), der ved delegationens foretræde - traditionen tro - pustede kommunalt betalt cigarrøg direkte i hovederne på de tilstedeværende gæster og efter vores argumentation blot konstaterede, »at udviklingen kan man jo ikke kæmpe imod«. Slukørede forlod vi borgmesterkontoret og tænkte: Ja, men så

kunne man vel kæmpe FOR en udvikling!

Midt i vadestedet - før toldkammerafgørelsen - havde den lokale Povl Mortensen overtaget roret som borgmester, og han argumenterede både på TV og i trykte medier for det fornuftige i Toldkammerets forslag.

Undervejs var det lykkedes Toldkammeret at mobilisere en lang række landspolitikere - ministre som ikke ministre - til at komme til Korsør for at få forelagt vore mange argumenter. Blandt andre daværende skatteminister Svend Jakobsen, Erling Jensen, Egon Jensen og flere andre. Det sidste møde i den lange række talte så prominente og indflydelsesrige personer som Skatteminister Jens Kampmann, Departementschef Paul Gersmann, Departementet for Told- og Forbrugsafgifter og Tolldirektoratets chef, tolldirektør V. E. Parving.

Til sidst blev sagen så politisk betændt, at det blev besluttet at droppe enhver

form for toldkammernedlæggelser. Efter folketingsvalget den 7. marts 1978 blev der forhandlet om dannelse af en S-V-regering. Under disse forhandlinger blev alle planer om at nedlægge distriktstoldkamre totalt skrinlagt.

Det skabte basis for en fortsat udvikling i Korsør, og Distriktstoldkammeret udviklede sig senere til en stor og væsentlig lokal arbejdsplads, et egentligt og livskraftigt Skattecenter, ikke mindst efter reformen i november 2005, hvor hele den kommunale skatteforvaltning blev samlet i statsligt regi - og nu med den samlede organisationsbetegnelse SKAT. I dag er der omtrent 160 medarbejdere i Skattecenter Korsør.

Noter

¹ Jette Kjærulff Hellesen og Ole Tuxen »Korsør i 15.000 år«.

² Internt af personalet betegnet »told-klatskat«.



Det nuværende Skattecenter Korsør, hvor alle opgaver og funktioner har været varetaget siden 1. januar 1994. Foto: Vagn Ryager.

Egon Nielsen »Smuglerne«

af Tora Ribers

I begyndelsen af januar 2013 blev en norsk hashsmugler skudt og dræbt ved Aalbæk Havn i forbindelse med en politiaktion. Den 8. januar kunne man i medierne læse, at "hashsmugleri kommer ikke bag på Aalbæks borgere". Læser man Egon Nielsens bog "Smuglerne" fra 2012, forstår man, at historien gentager sig. Der er blevet smuglet sprit, cigaretter og altså også narkotika til og fra Frederikshavnsområdet i mange år.

Egon Nielsen arbejdede i mere end 30 år i toldkontrollen i Frederikshavn. I 2002 gik han på pension og fik tid til at tage rundt i lokalområdet og holde foredrag om narkotika og smugleri efter at have arbejdet med narkotikakontrol. I forbindelse med disse foredrag blev han flere gange spurgt, om ikke han ville holde foredrag eller skrive noget om den lokale storsmugler Thorkild Løndal, også kendt under navne som Rødspætten og Isidor Hartstein - for blot at nævne et par stykker. En bekendt af forfatteren havde været aftager af Thorkilds smuglercigaretter i sin tid, og den snak førte til nye navne på mennesker, der på den ene eller anden måde havde haft forbindelse til Thorkild Løndal, der huserede i Frederikshavnsområdet fra ca. 1960 til 1970'erne. Det er disse samtaler og interviews med smuglere, aftagere og toldere, der udgør grundstammen i Egon Nielsens bog. "Husmandsligaen" fra Aalborg beskrives også, dog knapt så omfattende som Thorkild Løndals "Rødspætteliga". Forfatterens egen historie om tiden som



Egon Nielsen: *Smuglerne - Polen retur*, udgivet 2012, 122 sider.

tolder fra første dag på Toldskolen 1. maj 1964 til pensioneringen i 2002 får vi til lige et indblik i.

I 1960'erne og 1970'erne havde storsmuglerne i Danmark kronede dage. I København huserede Sofa-Kurt, Divan-Svend, Bent Ricardo og Alexander Blask. Den kulørte presse fremstillede dem som helte, der snød myndighederne, tjente masser af penge på sprit- og cigaretsmugleri og levede et jetsset-liv. Smuglerne selv lagde ikke skjul på deres mange penge og



Tolderen blev oftest, men ikke altid taget ved næsen af smuglerne. Her præsenteres en mindre del af en meget stor fangst af cigaretter, der meget snedigt var emballeret som papirruller. Billede fra bogen side 78.

materielle goder – smugleri var en indbringende forretning.

Thorkild Løndal tjente også masser af penge, men i modsætning til københavner-smuglerne tegner forfatterens kilder et billede af en temmelig nærig mand, men også en mand, der tog gas på folk omkring sig – samarbejdspartnere såvel som dommere. For han blev stillet for en dommer indimellem.

På et tidspunkt hvor Thorkild Løndal var blevet anholdt, sigtet og stillet for en dommer fortæller en af forfatterens informanter følgende historie:

”Under anholdelsen havde han forsøgt at grave 65.000 kr. ned i jorden. De mange penge blev dog efterfølgende fundet og var en del af beviserne mod ham; samtidig blev der også i hans vogn fundet en påhængsmotor til en båd

samt et par vadestøvler”. (Efter at have fortalt en farverig historie om penge, som tilhørte et farligt medicinalfirma i Uganda og om en påhængsmotor, der blev brugt til at grave orm til fiskeri op, spurgte anklageren: ”Hvad så med de vaders, som også blev fundet; hvad bruger De så dem til? Thorkild svarede: - Du ved da godt, at når man er optaget af sit arbejde, så tænker man ikke så meget, og pludselig bliver der højvandet, så er det godt at have vaders på; de gør da ikke nogen fortræd. Han vender sig mod dommeren og spørger: Gør de vel hr. dommer? Kan du forstå det.”

I arbejdet med at få belyst storsmuglerierne fra flere sider har forfatteren gjort et stort arbejde for at finde frem til og interviewe relevante kilder. Nogle interviews er meget omfattende. Det gælder

bl.a. to interviews med Thorkild Løndals tætte samarbejdspartnere "Z" og "K". Men også en campist på campingpladsen i Sulbæk får vi en historie fra. De mange interviews giver et fint billede af Thorkild Løndal og hans arbejdsmetoder. Nogle af dem kunne måske godt være udeladt, mens man kunne være gået mere i dybden med andre. Det kunne en egentlig redaktør have været behjælpelig med. Når det så er sagt, så skal der ikke herske tvivl om, at Egon Nielsen med sin bog om storsmuglerierne har givet folk med lokalhistorisk interesse et indblik i en mere kulørt del af den lokale historie. Tilsyneladende har mange på egnen haft kendskab til og måske endda omgang med Thorkild Løndal.

Egon Nielsen berører kort den frustration, mange toldere på det tidspunkt følte ved dels ikke at være godt nok uddannet til at bekæmpe smugleriet, og dels ved ikke at have ressourcer nok til at dæmme op for det omfattende smugleri. De vidste, at statskassen gik glip af mange penge pga. smugleriet, men havde ikke mulighed for at gøre noget ved det for alvor. Forfatteren skriver et sted, at den lokale ledelse på Frederikshavn Toldkammer i 1960'erne og 1970'erne ikke viste vilje til at gøre noget ved problemet. Det rejser spørgsmålet om, hvorfor der



Storsmugler Thorkild Løndal, der også var kendt under navne som Rødspætten og Isidor Hartstein, her i sine velmagtsdage. Billede fra bogens side 38.

tilsyneladende ikke var politisk vilje på daværende tidspunkt til at tilføre ekstra ressourcer til smugleribekæmpelsen. Det kunne være interessant at få mere at vide om. Og den aktuelle historie om hash-smugleriet i Aalbæk viser, at der stadig bliver smuglet i stor stil.

Momsgodtgørelse af byggeri

af Mogens Schjødt

Det er ikke kun i dag, at kreativiteten blomstrer, når det drejer sig om fradrag på selvangivelsen eller refusion af byggeudgifter. Mit arbejde med momsgodtgørelse for byggeri i 1960'erne viste mange kreative, sjove og pinlige forsøg på svinde med godtgørelsen

I 1960'erne kunne registrerede virksomheder få godtgjort omsen på blandt andet driftsmidler. Under et kontrol eftersyn hos en tømrermester viste det sig f.eks., at han havde trukket nok så meget fra af betalt oms. Han havde blandt andet købt en del springmadrasser til udlejede sommerhuse og mente, at de var godtgørelsesberettigede som driftsmidler. Jeg tror nu ikke, at han havde misforstået noget, men at det måtte være et udslag af vendsysselsk humor.

Senere fik vi så momsen, hvor momsen på byggeri kunne trækkes fra via momsregnskabet. Kunne man ikke det, kunne man ansøge om momsgodtgørelse for visse nybygninger ved brug af bestemte ansøgningsblanketter, der skulle godkendes af kommunen, hvorefter godtgørelsen blev udbetalt af Toldvæsenet. Toldvæsenet var på denne måde fritaget for kontrol af de indsendte ansøgninger. I begyndelsen havde kommunerne udpeget en af kommunens håndværksmestre som underskriver og garant for de indsendte ansøgninger. Det viste sig hurtigt, at kommunernes kontrol var for dårlig, idet de modtagne ansøgninger var behæftet med mange fejl. Vi fandt det nødvendigt at kontrollere de indkomne ansøgninger,

da pengene ellers ville strømme ud af statskassen. Ansøgningerne blev honoreret med en kvadratmetergodtgørelse som stort set skulle svare til den betalte afgift. I Vendsyssel har vi mange minkfarme og stor var vores forundring, da vi erfarede at satsen pr. kvadratmeter for minkhaller oversteg byggeprisen. I Finansministeriet anede de åbenbart ikke hvad en minkhal var. Vi gjorde Direktoratet opmærksom på problemet, men det tog et år, inden fejlen blev rettet.

For at et byggeri var godtgørelsesberettiget skulle byggebogen være opfyldt og det kneb det gevaldigt med i mange tilfælde. Vi var mange gange skrapere end de tekniske forvaltninger i kommunerne og vi sparede Statskassen for store beløb. Jeg vil nu redegøre for nogle af de tilfælde, hvor vi nægtede godtgørelse eller fik byggerierne ændret, så byggebogen blev overholdt.

Problemer med kommunernes kontrol

En kommune havde bemyndiget en tømrermester til at godkende de modtagne ansøgninger om byggegodtgørelse. Blandt andet blev der ansøgt om byggegodtgørelse for en nyopført staklade. Da vi på toldkamret ikke vidste, hvad en staklade var, var det opportunt at få foretaget et syn af den opførte staklade. Der var pudsigt nok ingen bygning på den nævnte matrikel, der kunne være en staklade. Tømrermesteren, der havde

attesteret ansøgningen, gav den oplysning, at han havde set stakladen fra vejen. Men der var absolut ingen staklade på matriklen. Efter aftale med den pågældende kommune fandt man en anden til den betroede stilling.

Det viste sig snart, at de fremsendte ansøgninger var behæftet med mange fejl og faktisk altid til ansøgerens fordel. Det viste sig efterhånden, at mange ansøgninger var behæftet med mange forskellige typer af fejl. De af kommunerne udpegede tog det åbenbart ikke så seriøst, som man kunne forvente.

Reglerne var klare nok

Mange af de byggerier, der var søgt om momsgodtgørelse for, havde ikke den fornødne loftshøjde og andre havde ikke den fornødne isolering. Der kunne heller ikke gives godtgørelse for sommerhuse, da det var anvendelsen, der var bestemmende for godtgørelse eller ej. Man kunne således ikke få godtgørelse for et helårshus, der blev anvendt til sommerhus. Når elmåleren var placeret udvendig på huset, var det en nem sag at kontrollere brugen af huset og afgøre om det udelukkende blev anvendt som sommerhus.

Erfaringen viser, at hvis der er huller i loven og mulighed for snyderi, så bliver der snydt. Når politikerne forsøger at stoppe hullerne ved lovgivning, viser erfaringen, at der opstår andre huller og mulighed for snyd.

Men kreativiteten var stor

Fra en af de større byer i Vendsyssel søgte en boligforening om godtgørelse for et byggeri omfattende 20 små lejligheder og to store. Men det havde den kommunale

kontrollant fået vendt til 20 store og to små lejligheder.

En mand i det indre Vendsyssel havde opført et mindre parcelhus, hvor man skulle lede længe for at finde noget, der opfyldte bygge-loven. Således var ydermuren en halvtstensmur uden isolering. Ingen isolering, men cementfliser som gulv og forskallingsbrædder som loft. Hvordan der kunne gives byggetilladelse til sådan et hus, fatter man ikke. Bygherren var en eneboertype og han ville have fået huset gratis, hvis vi havde udbetalt ham godtgørelse efter kvadratmetertaksten.

En dag modtog vi en ansøgning om godtgørelse for et helårshus, opført på en matrikel, hvor der kun måtte opføres sommerhuse. Da vi undersøgte sagen nærmere hos teknisk forvaltning, viste det sig, at bygherren havde fået dispensation, idet han havde det grønne kort og havde i sinde at starte en planteskole på stedet. Han havde i øvrigt job ved jernbanerne, havde tilsyn med baneskråninger og bopæl på Sjælland. I følge oplysninger hos kommunen og landposten var der ikke tvivl om, at huset blev benyttet som sommerhus. Ved et eftersyn på stedet blev der fundet ukrudt i en meters højde foruden fyr og gran, den fremherskende træart i et sommerhusområde. Elmåleren viste også et forbrug svarende til normalforbruget for et sommerhus. Ansøgningen blev afslået. Bygherren klagede over afgørelsen, idet han mente, at huset var et helårshus, opført i forbindelse med den nylig etablerede planteskole. Desuden skulle bygherrens hustru bo i huset i en længere periode på anbefaling af hustruens læge, i følge en lægeerklæring. Da diverse påstande ikke ændrede afslaget, ønskede bygherren et møde på toldkam-

ret. Stor var min forbavelse, da jeg erfarede, at chefen for toldstedet omstødte afslaget, medens jeg var på ferie.

En anden ansøgning lød på en opført minkhal og kvadratmetertallet 777 -! Det var åbenbart en stor minkhal, men pudsig nok var bygherrens telefonnummer også 777 (det var tiden før de seksificerede telefonnumre).

Så var der også bygherren, der havde bygget en ny overetage med karnap, men der var for lidt lys på loftsetagen, så vi forlangte mere lys til stor glæde for det unge par, der boede til leje, da Landsbyg-geloven krævede, at en bygning havde et vist lysindfald. Og landmanden, der havde fundet på at bygge et andehus, der bestod af gamle telefonpæle sat op mod hinanden og betrukket med plastic. Et meget billigt andehus, som måtte anses for at være godtgørelsesberettiget, selv om godtgørelsesbeløbet ville overstige byggeprisen flere gange.

En ansøgning om godtgørelse af oms (eller moms) på en maskinhal endte i papirskurven. Den ansøgte godtgørelse skulle respektere skæringsdatoen 1. august, forstået således, at taget på maskinhallen skulle være opført efter den 1. august. Da vi havde kontrolleret

størrelsen og skulle afslutte eftersynet på fabrikshallens kontor, fik jeg øje på et farveluftfoto, hvor kirsebærrene omkring hallen blomstrede, samtidig med at håndværkerne lagde sidste hånd på hallen. Maskinhallens ejer var noget flov og frafaldt enhver form for godtgørelse.

Endelig var der en ansøgning om byggegodtgørelse for et renoveret missionshus i Gjør, der tiltrak kontrollens søgelys, og vi foretog en besigtigelse på stedet. Det viste sig, at det var det tidligere missionshus, der var købt af en søn fra virksomheden "Gjør Trolde" og som skulle benyttes som sommerhus. Huset opfyldte således ikke kriteriet for godtgørelsesberettigelse, ligesom kriteriet for godtgørelse ikke opfyldte det krav, at spærene skulle være løftet ud af position. Bygherren havde som en kuriositet fået indmuret en halv snes trolde, der kiggede på én fra skillevæggene. Det kunne vel nærmest betragtes som blasfemi. Renoveringen blev ikke anset for at være godtgørelsesberettiget.

Man kom ud for mange pudsige ting i kontrollen. Hvem ville tro, at vi for at opmåle en trempel på en lade måtte kravle op på en hønsestige og en ko for at kunne komme til med båndmålet?

Lagerrydningstilbud

Mange har benyttet sig af de gode tilbud på lagerrydningssalg og da det har været en meget stor succes, så er det besluttet at forlænge tilbuddet frem til 1. august 2013, men så er det også uigenkaldeligt slut, så de der ikke nåede det i første runde kan nå det endnu, men enkelte titler kan være nært udsolgte, så bestil før det er for sent. Tilbuddet gælder kun for medlemmer. Priserne er excl. forsendelsesomkostninger. Bøgerne kan bestilles via www.zise.dk.

Dansk Skattehistorie - Fra middelalder til nutid af *Mikael Venge, Leon Jespersen, Claus Rafner, Anders Monrad Møller og Hans Chr. Johansen*. 1987-1990. 6 bind. 2002-2009 s. ill. ib. kr 300,- (normal medlemspris 1.250 kr - bogladepris kr 1.485,-). Sælges kun samlet.

Dansk Toldhistorie - Fra middelalder til nutid af *Mikael Venge, Henrik Becker-Christensen, Henrik Fode, Anders Monrad Møller, Paul Gersmann, Alf Therkildsen og O. Tobiesen Meyer*. 1987-1990. 5 bind. 2213 s. ill. ib. kr 250,- (normal medlemspris 1.250 kr - bogladepris kr 1.485,-). Sælges kun samlet.

Toldvæsenet i Dansk Vestindien 1672-1917 af *Poul Erik Olsen*. 1988. 262 s. ill. ib. kr 25,- (bogladepris ved udgivelsen kr 198,-).

Tolden i Sundet. Toldopkrævning, politik og skibsfart i Øresund 1429-1857. Red. af *Ole Degn*. 2010. 671 s. ill. kr 200,- (normal medlemspris 325 kr - bogladepris 448,-).

Det gamle Aalborghus - Told- og skatter på Christian II's tid af *Mikael Venge*. 1991. 198 s. ill. ib. kr 40,- (bogladepris ved udgivelsen kr 238,-).

Toldvæsenets og Grænsesoldateriets uniformer af *Ingeborg Cock-Clausen og Aage E. Hansen*. 1992. 310 s. ill. ib. kr 75,- (bogladepris kr 448,-).

Toldarkiver før 1969. Vejledning og nøgle til toldarkiverne i landsarkiverne. Ved *Ole Degn*. 1994. 160 s. ill. ib. kr 30,- (bogladepris kr 125,-).

Odense toldkammers historie 1632-1988 af *Otto Madsen og Anders Monrad Møller*. 1989. 374 s. ill. ib. kr 50,- (bogladepris ved udgivelsen s kr 248,-).

Fra toldkammer til speditionsvirksomhed – af Kolding Toldkammers historie. Af *Lars Bjørn Madsen*. H. Daugaard A/S 1990. 84 s. ill. ib. kr 40,- (bogladepris kr 138,-).

Helsingør Toldkammer af *Lars Bjørn Madsen*. 1991. 119 s. ill. ib. kr 40,- (bogladepris kr 138,-).

Tolder og kvinde. Kvinders ansættelse i en mandsdomineret etat. Af *Karen Hjorth*. 1998. 120 s. ill. ib. kr 30,- (bogladepris ved udgivelsen kr 198,-).

En tolders erindringer - 54 år i toldvæsenets tjeneste af *Henry G. Petersen*. Erindringer 1. 1989. 220 s. ill. ib. kr 30,- (bogladepris ved udgivelsen kr 238,-).

En tolders liv af *Knud Bro*. Erindringer 2. 1989. 178 s. ill. ib. kr 30,- (bogladepris ved udgivelsen kr 238,-).

Tolder 1942-1993 af *Vagn H. Vinje*. Erindringer 3. 1995. 230 s. ill. ib. kr 30,- (bogladepris ved udgivelsen kr 238,-).

Set gennem mine briller. Erindringer fra 46 års tolderliv. Af *Peter Søndergaard*. Erindringer 4. 220 s. ill. ib. kr 30,- (bogladepris ved udgivelsen kr 198,-).

Erindringer 1-4. Alle erindringsbindene. kr 100,-.

NYHEDER:

Vi agter... fra torskegilder til klageportal af *Henrik Fode og Laus Grove Vejlstrup*. 2011. 143 s. ill. ib. kr 125,- (bogladepris kr 148,-).

De københavnske Toldassistenters Begravelseskasse. 1859 – 10. juli 2009. 2012. 144 s. ill. hf. kr 98,- (bogladepris kr 144,-).

Hjørring Toldkammer

- Hack Kampmanns toldbygninger (7)

af Ole Degn

Toldvæsenet siges op

I begyndelsen af 1900-tallet havde toldvæsenet i Hjørring endnu ikke egen bygning, men blot nogle lokaler i Statsbanernes varehus ved jernbanestationen. I 1908 henvendte Statsbanerne sig til toldkammeret og meddelte, at man påtænkte at udvide varehuset, hvorved det ville blive nødvendigt enten at inddrage de af toldvæsenet benyttede kontorlokaler og bygge nye kontorer ved den anden ende af toldpakhuset eller lægge beslag på hele

bygningen og så bygge en ny bygning til brug for toldvæsenet.

Ikke længe efter kunne Statsbanerne meddele, at det var blevet besluttet, at man behøvede hele bygningen, og at det var meningen at bygge en særskilt bygning til toldvæsenet. Toldforvalter Kruse indberettede dette til Overtoldinspektoratet for Nørrejylland i Århus.

Men intet skete. Først i juni 1913 kunne toldinspektøren igen vende tilbage til sagen og meddele Overtoldinspektoratet,



Hjørring Toldkammer set fra nord ca. 1906, da der blot var tale om lokaler i en del af statsbanernes bygning, hvorfor toldkammeret også blev kaldt et toldvarehus. Foto i ToldSkat Museet.

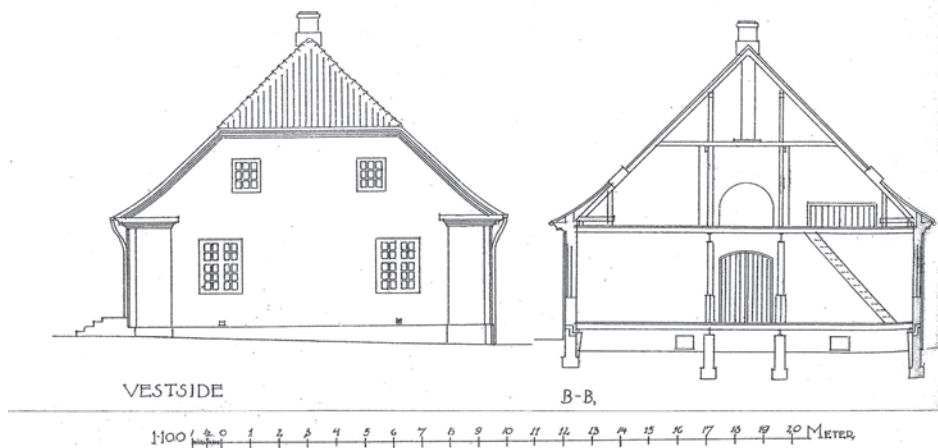
at Statsbanerne som led i den førnævnte plan havde foretaget grundboringer og netop havde tegninger og overslag til en ny bygning under udarbejdelse. Han ønskede derfor at rejse spørgsmålet om muligheden for samtidig med bygningen af de nye toldlokaler at få indrettet en passende bolig for toldforvalteren på 1. sal, idet huslejerne i byen blev bestandig højere.

I august 1913 fremførte Generaldirektoratet over for Ministeriet for Offentlige Arbejder, at man ville foretrække, at opførelsen af toldvarehuset skete ved toldvæsenets foranstaltning, og ministeriet kunne i december meddele, at man ved forslaget til finansloven for finansåret 1914-15 havde søgt bevilliget et beløb af 75.000 kr. til udvidelse af varehus og depotspor på Hjørring Statsbanestation, heri indbefattet 27.600 kr. til opførelse af toldvæsenets bygning.

I januar 1914 kunne så kongelig bygningsinspektør Hack Kampmann efter anmodning fra Overtoldinspektoratet afgive erklæring om skrivelser fra Mini-

steriet for offentlige Arbejder og De Daske Statsbaner vedrørende det påtænkte toldvarehus, dets beliggenhed på det af statsbanerne angivne areal på deres grund ved Sønder Allé og de midler, der søgtes til byggearbejdet.

Til den vedlagte, af Statsbanerene udarbejdede situationsplan med angivelse af grundstykkets størrelse og bygningens beliggenhed på grunden måtte Kampmann sige, at efter dette ville toldvarehuset af hensyn til statsbanerens vandtårn komme til at ligge skævt for Dronningensgade, og en sådan beliggenhed lidt skævt for enden af en gade ville efter hans mening "ikke se godt ud". Bygningen måtte flyttes mere mod vest, fri af Dronningensgade og med gårdspladsen lagt mod øst, hvorved man ville opnå et bedre gadebillede. Hvad midlerne angik, mente Kampmann, at byggearbejdet ville kunne gennemføres for den søgte bevilling, under forudsætning af, at toldvæsenet erhvervede midler til den elektriske elevator, elektrisk lys og WC, der var anslået til 4.500 kr.



Hack Kampmanns tegning til Hjørring Toldkammers vestgavl og et snit gennem bygningen fra september 1914.

Planer og tegninger

Fra Hack Kampmanns hånd forelå fint udarbejdede tegninger i september 1914. De viser bygningens facader og gavle og en grundplan med en bygning på 22 x 12,5 m. Grundplanen viser en forgang og forstue, toldforvalter-, assistent- og regnskabskontorer på i alt 55 m², vejerbod på 15 m², udleveringslokale på 15 m² og pakhus på 96 m² med yderligere et pakrum på 186 m² i loftsetagen. I pakhuset var der en læsseport i væggen ud mod jernbanesporene med en perron og i gavlvæggen en elevator til loftsetagen. Som sædvanligt i Hack Kampmanns bygninger var der tale om en rationel planløsning, hvor godset fra jernbanen kom gennem læsseporten til pakhuset, hvorfra det gennem en port kunne gå videre til vejerboden og derfra igen videre til udleveringslokalet, hvor en port førte ud til en læsserampe.

Byggearbejdet

Ud fra de anviste regninger kan vi følge byggeriet.

I juli 1914 blev betalt 200 kr. til licitationsudgifter, og i december samme år og i marts 1915 betaltes murermester E. Aaquist og tømrermester L. Møller Thomsen, begge Hjørring. I maj samme år betaltes foruden E. Aaquist blikkenslager M. Jørgensen og tømrermester Niels Christensen, begge Hjørring, sidstnævnte for snedkerarbejde, glas, beslag, smedearbejde m.m., og i samme måned fik Thomas B. Thrige, Odense, betaling for en elevator og CM. Hess, Jernstøberi og Maskinfabrik, Vejle, for et caloriferevarmeanlæg.

Derefter var der ifølge brev fra Kampmann 27. maj af det beløb på i alt 30.060 kr., der i henhold til Generaltold direktoratets skrivelser af 17. juni 1914 og 9.



Hjørring Toldkammer ca. 1935. Man ser midt for facaden det fint udformede indgangsparti med den granittrappe med jerngeländer, der senere blev fjernet. Foto i ToldSkat Museet.



*Hjørring toldkammer set fra nord 2011. Facaden er skæmmet af, at granittrappepartier er fjernet.
Foto Ole Degn 2011.*

okt. 1914 var stillet til rådighed til opførelsen, til rest 2.394 kr., som Overtoldinspektoratet efter forslag fra Kampmann ønskede anvist mod senere regnskabsafleggelse, hvilket alt sammen skete ved brev fra Generaltolddirektoratet 29. maj 1915. Derefter betaltes i august 1915 billedhugger H. Lindow, København, malermester Carl Jensen, Hjørring og malermester A.C. Johansen, Fiolstræde 29, København, og i oktober smedemester Jul. Krøijer, Ålborg. Endelig betaltes i december dette år regninger fra gørtler G. Erstad-Pedersen, blikkenslager H.P. Salling og Sønner, og klejnsmedemester Valdemar Larsen, alle Århus.

Som det var tilfældet ved Hack Kampmanns tidligere toldbyggerier, var det altså i stort omfang lokale håndværkere, der udførte arbejdet. Mere specielle arbej-

der som installationen af elevatoren og caloriferevarmeanlægget blev udført af udefrakommende, og man ser altså håndværkere og firmaer fra Ålborg, Århus, Vejle, Odense og København, herunder billedhugger Lindow fra København. Flere af firmaerne og billedhuggeren er kendt også fra flere af Hack Kampmanns tidligere toldkammerbyggerier.

Byggearbejdet skred, som det ses, hastigt frem, men undervejs var Hack Kampmann alligevel kommet i tidsnød. Ved brev 15. april 1915 meddelte Overtoldinspektoratet Kampmann, at af det til opførelsen af Hjørring Toldkammer for finansåret 1914-15 til rådighed stillede beløb af 30.160 kr., heraf 26.300 kr. på Statsbanernes budget, 2.000 kr. på toldvæsenets og yderligere 1.860 kr., var der indtil da blot anvist beløb på 9.096 kr.



Hjørring Toldekammer set fra øst. Vinduet mod nord er nu erstattet af en dør, og midtpartiets store port med læsserampe er erstattet af et vindue. Foto Ole Degn 2011.

Men anvisning af beløb vedrørende det nævnte finansår ville ifølge en af Finansministeriet truffet bestemmelse kun kunne finde sted indtil udgangen af maj. Der blev derfor anvist beløb til ovennævnte tømrermestre, blikkenslager, Thomas B. Thrige og C.M. Hess.

Helt uden problemer for Hack Kampmann og hans overholdelse af tidsplanerne var statsadministrationens papirgang nu heller ikke. Man ser således eksempelvis Hack Kampmann ved brev 12. august 1915 til Overtoldinspektoratet fremsende regning fra malermester Carl Jensen, Hjørring, med anmodning om at beløbet

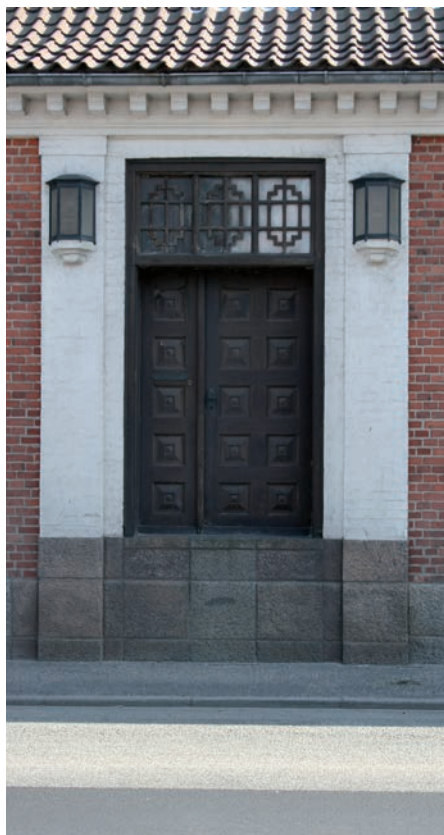
måtte blive anvist til udbetaling, hvorefter Overtoldinspektoratet ved brev 13. august til Hjørring Toldkammer meddelte, at det med postanvisning havde tilstillet dette beløbet med anmodning om, at det måtte blive betalt til malermesteren og regningen tilbagesendt i kvitteret stand, og samme dag sendte man brev til Kampmann om, at man havde tilstillet Hjørring Toldkammer beløbet, hvorefter toldkamret ved brev af 14. august tilbagesendte regningen i kvitteret stand til Overtoldinspektoratet.

Under byggeprocessen blev der som sædvanligt for Hack Kampmann ikke

gået på kompromis. Undervejs blev således blandt andet gesimsen mod syd forandret med brug af to svende i hele 33 timer.

I januar 1915 kunne Kampmann i et brev udtale, at det temmelig sikkert kunne ventes, at indflytningen i toldvarehuset ville ske i slutningen af april kvartal. Det skulle dog ikke komme til at holde.

Til trods for, at byggearbejdet var blevet udført i den vanskelige periode under Første Verdenskrig, kunne Hack Kampmann overholde bevillingsrammen.



Indgangspartiet med hvidtede lisener og lygter og granitkvadrene, der har erstattet den fjernede trappe. Foto Ole Degn 2011.



Toldkammerbygningen sydvesthjørne, fint udformet med hvidpudsede lisener, gesimer og en række konsoller under taggesimsen. Foto Ole Degn 2011.

Som før nævnt havde han ved brev 27. maj 1915 meddelt, at der af det bevilgede beløb endnu var en rest på 2.394,36 kr., og ved brev 8. december afsluttede han regnskabet med fremsendelse af ti regninger til anvisning. Det samlede beløb var dermed på – 2.394,36 kr., og regnskabet gik i 0! Byggesummen havde da været på det i alt bevilgede beløb af 30.160 kr.

Bygningen

Ved brev af 16. september 1915 til Over-toldinspektoratet stillede statsbanerne bygningen til toldvæsenets rådighed.



Toldkammerbygningen set fra sydvest. Man bemærker den skæmmende femfags kvist, der blev påbygget i 1927 med henblik på at få flere kontorlokaler. Foto Ole Degn 2011.

Toldbygningen er i én etage med udnyttet tagetage, opført i mursten med opskalket tegltag med halvvalm. Som andre af Kampmanns bygninger er den præget af en enkel monumentalitet, med mange fine detaljer, som granitfundamentstenene, de hvidpudsede hjørnelisener, taggesimsen med tandsnit og dørpartiet med hvidpudsede lisener og lanterner.

Siden er bygningen desværre blevet stærkt skæmmet af, at indgangspartiets trappesten er fjernet ind til fundamentet, ligesom også tagets fornemme opskalkede profil er blevet skæmmet ved en ombygning i sommeren 1949 med indsættelse af en femfags kvist.

Stueetagens areal er på 277 m², tag-

etagens på 221 m². I stueetagen fandtes vindfang og forstue, til venstre for denne et trapperum med adgang til assistentkontor og derefter kontrollørkontor og udlevering samt trappe til 1. sal.

Fra forstuens bagvæg var der adgang til vejerboden og fra denne til endnu et assistentkontor og pakhus og ekspeditionskontor. På 1.sal havde toldforvalteren fået sin lejlighed og ligeledes sit kontor, men i 1949 blev etagen som nævnt ombygget til brug for kontorer.

Det kgl. toldflag hejst

I *Vendsyssel Tidende* kunne man den 24. september 1915 læse følgende ganske lakoniske meddelelse: *Det kgl. Toldflag blev*

i Gaar hejst paa den nye Toldbygning, som dermed er taget i Brug.

Det var, så vidt det kan ses, den festivitas, der var i forbindelse med Hack Kampmanns toldkammerbyggeri i Hjørring. Det er ikke lykkedes at finde andet i den lokale avis, *Vendsyssel Tidende*. At der ikke var midler til en indvielsesfest med præsentation af bygningen for byens elite i erhvervsliv og administration og for pressen, kan ikke skyldes, at den bevilgede byggesum var blevet overskredet – regnskabet stemte jo på øre. Vi må derfor desværre savne en fornem beskrivelse af præsentationen af bygningen og festen, modsat det, vi har set ved Kampmanns tidligere toldkammerbyggerier. Måske skyldtes den manglende festivitas situationen under Første Verdenskrig. Måske skyldes det blot, at man ikke havde sans

for den slags i Hjørring. Her har man den dag i dag ikke sans for Hack Kampmanns smukke, harmoniske bygning. Det forlyder, at man overvejer at rive den ned.

Bygningen blev i 1973 forladt af toldvæsenet og har siden da huset blandt andet Bundgaard og Kassow Arkitektfirma MAA, der nu ejer bygningen og har til huse i stueetagen, en afdeling af Dansk Hørecenter og Dafolo Marketing og i dag Reklamebureauet Corbiz og FOF-Vendsyssel, der har lokaler på 1. sal.

Kilder

Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg, B 297 Overtoldinspektoratet for (Nørre)Jyllands arkiv, 1.204 1887-1923 Toldbygninger Herning 1919-23. Hjørring 1887-1915.
1.191 Bygningskort 1960-65 Horsens-Over-toldinspektoratet.

Generalforsamling

Told- og Skattehistorisk Selskab indkalder herved til generalforsamling torsdag den 16. maj 2013, 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 2012
3. Indkomne forslag
4. Regnskab 1. januar - 31. december 2012
5. Valg af bestyrelsesmedlemmer m.v.
 - a. formand (ekstraordinært) og redaktør (ordinært)
 - b. 3 bestyrelsesmedlemmer
 - c. 2 bestyrelsessuppleanter
 - d. 2 revisorer
 - e. en revisorsuppleant
6. Fastsættelse af kontingent for 2014
7. Eventuelt

zise

Indholdsfortegnelse

Jeppé Klok Due:

Indlednings. 91

Christian Larsen:

Skat på kunstigt hårs. 92

Mikael Venge:

Hollandske skibe i Øresund i 1531

og under Grevens fejdes. 99

Vagn Ryager:

Korsør Toldkammer - fra dengang

og til nus. 105

Tora Ribers:

Egon Nielsen »Smuglerne«s. 112

Mogens Schjødt:

Momsgodtgørelse af byggeris. 115

Ole Degn:

Hjørring Toldkammer

- Hack Kampmanns

toldbygninger (7)s. 119