



Zise 2020

Told- og skattemhistorisk årbog

ISBN 978-87-87796-47-7

ISSN 001 05-8355

Zise *2020*

Told- og skattemhistorisk årbog



TOLD- OG SKATTEHISTORISK SELSKAB

Zise
2020

Told- og Skattemhistorisk Selskab

har til formål at skabe interesse for told- og skattemhistorie

samt for det danske toldvæsens

og det danske skattevæsens historie.

Zise *2020*

Told- og skattehistorisk årbog

TOLD- OG SKATTEHISTORISK SELSKAB

Zise 2020
Told- og skattemhistorisk årbog
Zise 2020 43. årgang
Udgivet af Told- og Skattemhistorisk Selskab 2020
Redaktør: Henrik Gjøde Nielsen

© Told- og Skattemhistorisk Selskab 2020
Grafisk tilrettelægning: Dorte Cappelen
Prepress og tryk: Narayana Press, Gylling
ISSN 001 05-8355
ISBN 978-87-87796-47-7

Artikler og afhandlinger, som i indholdsfortegnelsen mærket med *, har været underkastet peer review, fagfællebedømmelse.

Forlag, redaktion og forfattere har i fremskaffelsen af illustrationer bestræbt sig på i alle tilfælde at finde frem til den retmæssige copyrightindehaver. Såfremt dette i enkelte tilfælde ikke skulle være sket, og forlaget på den måde har krænket ophavsretten, er det sket ufrivilligt og utilsigtet. Retmæssige krav i denne forbindelse vil blive honoreret.

Bidrag til Zise – Told- og skattemhistorisk årbog bedes sendt til redaktøren
Direktør, forskningschef, Ph.d. Henrik Gjøde Nielsen,
Kystmuseet, Dr. Margrethes Vej 6, 9900 Frederikshavn,
hgn@kystmuseet.dk, tlf. 50 51 73 63,
eller til sekretæren
Specialkonsulent Gunnar Jakobsen,
Lyngholmen 5, 3460 Birkerød,
gj.ccta@post.tele.dk, tlf. 38 86 11 51.

Bøger til anmeldelse sendes til redaktøren.

Forsideillustration: Bertel Bruuns pakhus, opført 1797, i forbindelse med etablering af pakhus og kongelig vejerbod ved Fredericia. Se Karsten Merrald Sørensens artikel Fredericia Toldkammers bygninger. Foto: Lokalhistorisk Arkiv, Museerne i Fredericia.

Bagsideillustration: Skagen Toldkammer, opført 1908 på havnefronten, efter tegninger af arkitekt Hack Kampmann (1856-1920). Se Hans Nielsens artikel Skagens Toldvæsen. Foto: Hans Nielsen.

Indhold

Zise 2020

Tøndepenge og toldfuldmægtige 1429-2002 7

AF HENRIK GJØDE NIELSEN

Øresundstoldens skriver- og tøndepenge 1429-1708* 9

AF MOGENS JENSEN

På min herres nådes vegne*

En undersøgelse af de ældste øresundstoldbøger 31

AF MOGENS JENSEN

Skagens Toldvæsen* 69

AF HANS NIELSEN

Fredericia Toldkammers bygninger* 101

AF KARSTEN MERRALD SØRENSEN

Vamdrup Toldsted og Stationsby 113

AF JENS BRUHN

Smuglernes skræk 151

AF JENS BRUHN

Grænsen ved Taps/Frederikshøj og grænsegendarm

Niels Lauritsen Nielsen 159

AF JENS BRUHN

Ritmester Aage Mallings Jacobsens erindringer om 9. april 1940 ... 193

AF HENRIK GJØDE NIELSEN

De første faldne

Tragedien i Padborg den 9. april 1940 211

AF FINN LAUTRUP

19. september 1944*

Interneringen og deportationen af politi og grænsegendarmeri 221

AF HENRIK SKOV KRISTENSEN

Toldvæsenet i Ikast 251

AF ERIK HANSEN

Erindringsglimt fra mit arbejdsliv i toldvæsenet og i Told·Skat

1959-2002 265

AF MOGENS LAU

Oplevelser som toldfuldmægtig

Toldfuldmægtig i en udviklingsstilling ved Distriktstoldkammer 3

(Sydvest) og Hvidovre 1985-1988 313

AF ERIK BANK

Anmeldelser 323

Meddelelser fra bestyrelse og redaktion 339

Zise 2020

Tøndepenge og toldfuldmægtige 1429-2002

AF HENRIK GJØDE NIELSEN

I 2019 udgav Told- og Skattehistorisk Selskab for første gang selskabets tidskrift, der indtil da var udkommet med tre hæfter á ca. 40 sider årligt, i bogform. Det skete med udgivelsen af *Zise 2019 – Told- og skattehistorisk årbog*. Blandt årsagerne til omkalfatringen var en bestræbelse på at reducere produktionsomkostningerne og bestræbelsen på at imødegå de indholdsmæssige og redaktionelle begrænsninger, som hæfteformen gav, uagtet vi gennemgående har udgivet hæfter på mere end de 40 sider pr. hæfte. Begge dele levede selskabet da også op til med den første årbog, der var på 182 sider. Efter udgivelsen måtte vi så blot se, om idéerne kunne bære.

Det tør vi godt konstatere, at de kunne. Med udgivelsen af *Zise 2020 – Told- og skattehistorisk årbog*, har vi med det nye format kunnet bringe både flere og længere artikler i én årgang, end vi tidligere havde mulighed for. Mængden af forfattere har været stor, skrivelysten endnu større, og vi har ikke været begrænset af formatet. Det afspejler sig også i bogens omfang. Omtrent 350 sider er det blevet til, og altså noget mere end de ca. 120 sider, vi har forpligtet os på.

Men ikke alt er nyt. Vi bibeholder et af de centrale særkender for *Zise*, nemlig kombinationen af erindringsartikler og historiske artikler og afhandlinger, hvoraf en del af de sidstnævnte har været underkastet peer review, dvs. fagfællebedømmelse. Erindringer og afhandlinger væver sig ind imellem hinanden, idet begge dele bringes i kronologisk rækkefølge, hvoraf selvsagt følger, at afhandlingerne har overvægt i bogens første del, erindringerne i sidste.

Vi lægger fra land med et velkendt navn, nemlig Mogens Jensen, som i bogens første artikel skriver om Øresundstoldens skriver- og tøndepenge 1429-1708. Mogens Jensen er også forfatter til den næste artikel, nemlig På min herres nådes vegne – En undersøgelse af de ældste øresundstoldbø-

ger. Hans Nielsen beretter om Skagens Toldvæsen, herunder toldvæsenets bygningshistorie i landets nordligste by, mens Karsten Merrald Sørensen fortsætter det bygningshistoriske arbejde i artiklen Fredericia Toldkammers bygninger. Jens Bruhn har leveret ikke mindre end tre artikler til bogen: Den stort anlagte Vamdrup Toldsted og Stationsby, Smuglernes skræk og Grænsen ved Taps/Frederikshøj og grænsegendarm Niels Lauritsen Nielsen. Selv har jeg forestået redaktion og udgivelse af Ritmester Aage Malling-Jacobsens erindringer om 9. april 1940. Behandlingen af begivenhederne denne dag står også i centrum i Finn Lautrups artikel, De første faldne – Tragedien i Padborg den 9. april 1940. Og vi fortsætter i det besættelseshistoriske spor med Henrik Skov Kristensens artikel 19. september 1944 – Interneringen og deportationen af politi og grænsegendarmeri. Erik Hansen skriver om Toldvæsenet i Ikast, hvorefter vi bevæger os til et par deciderede erindringsartikler, nemlig Erindringsglimt af mit arbejdsliv i toldvæsenet og Told-Skat 1959-2002 af Mogens Lau, hvorpå følger Erik Banks Oplevelser som toldfuldmægtig – Toldfuldmægtig i en udviklingsstilling ved Distriktstoldkammer 3 (Sydvest) og Hvidovre 1985-1988. Herpå følger sektionen med Anmeldelser, og årbogen afsluttes med Meddelelser fra bestyrelse og redaktion.

Der er med andre ord en del læsestof af told- og skattehistorisk observans, fra middelalder til nutid. Lad så være, at det svulmende omfang og Covid-19-pandemien har haft konsekvenser for redaktionsarbejde og produktionstid. Nu er bogen her. God fornøjelse med *Zise 2020 – Told- og skattehistorisk årbog*.

Øresundstoldens skriver- og tøndepenge 1429-1708

AF MOGENS JENSEN

Skriver- og tøndepenge

Slår man op i toldskriver Jens Mogensens toldbog for Øresundstolden i 1557,¹ vil man først finde toldregnskabet for forskellige vinsorter. Derefter følger regnskabet for de passerede skibe og deres gods i geografisk bestemte sektioner. Siderne er delt i tre spalter. En bred spalte i midten med oplysninger om skipper, skib og gods. En smallere i højre side med datering og toldbeløb, og en ganske smal i venstre side med overskriften »Schriffuer oc Th^e pdg« (Skriver- og tøndepenge) eller lignende med angivelse af, hvad skipperen har erlagt i disse to takstkategorier.

Allerede tre år senere blev overskriftens ordlyd vendt om til »Tønde oc schriuere pendinge«² Denne rækkefølge blev fremherskende indtil 1574, dog i 1564 med modsat rækkefølge,³ og allerede fra dette år kun anført på første side af hver sektion.⁴ Fra 1575 blev overskriften helt udeladt. Det lå skriverne i pennen, hvad spalten skulle indeholde. I bøgernes sammentællinger blev betegnelsen – sikkert i overensstemmelse med daglig sprogbrug på toldboden – fra 1621 kortet ned til »Thøndepenge«.⁵ At denne betegnelse også dækkede skriverpengene, fremgår af toldtaksterne anført i samme bog.⁶

Det er disse skriver- og tøndepenge, som er emnet for denne artikel. Skriverpengene var den pris, skipperne betalte for at få udskrevet et bevis på, at de havde betalt ret told af deres skib og gods; de har været opkrævet fra Øresundstolden begyndelse i 1429.⁷ Tøndepengene kom til, da der i 1520 blev udlagt tønder til afmærkning af sejlruten gennem Dragørs Strømme, farvandet ud for og syd for København. Opkrævningen af begge kategorier blev bragt til ophør i 1645, da Christian IV efter at have tabt Torstenssonkrigen måtte sætte toldtaksterne kraftigt ned og fjerne alle bitolde. Indtil begyndelsen af 1700-tallet blev der dog stadig i meget begrænset omfang opkrævet tøndepenge af skibe fra nogle få byer; men betalingen til tolderne

for udfærdigelse af toldpapirer og stort set hele udgiften til vedligeholdelse af søtønderne måtte fra 1646 afholdes af de almindelige toldindtægter.

Skriverpengene omkring 1550

Under retssagen mod Øresundstolder Peder Hansen i 1548 blev han bl.a. anklaget for at have krævet 12 skilling i skriverpenge af hvert skib, eller det tredobbelte af, hvad han efter anklageren hofmester Eske Billes påstand kunne tilkomme. De otte skilling burde have været ført til regnskab som indtægt.⁸

Det fremgår ellers af anklagen, at skriverpengene var en sag alene mellem skipper og tolder. De kom ikke toldregnskaberne ved. Men det kom de til efter retssagen, hvor de som nævnt sammen med tøndepengene fremover fik deres egen spalte i toldbøgerne. På den måde kunne der føres kontrol med dem samtidig med, at det blev understreget, at de ikke skulle betragtes som en del af toldbeløbet.

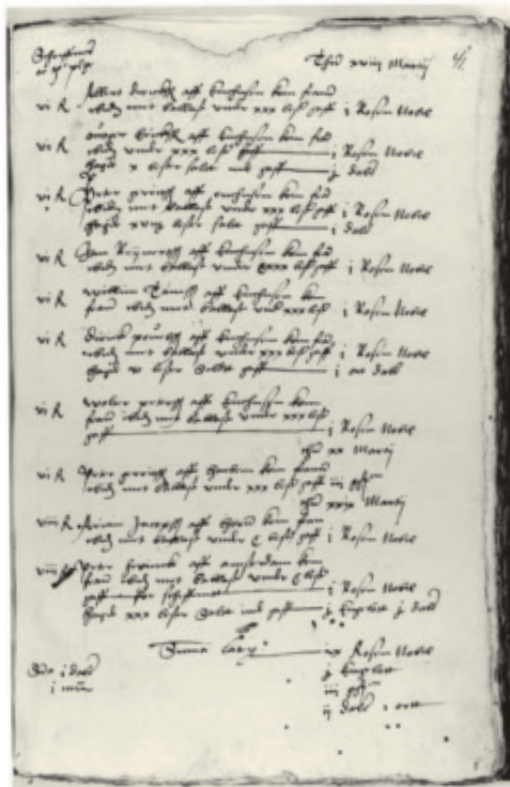
Da toldbøgerne fra årene umiddelbart efter retssagen (1548-56) ikke er bevaret, kan skriver- og tøndepengene først dokumenteres i toldbøgerne fra 1557. Skriverpengene udgjorde dette år 395 daler og 18 skilling fordelt på 2.403 skibe til en takst på otte og seks skilling for skibe over og under 30 læster henholdsvis.⁹

Fordelingen på skibene inden for de to kategorier er ikke anført; men da årets skibe i gennemsnit betalte 7,9 skilling i skriverpenge, har de stort set alle været over 30 læster. Taksten var i øvrigt tæt på det dobbelte af de fire skilling, anklageren i sagen mod Peder Hansen en halv snes år tidligere påstod var det normale.

Skriverpengene før 1548

Retter man blikket bagud mod Øresundstoldens begyndelse i 1429, er der kun få oplysninger om skriverpenge at hente. De ret få toldbøger, der eksisterer fra tiden før 1548,¹⁰ rummer ingen oplysninger om, hvad toldereren fik for at udfærdige toldpapirer, så der må søges andre steder. I en klage fra 1444 besværer Danzig sig over, at byens skippere skal betale 4 grot (= tre skilling) i skriverpenge.¹¹ I 1475 omtales, at Kampen betaler skriverpenge.¹² I 1512 nævnes et beløb på ni hvide (= tre skilling) betalt af skibe fra Stralsund, og i 1531 samme beløb betalt af lybske skibe. I begge tilfælde uden nærmere

Fig. 1. Side af Jens Mogensens Rosenvinges toldbog 1557 med anførte skriver- og tøndepenge. Original i Rigsarkivet, København.



betegnelse, men størrelsen kunne pege på, at det er skriverpenge.¹³ I så fald må man konstatere, at beløbet har holdt sig uændret gennem det meste af perioden før 1548.

Med en vis sandsynlighed kan det derfor antages, at skriverpengene i de første ca. 100 år af Øresundstoldens levetid blev opkrævet med tre skilling pr. skib. Derefter sidst i perioden stigende til de fire skilling nævnt i anklagen mod Peder Hansen, og som tolderen måske havde rundet vel rigeligt op.

Skriverpengene efter 1548

Ved tolderskiftet i marts 1548, blev der som anført foretaget en differentiering i betalingen af skriverpenge efter skibsstørrelse over eller under 30 læster; men denne differentiering blev kun anvendt indtil 1564. Af de 3245 skibe, som dette år passerede Sundet, var da kun 114 skibe angivet under 30

læster,¹⁴ svarende til 3,5 %. De kommende år var taksten 8 skilling danske uanset skibsstørrelse.¹⁵

Mellem jul og nytår 1572 tilsendte kongen tolderen i Helsingør sit svar på et forslag til ændringer i toldopkrævningen, som denne havde fremsendt, herunder om skriver- og tøndepengene. Skriverpengene blev i sammenhæng med kongens forsøg på at hæve værdien af den danske daler nedsat til 6 skilling pr. skib.¹⁶ Nedsættelsen var dog reelt en mindre forhøjelse, idet daleren, der tidligere var regnet som tre mark á 16 skilling, fremover blev regnet som to mark á 16 skilling. Skriverpengene steg således fra 0,1666 daler til 0,1875 daler.

De 6 skilling udregnet efter en dalerkurs på 32 skilling blev den faste takst resten af den i nærværende artikel omhandlede periode. I enkelte år dog anført som 9 skilling, men da ud fra en dalerkurs på 48 skilling.¹⁷

Hvor vanskeligt det var at holde styr på mønternes værdi, viser en revisionspåtegning for årene 1681-86, hvori det bemærkes, at der fejlagtigt må være regnet med ni skilling pr. skib i stedet for seks, og revisoren foretager en omregning, der har som facit, at der skulle være udbetalt 1.415 daler og 15 skilling for meget i disse seks år.¹⁸ Revisoren har tydeligvis regnet med en dalerkurs på 48 skilling, mens tolderen har regnet med en kurs på 32 skilling.

En afgørende ændring i skriverpengenes historie indtraf med Christianopolstraktaten, som i august 1645 blev indgået mellem Nederlandene og Danmark ved afslutningen af Torstenssonkrigen. Den indebar som nævnt ovenfor bl.a., at de i tidens løb opkomne bitolde fremover ikke måtte opkræves.¹⁹ Dermed forsvandt også skriverpengene som indtægtskilde, sikkert fordi de blev opfattet som en del af tøndepengene.

Skriverpengene var imidlertid en så integreret del af lønsystemet på toldboden i Helsingør, at de ikke uden videre kunne fjernes. Nu måtte de så blot tages af kongens toldkiste i stedet for af skippernes lommer. Ændringen er tydelig at se i toldbøgerne, som endnu i traktatåret om skriverpengene bruger formuleringen: ..., *huilche dend søfarende Mand haffuer sielff giffuen och betalt*, ..., men i året efter traktaten forklarer regnskabsposten »skriverpenge« med ordene: ..., *huilcket Ko: Ma: Oss Naadigst haffuer bewilget* ...

Knap et århundredes eksistens i venstre spalte af toldbøgerne sammen med tøndepengene var til ende. Såvel udgiften til vedligeholdelse af tønnerne i Dragørs Strømme (herom nedenfor) som skriverpengene blev fremover ført til udgift i toldregnskabet uden at kunne opvejes af en tilsvarende indtægt.

Skriverpenge og tolderløn

Det er ganske vist muligt, at disse Skrivepenge i den her omhandlede Periode er gaaet i Tolderens egen Lomme og ikke tilfaldt Kongen. Sådan lyder den forsigtige konklusion i William Christensens gennemgang af de ganske få omtaler af skriverpenge i dokumenter fra anden halvdel af 1400-tallet.²⁰

Konklusionen er uden tvivl korrekt, selv om det først er i 1557, det ved årsopgørelsen udtrykkeligt angives i toldbogen, at skriverpengene skal regnes tolderne til indtægt. Det nævnes da, at kongen bliver dem (dvs. tolder Sander Leyl og toldskriverne Jørgen Vale og Jens Mogensen) et beløb skyldig af skriverpenge, tøndepeng og anden udgift.²¹ Der er ingen fordeling mellem tolder og skrivere anført.

Den mest logiske opfattelse ville være, at skriverpengene tilfaldt toldskriverne; men logikken holder ikke, hvilket kan have med det historiske forløb at gøre. Fra sin begyndelse i 1429 blev Øresundstolden opkrævet af lensmanden på Krogen. Allerede i 1437 optrådte Helsingørs borgmester som hans medhjælper, og i 1472 ses det, at borgmesteren havde overtaget administrationen som selvstændig tolder uafhængig af lensforvaltningen.²² Man kan vel forestille sig, at borgmesteren fra toldens indførelse har fået tillagt skriverpengene som løn for sit arbejde for lensmanden, og at dette er fortsat efter tolderembedets selvstændiggørelse. I hvert fald ses der ingen anden løn bogført, før tolderens i årene 1541-47 fik et løntilskud på 10 daler til løn og klædning til en skriver.²³

Indtil da havde skriverpengene skullet dække hans egen løn og omkostninger²⁴ samt aflønning af den nødvendige medhjælp.

En fordeling af skriverpengene mellem tolder og skriver(e) kan først ses i 1566. Tolderen fik da halvdelen og de to toldskrivere hver en fjerdedel.²⁵ Dette varede ved indtil 1582.²⁶ Derefter var det slut med, at toldskriverne fik del i skriverpengene.²⁷

I denne periode var der igen blevet udbetalt løntilskud. I 1556 blev den senere tolder Jens Mogensen ansat som toldskriver på fast løn.²⁸ I 1580 blev dennes søn Morten Jensen ansat som tredje toldskriver, da toldboden havde brug for ekstra arbejdskraft på grund af arbejdet med at føre regnskab for byggeriet på Kronborg, som påhvilede tolder og toldskrivere.

Han fik en løn på 100 daler med den begrundelse, at hvis den indtægt de to andre toldskrivere hidtil havde haft (af skriverpengene) skulle deles i tre, ville indtægten blive for ringe.²⁹ De to toldskrivere, fik to år senere tillagt 100 daler oven i deres fjerdedel af skriverpengene.³⁰

Det følgende år, 1583, blev disse to toldskrivere, Frederik Leyl og David Hansen, forfremmet til toldere, og deres skriverpenge blev lagt sammen med tolderembedets andel. Deres begrundelse virker ikke umiddelbart indlysende. De skriver i toldbogen, at skriverpengene altid har været delt mellem tolderen og de to toldskrivere, så nu har kongen bevilget, at de (som toldere) må beholde dem alle som tillæg til deres løn.³¹

Sådan forblev det resten af denne artikels tidsperiode. Fra 1621-45 blev skriverpengene sammen med tøndepengene indtægtsført under fællesbetegnelsen tøndepenge; men indtil 1664 blev de stadig ført til udgift som skriverpenge.³² Herefter forsvandt betegnelsen skriverpenge helt, men ikke beløbet, udregnet som 6 (9) skilling pr. skib. De blev nu tilsyneladende blot forstået som et løntillæg afhængig af skibsantallet under navnet »seks skilling gode« eller lignende, og uden forbindelse til den oprindelige betydning.³³

Indtil 1662 var der to toldere om at dele skriverpengene, derefter var der fra april 1664 én tolddirektør, som fik hele beløbet.³⁴ Eller rettere sagt, skulle have haft det. Det kom til at gå anderledes.

I 1662 var den ene af de to toldere, som indtil da havde delt skriverpengene, afgået ved døden. Den anden fortsatte i hele 1663 og begyndelsen af 1664 som enetolder og fik som sådan alle skriverpengene ved siden af sin faste løn.³⁵ I april 1664 tiltrådte den første tolddirektør (Marcus Meibom, 1664-68), som modtog alle skriverpenge for resten af året.³⁶ Ifølge regnskaberne var det samme tilfældet de følgende tre år.³⁷ Men i maj 1668 indsendte tolddirektøren sin afskedsansøgning med den begrundelse, at han ikke havde fået skriverpengene for de foregående tre år udbetalt og derfor ikke bare var ringere stillet end sine forgængere, men følte sig ringere vurderet end en toldskriver.³⁸

I direktørens afsluttende regnskab i juni 1668 har revisionen ud for de anførte skriverpenge da også bemærket, at kongen ikke vil acceptere dette beløb, hvorfor de efterfølgende er fratrasket i regnskabets slutsum.³⁹ Hvem der har fået glæde af skriverpengene for de tilsammen 3½ år er uvist. Direktørens sammenligning af sine vilkår med toldskriverne kunne antyde, at de måske har fået del i dem. Mere sandsynligt er de bare gået i kongens kasse som et udtryk for, at kongen ikke har været tilfreds med sin tolddirektør. Med den nye tolddirektør (Andreas Günther, 1668-98) er skriverpengene åbenbart igen tillagt direktørens løn.⁴⁰

Toldskriverne, fra 1684 tituleret toldkammererer, var på fast løn, som indtil 1583 var 100 daler årligt; efter nogle individuelle lønaftaler de følgende

år⁴¹ var skriverlønnen de følgende 100 år uændret 150 daler.⁴² Der er i denne længennemgang kun taget hensyn mønternes nominelle værdi, ikke til deres reelle værdi med store udsving gennem tiderne. Målt på toldbetjentens årsløn, var lønnen betragtelig, skønt den langt fra kunne måle sig med tolderens/tolddirektørens indtægt af embedet.⁴³

Det skal bemærkes, at toldere og toldskrivere i vid udstrækning drev erhvervsvirksomhed ved siden af deres embede, således at skriverpenge og aflønning i øvrigt kun udgjorde en del af deres indkomst,⁴⁴ og at de normalt nød skattefrihed og fritagelse fra andre byrder, der var pålagt borgerne.⁴⁵

Afslutningsvis kan nævnes, at Christian IV i en instruks om Øresundstolden i januar 1641 fastslog, at toldskriverne måtte nyde en halv rixort i toldseddelpenge.⁴⁶ Dette fremgår intetsteds i toldbøgerne. Er det blevet gennemført, har det betydet en tilbagevenden til tiden før 1548 uden regnskabsmæssig kontrol med skriverpengene. Det samme gælder toldfordelingen i 1632, som tilsvarende omtaler toldseddelpenge på en orts daler, som skal fordeles med 1/3 til tolderen og 2/3 til toldskriveren og hans dreng.⁴⁷

Udlægning af søtønder i Øresund og opkrævning af tøndepenge

Da en kejserlig delegation i sommeren 1549 var i København for at protestere mod forhøjelser af Øresundstolden, medbragte den et dokument med en sammenstilling af tidligere og nye toldsatser, herunder tøndepengene. Disse skulle ifølge dokumentet angiveligt være indført ca. 30 år tidligere (*geleden omtrent XXX Jaeren*) ved en overenskomst mellem den danske konge og skippere fra kejserens lande.⁴⁸

En simpel hovedregning kan på den baggrund tidsfæste indførelsen af tøndepenge til omkring 1519, hvilket peger på Christians II.s økonomiske rådgiver, Moder Sigbrit, som den, der indførte denne afgift, da det var i netop dette år, opkrævningen af Øresundstolden ved hendes foranstaltning blev overført til København.⁴⁹ Ved den lejlighed indførte hun en ny lastetold til finansiering af den pågående krig mod Sverige, og en ekstra afgift begrundet i udlægning af søtønder til markering af sejlrenderne ville passe udmærket ind i billedet.

Det lyder næsten for enkelt til at være sandt. Og er det heller ikke helt. Historien er mere kompliceret, selv om facit ikke afviger mere end et enkelt år.

Udlægning af søtønder i Øresund ses første gang omtalt i en forespørgsel fra Christian II til bystyret i den nederlandske hansestad Kampen sendt i ok-



Fig. 2. Nord er nedad. Fem tønner på række fra Hven til Amager. Udsnit af kort 34 i Biblioteca Digital Hispania – Biblioteca Nacional de España: *Recueil et pourtrait d'aulcunes villes maritimes et plus memorables ports et leurs advences et marques servant a la navigation en la mer oceano* [Manuscrito].

tober 1514 med borgmester Jens Nielsen og hans søn rådmand Magnus Skriver (Mogens Jensen Rosenvinge), Helsingør, som mellemænd. Kongen udbad sig tilbud på tre søtønder, som skulle udlægges i Dragørs Strømme: På Skalkesnæs, Middelgrunden og Saltholm. Omkostningerne skulle dækkes af tøndepeng på $2\frac{1}{2}$ ort pr. skib pr. passage.

Svaret fra bystyret i Kampen kom allerede i februar 1515. Byen tilbød at levere de nævnte tønner fragtfrit i Helsingør med kæder, sten og andet tilbehør mod at skibe fra byen blev fritaget for betaling af tøndepengene.⁵⁰

Det trak dog ud med at få søtønderne leveret. Medvirkende årsag kan have været en speget og langtrukken sag, der involverede kong Hans' danske udsending Hans Holm, som i 1510 var blevet arresteret for spionage på åben gade i byen Oldenzaal i provinsen Overijssel, og som efter sin løsladelse med støtte fra kongen krævede 1.500 gylden i skadeserstatning. Sagen trak i langdrag og medførte bl.a., at flere nederlandske skibe blev opbragt i Øresund og indrullet i den danske flåde.⁵¹

Men endelig i 1520 blev tønderne leveret til en samlet pris på 102 guldgylden, hvoraf Kampens stadssmed Gert tilkom 70 gylden, og stadsbødkeren Cele resten. Betalingen blev afkortet i Hans Holms tilgodehavende.⁵²

Udlægningen af tøn timer og den deraf følgende opkrævning af tøn timer kan altså nok tidsfæstes til Moder Sigbrits tid, men hun omtales intetsteds som initiativtager.

Hvem, der tog initiativet, er usikkert. Formelt tog kongen det første skridt ved sin henvendelse til Kampen. Men denne henvendelse kan være fremkaldt af et initiativ af skippere fra Kampen, som ville beskytte deres skibe mod grundstødning i Øresund gennem en markering af sejlrenderne.

I almindelighed var det toldereren i Helsingør, skipperne havde kontakt med, ikke borgmester eller rådmænd. Men da tolder Hans Pedersen var svoger til rådmand Mogens Jensen, kunne der let kommunikeres fra toldbod til rådhus.

Mogens Jensen var i øvrigt et udmærket bindeled til kongen, idet han en tid havde været Christian II.s foged på Bergenhus, mens denne som kronprins var statholder i Norge. Sit adelsnavn Rosenvinge skyldte han kronprinsen, og efter begges hjemkomst til Danmark var der stadig en vis forbindelse mellem dem.⁵³

Skibe fra Kampen havde passeret Øresund, længe før Øresundstolden blev en realitet. Ved oprettelsen af markedet i Dragør i 1342 var Kampen en af de første byer, der fik handelsprivilegier dér,⁵⁴ og i 1368 omtales byen som en af de store spillere i sildehandelen på Skånemarkedet i Skanør på den anden side af Sundet.⁵⁵

Omtrent lige så længe havde Kampen arbejdet med udlægning af tøn timer til markering af sejlrender fra havet ind til Zuiderøen og i dens vanskelige farvande til gengæld for tøn timer af de forbipasserende skibe. I 1499 havde Kampen således efter aftale med Amsterdam ansvaret for ikke mindre end 28 tøn timer mod en årlig betaling på 162 rhinske gylden.⁵⁶ Det var således en by med stor erfaring på området, der tilbød at levere tøn timer til Dragørs strømme og blev valgt til at gøre det.

Medvirkende årsag til valget af Kampen som leverandør af tøn timerne kan have været en tilsyneladende særlig forbindelse, Christian II havde til byen. Den kom til udtryk i, at bystyret i Kampen i marts 1515 blev inviteret til at deltage i kongens planlagte bryllup den 1. juli.⁵⁷

Tøn timerne, det drejede sig om, var store kegleformede, som regel sorttjærede trætøn timer, skønt også hvidmalede kunne forekomme.⁵⁸ De blev forankret med den spidse ende nedad,⁵⁹ hvilket tydeligt fremgår af signaturen på eksisterende søkort.⁶⁰ For at undgå isskader i vintertiden var det nødvendigt at tage tøn timerne i Sundet ind omkring Mortens Dag i midten af november og udlægge dem igen i marts.

Som nævnt var de tre tønner tænkt placeret på Middelgrunden, ved Saltholm og ved Skalkesnæs. Dette sidste navn kendes fra en lokalitet i Dragør.⁶¹ Tønden har antageligt været placeret på Dragørs Rev sydøst for Amager.⁶²

De tre søtønner gav en vis sikkerhed for de sejlene. At den ikke var tilstrækkelig, ses året efter, at tønderne var lagt ud. Da løb en delegation fra Danzig på vej til forhandlinger i København på grund ved Saltholm med tre skibe og måtte vente to dage, før skibene var bragt flot.⁶³

Vedligeholdelse og indtægt af tønderne

Den første oplysning om, hvem der havde ansvaret for tønderne, og fik indtægten af dem, ses i en afgørelse fra rigsrådet i sommeren 1533. Københavns magistrat fik tilladelse til at udlægge tønner på Middelgrunden og tage en passende betaling af hvert passerende skib. Det var op til magistraten selv at definere begrebet »passende« (skiellig). Tolderen i Helsingør skulle opkræve tøndepengene sammen med tolden og have andel i dem som de øvrige borgmestre.⁶⁴

Det må antages, at tilladelsen gjaldt alle tønner ved København/Amager og ikke kun den/dem på Middelgrunden. Det ville svare til den bevilling, Christian III udstedte til magistraten fire år senere. Den gjaldt tønderne »på grundene her i Sundet«. Til gengæld for sin umage og bekostning måtte magistraten beholde, hvad der blev til overs, når dens vedligeholdelsespligt var opfyldt. Tolderens andel til gengæld for opkrævningen var ikke nævnt.⁶⁵

Skønt opkrævningen af tøndepengene var en nyskabelse i lighed med den lasttold, der blev pålagt skibene ved overflytningen af toldopkrævningen til København i 1519, er tøndepengene ikke omtalt i den klage over den nye told, som Danzig lod sin sekretær overbringe i sommeren 1521.⁶⁶ Alle må åbenbart have fundet det naturligt at betale et mindre beløb for sikker sejlads gennem Sundet.

1548 blev et skelsættende år for øresundstolden. Tolder Peder Hansen, der havde varetaget stillingen i 20 år, efter sin far og farfar, blev afskediget pga. påstået bedrageri,⁶⁷ og afløst af borgmester Sander Leyl. Skiftet medførte en række ændringer vedrørende tøndepengene.

Den i dag mest synlige ændring var, at tøndepengene (sammen med skriverpengene) kom frem i lyset og blev indført i toldbøgerne. Ganske vist i sin egen spalte som understregning af, at der ikke var tale om en told pålagt skib og varer som en rettighed for kongen, men et beløb, som »thend søfarne

Schippere bethall sielff«. ⁶⁸ Ordlyden kan variere; men meningen er tydeligvis den, at den betaling skipperen gav for at få sine varer klareret og kunne sejle sikkert gennem Sundet, var en sag mellem ham og dem, der stod for told og tøn timer i Sundet. Den kom ikke kongen ved.

Da tallene kom frem i lyset, trak de imidlertid en anden ændring med. Tøndepengene viste sig at være af en sådan størrelse, at kongen greb ind. I oktober 1549 fik Københavns bystyre et brev fra majestæten om at måtte oppebære tøndepengene af tønderne i Sundet, dog således, at de hvert år på Sankt Mik kels Dag, 29. september, skulle indbetale 400 daler til kongen. ⁶⁹

Den første toldbog, der registrerer tønde- og skriverpenge, er fra 1557. Men de har antageligt også været registreret i de nu bortkomne bøger fra 1548 til 1556. Det fremgår af en tilførsel i kancelliets kopibog, at tolder Sander Leyl i december 1556 aflagde regnskab for de 400 daler, bystyret skulle indbetale til kongen af tøndepengene for disse 9 år. ⁷⁰ Der må derfor have været et tilgængeligt regnskabsmateriale for årene for hånden, mest naturligt i toldbøgerne som i de følgende år.

Tøndepengenes udvikling

I 1549 protesterede hollænderne mod en forhøjelse af tøndepengene, hvilket peger på, at den var trådt i kraft med den nye tolders tiltræden i 1548. ⁷¹ Hvert skib over 30 læster skulle fremover give 1 mark (16 skilling) i tøndepenge og 8 skilling i skriverpenge (i alt ½ daler). Under 30 læster var taksterne 8 skilling i tøndepenge og 6 skilling i skriverpenge.

Hollænderne hævdede fejlagtigt, at taksten var hævet til en halv daler hver vej. Den takst gjaldt tønde- og skriverpenge tilsammen for større skibe.

De hævdede også, og måske med rette, at taksten tidligere havde været 6 styver for et lille skib og 12 styver eller en Horns daler for et stort skib, og da som samlet betaling for hen- og tilbagerejse. 6 styver svarer omtrent til 10 skilling og 12 styver til 20 skilling. Da taksten gældende fra 1548 var 16 og 32 skilling henholdsvis for en returrejse, svarede den nye takst til en forhøjelse på ca. 60 %.

Skulle man ikke passere gennem Dragørs strømme, skulle man naturligvis ikke betale tøndepenge. ⁷² Det samme gjaldt skibe, der trodsede vintervejret og sejlede gennem Sundet, før tønderne blev lagt ud om foråret, eller efter de var taget ind om efteråret. ⁷³

Forhøjelsen var ikke sat i værk for at gavne bystyret i København, selv

om kongen hævdede dette, da han skulle besvare den hollandske delegations klage over den forhøjede takst. Han gjorde opmærksom på, at tøndepengene ikke kom ham til gode, men bystyret i København, som til gengæld havde den bekostelige vedligeholdelse af tønderne, så skibene kunne færdes sikkert.⁷⁴

Formelt set havde kongen ret i sin udtalelse, for så vidt som han først sendte sit brev til bystyret med krav om indbetaling af 400 daler af tøndepengene årligt, efter at den hollandske delegation var rejst hjem igen, men da altså med tilbagevirkende kraft til året 1548. Det virker i øvrigt påfaldende, at tolderen først afregner de ni års bidrag i 1556/1557.⁷⁵ Det må have styrket hans likviditet ganske betragteligt i disse år.

I 1557 skete der igen en ændring, da bystyret i København i stedet for at yde det faste årlige bidrag på 400 daler til kongen selv blev sat på fast bidrag på 200 daler årligt,⁷⁶ næsten en halvering i forhold til, hvad byen ville have fået, hvis kongen kun skulle have haft sine 400 daler, idet tøndepengene dette år indbragte 769 daler og 2 skilling.⁷⁷ I sommeren 1591 fik bystyret dog tillagt yderligere 200 daler.⁷⁸

Tøndepengene i 1557 svarede til 96 % af, hvad der ville være indkommet, hvis alle 2.403 passerende skibe⁷⁹ var over 30 læster, og de alle sejlede gennem Dragørs strømme. Det var altså kun ganske få af de passerende skibe, der var under 30 læster eller undlod at sejle forbi København ind i Østersøen.

Anvender man dette forholdstal på de »bogløse« år 1548-1556 og forudsætter et antal passager på 2.000 årligt,⁸⁰ har tøndepengene givet et årligt provenu på godt 600 daler, hvoraf kongen altså tog de 400.

De 200 daler, der blev fastsat som bystyrets andel fra 1557 svarer således ganske fint til dets indtægt i disse foregående ni år. Og sammenlignet med Kampens ovenfor nævnte aftale med Amsterdam i 1492 om udlægning og vedligeholdelse af 28 tønder i Zuidersøen,⁸¹ må det konstateres, at Københavns bystyre på trods af løbende nedskæringer har haft en udmærket aftale for sine fire-fem tønder i Dragørs Strømme.

I 1557 henvendte en delegation af skippere sig til kongen med et forslag om udlægning af yderligere to tønder i Dragørs Strømme mod forhøjelse af tøndepengene med 8 skilling fra ½ daler til 2 mark danske (=2/3 daler).⁸² Kongen gav sin tolder Sander Leyl besked på forhandle med skipperne, »dog kun hvis de selv begiære en forhandling.«⁸³ Der ses ikke noget resultat af eventuelle forhandlinger; men i 1560 tog Sander Leyls efterfølger, Jens Mogenssen (Rosenvinge) spørgsmålet op i et brev til den nye konge, Frederik II.⁸⁴

Hans forslag, som på forhånd var drøftet med Københavns statholder Mogens Gyldenstjerne og rentemester Joakim Beck, var mere vidtgående. Han foreslog ud over flere tønner i Dragørs Strømme, at man afmærkede sejlruten gennem Kattegat til Østersøen med tønner på Trindelen (Læsø), Anholt's rev og Falsterbo rev. Det ville efter hans skøn give grundlag for en forøgelse af tønnepengene med 5-600 daler årligt, omtrent svarende til de 50 %, der havde været på tale i 1557. Som dette år lagde Jens Mogensen op til at udspillet til forhandlinger skulle komme fra skipperne selv, hvilket han sikkert kunne få dem til.

Tre uger senere gav kongen grønt lys,⁸⁵ og forhandlingerne med skipperne var hurtigt klaret. Allerede den 8. juni 1560 udgik der ordre fra kongen til Københavns magistrat om på opfordring fra »det søfarende folk« at udlægge to tønner, den ene på Falsterbo Rev, den anden i Dragørs Strømme,⁸⁶ sidstnævnte sikkert den tønne, der i 1568 i et læsekort omtales som den anden tønne liggende ved Kastrup Knæ.⁸⁷ Ordren måtte gentages i december samme år, så først fra 1561 kom de ekstra tønner på plads.⁸⁸

Der skulle således før denne udlægning have været fire tønner i Dragørs Strømme.⁸⁹ Men det er vanskeligt helt at få styr på antallet og tønnernes nærmere placering. Det omtalte kort over Øresund viser fem tønner liggende på række fra Dragørs Rev til Hven, hvilket svarer til beskrivelsen i et 1500-tals hollandsk læsekort.⁹⁰ Såvel søkort som læsekort angiver en stedsangivelse for tønner mellem Drogden og Hven med navnet »Kaspersknie«, som ikke umiddelbart kan stedfæstes i dag. Begge kort må antageligt dateres til før 1561, da de ikke omtaler eller viser fyrene på Skagen, Anholt og Kullen, som blev opsat dette år.⁹¹ Den påtænkte almindelige tønne på Trindelen ved Læsø blev ændret til en klokketønne, og tonden på Anholt var blevet opgraderet til et fyr.⁹²

Blussepenge/fyrpenge

Undervejs i forløbet må det være blevet besluttet at bevare tønnepengene, som de var, og i stedet opkræve en ny afgift begrundet i opsætningen af fyr langs sejlruten i stedet for tønner, derfor også kaldet blussepenge,⁹³ senere fyrpenge.⁹⁴ I modsætning til tønnepengene, som blev opkrævet med et fast beløb efter skibets størrelse, var blussepengene en varetold, som blev pålagt de enkelte varer ombord på skibene med takster fra en til atten hvid pr. læst/enhed.⁹⁵



Fig. 3. I Olaus Magnus store værk om de nordiske folks historie, udgivet i Rom 1550, finder man i 12. bog, 19. kapitel, en redegørelse for, hvordan man søger havn ved hjælp af afmærkninger på kysten. Her indgår også søtønder.

Denne nye told blev naturligvis ikke accepteret uden protester, primært fra nederlandsk side. Under et nederlandsk delegationsbesøg i Danmark i december 1561 blev de nye blussepenge forlangt afskaffet. Frederik II's svar var, at fyr og tønder var blevet opstillet og udlagt efter de søfarendes eget ønske, men han var parat til at fjerne dem og lade tolden bortfalde.⁹⁶

Den nederlandske regentinde Margrethe af Parma fulgte i august 1562 op på delegationens besøg med et forslag om i stedet for blussepengene at forhøje de sædvanlige tøndepengene på en halv daler med en daler for store skibe (dvs. mere end 30 læster) og en halv daler for små skibe (dvs. mindre end 30 læster).⁹⁷ I begge tilfælde gældende for en returrejse.

Skal man vurdere forslaget, er det afgørende, hvad der forstås ved den halve daler sædvanlige tøndepengene. Den bestod som ovenfor nævnt af både tønde- og skriverpenge. For store skibe 16 skilling (=1 mark) til tøndepengene for en enkeltrejse. En forhøjelse af tøndepengene med en daler (= 3 mark) for en returrejse, ville forhøje tøndepengene for en enkeltrejse med halvdanden mark til 2½ mark, en forhøjelse på 150 %.⁹⁸ Tilsvarende en forhøjelse for små skibe med en halv daler (= 24 skilling) for en returrejse. Den ville bringe de sædvanlige otte skilling for en enkeltrejse op på 20 skilling.

Alt i alt en ganske betragtelig forhøjelse. Men forslaget blev afvist. Kongen havde allerede set det første regnskab for blussepengene, der var opkrævet i 1561. Toldbogen for det år er desværre bortkommet. Men det bevarede regnskab for 1562 viser, at der da indkom 2.718 daler, 9 skilling og 2 hvid i blusse-

penge,⁹⁹ mens tøndepengene gav 1.180 daler og 8 skilling,¹⁰⁰ tilsammen 3.898 daler, 1 mark, 1 skilling og 2 hvid. Regentindens forslag ville det år kun have indbragt 1.770 daler 12 skilling.

Blussepengene/fyrpengene var kommet for at blive med et kort afbræk efter indgåelsen af Christianopeltraktaten mellem Danmark og Nederlandene i 1645. Traktaten indeholdt som nævnt en bestemmelse om ophør af alle bitolde i Øresund, herunder såvel fyrpenge som tøndepenge.¹⁰¹

Under forhandlingerne havde Christian IV truet med, at han i så fald ikke kunne sørge for skibenes sikkerhed, bl.a. med vedligeholdelse af tønderne i Sundet.¹⁰² Det viste sig ikke at være en tom trussel. Kongen lod fyrene slukke og søafmærkningerne fjerne.¹⁰³ Der skulle gå mere end et år, før der var truffet aftale om opkrævning af fyrpenge, så fyrene på sejlrueten fra Skagen til Falsterbo blev tændt igen og tønderne lagt på plads.¹⁰⁴ Dog var tønderne i Dragørs Strømme muligvis blevet på deres pladser. I hvert fald fik bystyret i København udbetalt de sædvanlige 400 daler for vedligeholdelse af dem også i 1646 og 1647.¹⁰⁵

Tøndepenge efter 1645

Modsat fyrpengene vendte tøndepengene kun i beskedent omfang tilbage igen. En gennemgang af toldbøgerne efter 1645 viser, at det stort set kun var nogle af de gamle hansestæder, som Hamborg, Rostock, Stralsund og Wismar eller skibe fra visse andre havne med fremmed gods om bord, der blev pålignet tøndepenge, og da med en halv daler pr. gennemsejling. Det var åbenbart gået i glemmebogen, i hvert fald hos skipperne, at denne halve daler tidligere dækkede både tønde- og skriverpenge. Derimod har tolderne måske været klar over det,¹⁰⁶ men har benyttet lejligheden til at hente mest muligt hjem af de mistede indtægter.

Tøndepengene udgjorde i hele deres levetid blot en mindre del af den samlede told; men nedgangen i provenuet af dem har alligevel kunnet mærkes. Endnu i 1644 blev der opkrævet 1.412½ Daler og 10 Skilling af 2.839 skibe.¹⁰⁷ I selve traktatåret, hvor mange hollandske skibe sejlede gennem Sundet bevogtet af orlogsskibe uden at betale told, så der kun toldbehandlede 859 skibe, var provenuet faldet til 412 Daler, 3 Ort og 6 Skilling,¹⁰⁸ og det første år efter traktaten indkom der kun omkring 200 Daler,¹⁰⁹ skønt skibsantallet nærmede sig 4.000. Nedgangen fortsatte gennem århundredet for helt at ophøre i 1708.¹¹⁰ Det opkrævede beløb året før var bare 16 daler.¹¹¹

Trods den markante nedgang i tøndepengene fortsatte Københavns bystyre med at få sine 400 daler årligt. I det mindste indtil slutningen af århundredet. Regnskabet for år 1699 er sidste regnskab med dette beløb ført til udgift i den digitaliserede toldbog, som har været til min rådighed.¹¹²

Rentekammerets antegnelser til toldbøgerne viser for det følgende år også en udbetaling af 400 daler. Den får en bemærkning om, at der skulle have været fratrasket 4 daler og 5 mark specie i renter og omkostninger.¹¹³ Tolddirektør Stephan Kenckel (1699-1732) afviser med henvisning til, at han har gjort som sine formænd i bestillingen. Om han i lighed med, hvad der i en årrække havde været tilfældet med hans året før afdøde forgænger Andreas Günther (1668-1698), fik en tønne islandsk småhugget fårekød og en tønne islandsk torsk af bystyret¹¹⁴ som det, der med den tids sprogbrug var kendt som »taknemmelighed« eller »diskretioner«,¹¹⁵ må stå hen i det uvisse, men kan i givet fald ikke afvises at have påvirket hans beslutning om at betale det fulde beløb.

Efter 1708 – afrunding

Efter år 1708 tørrer kilderne ud. Men endnu 1772 kan udbetalingen af tøndepengene til magistraten bevidnes i et kongeligt reskript. Et enkelt år var tøndepengene pga. gennemgribende omlægninger i byens finanser især på retsområdet gået i kongens kasse, mens bystyret fik et »bloktilskud« til gengæld. Dette blev igen ændret, så byen bl.a. fik tøndepengene tilbage, nu opgjort til 471 rigsdaler.¹¹⁶ Ansvar for tøndernes vedligeholdelse påhvilede København indtil 1810, hvor Søetaten mod en godtgørelse til byen overtog tønderne »med de dertil hørende Pligter og Rettigheder«.¹¹⁷ Et skifte fra civilt til militært regi.

NOTER

- [1] Soundtoll Registers Online roll 002 scan 443 ff. Herefter anført således STRO 002_0443 ff.
- [2] F.eks. STRO 003_0300. Samme ordstilling i summarium STRO 003_0524.
- [3] STRO 006_0028.
- [4] Se f.eks. STRO 011_0488, 0597 (1574).
- [5] F.eks. STRO 064_0430.
- [6] STRO 064_0116; jf. STRO 068_0324 (1625): *Huis denn Søefarende Mand schall giffue till Tønnde och Schriffuerpenge*.
- [7] William Christensen: *Dansk Statsforvaltning i det 15. Århundrede*, 1903, s. 659; Mikael Venge: *Dansk Toldhistorie I*, 1987, s. 114f.
- [8] Arkivalier Online/Danske Kancelli/Indlæg til registre 1541-49, opslag 191/244; Om retssagen: Mogens Jensen: »En tolder for en rosenobel,« i *Zise*, nr. 1, 2018, s. 4-19.
- [9] STRO 003_0095.
- [10] 1497, 1503, 1528, 1536-1548 (1. kvartal).
- [11] Christensen, 1903, s. 659, 664; Venge 1987, s. 114f.
- [12] Christensen, 1903, s. 664.
- [13] Smstds., s. 664 note 6.
- [14] STRO 006_392.
- [15] STRO 006_0804 (1565), 008_0004 (1566), 008_0042 (1567), 009_0901 (1568), 011_0014 (1569), bøgerne fra 1570-72 mangler.
- [16] *SA/Danske Kancelli/Sjællandske tegnelser (1572-1660)/ 1572-1574*, fol. 93v-96v (opslag 95-98/177); Missive i V.A. Secher (udg.) *Corpus Constitutionum Danicæ, I*, 1558-75, 1887-88, nr. 632, s. 528 ff. Herefter CCD I; jf. takstrulle i STRO 011_0473.
- [17] 1666-67 & 1669 (STRO 0128_0245, 0129_0108, 0131_0409); 1699-1700 (STRO 0166_0133&0136).
- [18] STRO 0150_0336f.
- [19] L. Laursen (udg.): *Danmarks-Norges Traktater, 1523-1750, Fjerde Bind*, 1917, s. 489.
- [20] Christensen, 1903, s. 664.
- [21] STRO 003_0113.
- [22] Mogens Jensen: »Tre toldergenerationer – Lilliefeld«, i *Zise*, nr. 2, 2018, s. 48 ff.
- [23] STRO 002_151, 197, 212, 245, 303, 358, 418.
- [24] Først fra 1560 optræder en post i toldbøgerne til dækning af udgifter til toldbøger og papir mm. (STRO 003_0533).
- [25] STRO 008_0004.
- [26] STRO 021_0028.
- [27] Det er således ikke korrekt, når det i Claus Rafner: »Administrationen af Sundtolden« i Ole Degn (red.): *Tolden i Sundet*, 2010, s. 67-84, på s. 68 hedder, at skriverpengene deltes mellem toldskrIVERne i forhold til antal skibe, de ekspederede.
- [28] C.F. Bricka (udg.), *Kancelliets Brevbøger 1556-60, 1887-88*, s. 34. Herefter KBB 1556-60. Lønnen bestod af 40 daler og 40 læs brænde.
- [29] L. Laursen (udg.), *Kancelliets Brevbøger 1580-83, 1903*, s. 26f. Herefter KBB 1580-83.
- [30] STRO 021_0026.
- [31] STRO 022_0124. Frederik Leyl fik som ledende tolder 100 daler + 50 daler til en skriver, indtil Kronborg var færdig. David Hansen 100 daler. Hertil kunne de hver især hæve 700 daler og 1 skilling = halvdelen af årets skriverpenge, i alt mere end en tredobling af deres hidtidige løn.
- [32] STRO 0126_0152.
- [33] Formuleringen kunne lyde »die mir gegönnte 6 S goede« (STRO 0137_0102), »die gegönnte Lübsche goede« (STRO 0166_0133) eller »die so genante Schilling gode« (STRO 0166_0136).
- [34] Se f.eks. STRO 0126_0231 (1664) og STRO 0166_0136 (1700).
- [35] STRO 0124_0203 (1663), 0126_0152 (1664).
- [36] STRO 0126_0231.
- [37] STRO 0127_0228 (1565), 0128_0242 (1566) og 0129_0108 (1567).
- [38] *SA/Indlæg til Sjællandske Tegnelser, 1668 4*, s. 291 (opslag 503/876); jf. *SA/Sjællandske Tegnelser 1668* (opslag 366/345); jf. Carl S. Petersen: »Marcus Maibom og Villum Lange. Et bidrag til Det kongelige Biblioteks historie« i *Fund og Forskning, bind 1 (1954)*, s. 1-39.
- [39] STRO 0130_0179, 0181; Carl S. Petersen, 1954, s. 36, ser fejlagtigt dette som dråben, der fik bægeret til at flyde over for tolderren, så han søgte sin afsked. Regnskabet og

- dermed revisionspåtegningen er imidlertid fra tiden efter hans afsked.
- [40] Ikke fundet i regnskab for 2. halvår 1668; men i 1669 (STRO 0131_0409) udgør skriverpengene 722 daler 39 skilling, dvs. mere end den faste løn på 500 daler (STRO 0131_0407).
- [41] Morten Jensen gik fra 200 til 300 daler. (Se f.eks. STRO 023_0318; STRO 038_210); Hans Dreyer gik fra 100 til 200 daler. (Se f.eks. STRO 029_617; STRO 039_0357); og Niels Henriksen, der i 1583 begyndte med en aflønning alene i gejstligt gods, fik fra 1592 150 daler. (KBB 1580-1583, s. 670; STRO 039_0357).
- [42] STRO 044_0118 (1601), STRO 0166_0144 (1700).
- [43] Smstds. Toldbetjenten fik i 1601 36 daler, i 1700 30 daler. Tolderen/Tolldirektøren inkl. Skriverpenge i 1601 583 daler 7 skilling (STRO 0044_0142), i 1700 1.091 daler (STRO 0166_0136).
- [44] Eksemplerne er mange. Se f.eks. mine artikler om Lilliefeld- og Rosenvinge-tolderne i *Zise*, nr. 3, 2015, s. 88-126 (Willum Mortensen), nr. 3, 2016, s. 96-119 (Morten Jensen), nr. 1, 2017, s. 4-60 (Jens og Henrik Mogensen) og nr. 2, 2018, s. 48-85 (Peder Hansen, Hans Pedersen og Peder Hansen).
- [45] Se f.eks. ved Frederik Leyls og David Hansens udnævnelse i april 1583: »fri for al kongelig og borgerlig tyngse«, *KBB 1580-83*, s. 665.
- [46] V.A. Secher (udg.) *Corpus Constitutionum Danicæ, 1558-1660*, Bind 5, 1639-1650, 1903, herefter CCD V, Instruks dateret 27.1., s. 79, stk. 6.
- [47] Se Kaj Nielsen (udg.) *Christian den Fjerdes Ordinans om Toldens Oppebørsel af 12. januar 1632*, 1982, s. A ij/3. jf. V.A. Secher (udg.) *Corpus Constitutionum Danicæ, 1558-1660*, Bind 4, 1622-1638, 1897 (herefter CCD IV), s. 556f. Ordinansen som sådan synes dog kun i en vis udstrækning at gælde for Øresundstolden; Sune Dalgård: »Reformationen på Øresunds Toldbod 1641« i: *Festskrift til Astrid Friis*, 1963, s. 65-84, især s. 72f.; Steffen Heiberg: »Toldordinansen 12. januar 1632« i *Zise*, nr. 1, 1982, s. 3-18; Venge, 1987, s. 269 ff.
- [48] *SA/Tyske Kancelli, Udenrigske afdeling, Spanske Nederlande: Akter og dokumenter vedrørende det politiske forhold til de Spanske Nederlande 1447-1447: 1544-1589 (B), opslag 37/364 (hollandsk) og 40/364 (tysk)*; Astrid Friis: »Rosenobeltolden eller skibstolden i Sundet i tiden omkring 1550« i *Festskrift til Erik Arup 22. November 1946*, 1946, s. 166-186. Se s. 176.
- [49] Mikael Venge anfører med en vis tøven, at tønderne først er udlagt og opkrævningen af tøndepenge derfor begyndt opkrævet i Moder Sigbrits tid. Se: Venge, 1987, s. 115, 121; Ole Degn følger ham uden tøven: »De blev indført i 1519 af Moder Sigbrit«, i »Øresundstoldens toldsatser, indtægter og regnskabsformer 1497-1857« i Ole Degn (red.): *Tolden i Sundet*, 2010, s. 125-174, her s. 129.
- [50] »Het leggen van tonnen in de zeegaten der Noordzee door de stad Kampen« (u. forfatternavn) i *Verzameling van stukken die betrekking hebben tot Overijsselsch Regt en Geschiedenis*, Tweede Afdeling, Derde Stuk, 1865 s. 1-34, brevvekslingen på s. 19, note 1; *Register van Charters en Bescheiden in het Oude Archief van Kampen, tweede Del*, 1863, nr. 1353, 10 Febr. 1515. Her sættes tøndepengene til »1½ oirt goides«; jf. *Regesta Diplomatica Historiæ Danicæ*, Anden Række, Første Bind, nr. 10.044; citeret i Jørgen Barfod: *Flådens Fødsel*, 1990, s. 146; Ole Ventegodt, i Jan Bill, Bjørn Poulsen, Flemming Rieck og Ole Ventegodt (red.): *Dansk Søfartshistorie I*, 1997, s. 181.
- [51] *Register van Charters en Bescheiden*, Tweede Del, nr. 1280, s. 85, nr. 1371, s. 119, nr. 1414, s. 134f., nr. 1421, s. 136f.; Lars Bisgaard: *Christian 2.*, 2019, s. 175.
- [52] *Verzameling van Stukken*, s. 19, note 1. Smedens betaling anføres som 70 goldgylden = 140 pund, bødkerens som 64 pund.
- [53] Mogens Jensen: »Mogens Jensen (Rosenvinge) og Anna Pedersdatter (Lilliefeld), borgmesterpar i Helsingør i begyndelsen af 1500-tallet« i: *Museerne Helsingør Årbog*, 2017, s. 81-100.
- [54] *Dragør – på vej mod verdensarven*, 2016, s. 32.
- [55] Paul-Erik Hansen: »Skånemarkedet«, i: *Årbog for Handels- og Søfartsmuseet*, 1945, s. 17-90, se s. 33.
- [56] *Register*, nr. 998, 1492; jf. Jan Wagenaar:

- Amsterdam in zyne Opkomst, Aanwas, Geschiedenissen, voorregten, Koophandel. Gebouwen, Kerkenstaat, Schoolen, Schutterye, Gilden en Regeringe, Beschreeven*, 1767, Vyfde deel. Eerste boek, s. 68 ff.; G. Asaert: »Scheepsbezit en havens« i G. Asaert, J. van Beylen, H.P.H. Jansen (red.): *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, deel I, 1976, s. 190.
- [57] *Regesta*, nr. 10.051 dateret 26. marts 1515, *Register* nr. 1355. Også nabobyen Zwolle fik en invitation. *Regesta* nr. 10.052.
- [58] Nicolas Witsen: *Architectura Navalis et Regimen Nauticum*, s. 623; André Wijsenbeek: *Vuur- en bakenloodjes voor én veilige vaarweg op de Zuiderzee*, *Scheep-sarcheologie* III, 1996, s. 34.
- [59] Witzen, s. 623: »... bowen wydt, en onder smal«; jf. foto i Amy K. Marshall: »A history of Buoys and Tenders« i *Commandant's Bulletin, the U.S. Coast Guard*, November 1995; J.P. Sigmond »bebakening en betoning« i L.M. Akveld, S. Hart & W.J. van Hoboken (eds.): *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, deel 2, 1977, s. 80 ff.
- [60] Se f.eks. Biblioteca Digital Hispania – Biblioteca Nacional de Espana: Recueil et pourtrait d'aulcunes villes maritimes et plus memorables ports et leurs advenves et marques servantes a la navigation en la mer oceane[Manuscrito], <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?lang=en&id=0000135241&page=1>, kort 34; jf. træsnit med ikke mindre end syv tønder og seks fyrtårne i Olaus Magnus: *Historia om de Nordiske Folken, Roma MDLV*, 12. bog, 19. kapitel s. 25, Institut för folklivsforskning, 1976.
- [61] Chr. Nicolaisen: »Dragør i Middelalderen«, i: *Fra Arkiv og Museum II*, s. 305-365, særtryk s. 16. Jf. Oluf Nielsen (udg.): *Kjøbenhavns Diplomatarium*, Bind II, 1874, s. 11f.
- [62] Jf. det spanske søkort nævnt i note 61.
- [63] Dietrich Schäfer (udg.): *Hanserecesse*, 3,VII, 1905, herefter HR 3, s. 762.
- [64] Oluf Nielsen (udg.): *Kjøbenhavns Diplomatarium*, Bind I, 1872, s. 381f., nr. 261. Størrelsen af en borgmesterandel er ikke defineret. Denne aftale synes dog allerede at være gjort, da opkrævningen af Øresundstolden i 1523 blev flyttet tilbage til Helsingør efter den kortvarige opkrævningsperiode i København 1519-23. *SA/Tyske Kancelli – udenrigske afdeling/ spanske Nederlande: Akter og dokumenter vedrørende det politiske forhold til de spanske Nederlande (1447-1447)/1544-89 (B)*, opslag 45.
- [65] Smstds., s. 394f., nr. 272.
- [66] HR, 3, VII, s. 755-782, nr. 429.
- [67] Mogens Jensen: »En tolder for en rosenobel« i *Zise*, nr. 1, 2018, s. 4-19.
- [68] STRO 036_0032 (1596).
- [69] *SA/Danske Kancelli/Registre over alle lande*, V, s. 202R; Kr. Erslev og W. Møllerup (udg.): *Danske Kancelliregistranter 1535-1550*, 1881-82, s. 428.
- [70] *AO/Danske Kancelli/Registre over alle Lande VI*, s. 116r+v; jf. s. 99v-100r; *KBB 1556-1560*, s. 83f.
- [71] Astrid Friis, 1946, s. 180, synes at opfatte disse takster som et tilbud fremsat i forhandlingerne med hollænderne i 1549. Det er ikke tilfældet. Taksterne kan f.eks. ses i toldbogen for 1560 (STRO 0036_0524).
- [72] Feks. STRO 003_0051, s. 467: Passage to og tre, der kommer fra København, betaler kun skriverpenge, henholdsvis 6 og 8 skilling.
- [73] Eksempler på forårssejlad uden betaling af tøndepeng kan f.eks. ses i STRO 002_0462: 10 passager fra 18.-29.3.1557, og på efterårssejlad: en passage 15.11.1560 i STRO 003_0523.
- [74] *SA/Tyske Kancelli – udenrigske afdeling/ spanske Nederlande: Akter og dokumenter vedrørende det politiske forhold til de spanske Nederlande (1447-1447)/1544-89 (B)*, opslag 45f.
- [75] *SA/Registre over alle lande 6, 1553-1558A*, s. 99v-100r, opslag 109/543, *KBB 1556-1560*, s. 59. Kvittering med beløbsangivelse dateret 14.12.1556. Anden kvittering uden beløbsangivelse dateret 1.4.1557 i *SA/Registre over alle lande 6, 1553-1558A*, s. 116, opslag 125/543, *KBB 1556-1560*, s. 83f. Hvad denne anden blankokvittering betyder, må stå hen i det uvisse.
- [76] *SA/Registre over alle lande, 6, 1553-1558A*, s. 115V, opslag 125/543; *KBB 1556-1560*, s. 80; jf. STRO 003_0113.
- [77] STRO 003_0095.
- [78] Brev af 27. juli 1591 skrevet af formynder-

- regeringen på kongens vegne. *Kiøbenhavn's Diplomatarium, Bd. II*, s. 450-60, nr. 556.
- [79] STRO 003_0555.
- [80] 1547 sejlede 1.914 skibe igennem, 1557 2.403 skibe.
- [81] *Register*, 1862, s. 319f., nr. 998; jf. ovenfor note 57. En rhinsk gylden havde en lidt højere værdi end en daler.
- [82] Der regnes i forslaget kun med den største takstkategori, en understregning af, hvor få mindre skibe, der sejlede gennem Sundet. Den halve daler udgjorde både tønde- og skrivepenge. (16 + 8 skilling).
- [83] *KBB 1556-1560*, s. 110f.
- [84] *SA/Indlæg til registre og henlagte sager, 1556-1564/1559-1561*, opslag 164-65, brev dateret 1.4.1560.
- [85] *KBB 1556-1560*, s. 390.
- [86] Smstds., s. 409; Olaf Nielsen (udg.): *Kjøbenhavn's Diplomatarium, Fjerde Bind*, 1879, s. 571, nr. 582.
- [87] Laurentz Benedicht: *Søkartet offuer Øster oc Vester Søen*, 1568, s. 65V.
- [88] *KBB 1556-1560*, s. 474.
- [89] Smstds., s. 409f.
- [90] Peeter Janszen: *Die Caerte vāde Oost ende West Zee*, 1586. fol. 15r+v. Læsekortet er trykt i 1586, men bygger efter eget udsagn på tidligere udgaver.
- [91] Henning Henningsen: »Papegoje og Vippefyr. Det danske fyrvæsen indtil 1870«, i: *Det danske Fyrvæsen 1560 – 8. juni – 1960*, s. 1-40; *KBB 1556-1560*, s. 409, jf. 474. Der omtales her også en tønde, der skal udlægges yderst på Skagens Rev.
- [92] *KBB 1556-1560*, s. 410.
- [93] L. Laursen (udg.): *Kancelliets Brevbøger 1561-1565*, 1893-95, herefter KBB 1561-1565, s. 12; STRO 004_0190.
- [94] Denne betegnelse anvendt første gang i toldbogen for 1567. STRO 008_0310. (Fiuer pendinge).
- [95] Takstrulle f.eks. STRO 009_0010-0015 (1568) og 011_0022 (1569). Det understreges, at takstrullen, der er ophængt på toldboden, er underskrevet af kongen med egen hånd.
- [96] Colding, Poul: *Studier i Danmarks politiske Historie i Slutningen af Christian III.s og begyndelsen af Frederik II.s Tid*, 1939, 494 ff.
- [97] »(ausser oder sonder den halben Thaler gewondlichen Thonnen Gelts).« Brev, dateret 22.8.1562 i: *SA/Tyske Kanceli – udenrigske afdeling/Spanske Nederlande: breve, til dels med bilag og koncepter til svar, fra regenter og statholdere til danske konger og dronninger* (1508-1693)/1508-1567, opslag 179-181/347.
- [98] Colding, s. 396 når frem til stigninger på 50 % og ca. 33 %. Det skyldes, at han i sin udregning i note 3 glemmer at fratrække skriverpengene i udgangspunktet. Men resultatet må alligevel blive en 100 % stigning for store skibe og ca. 85 % for små skibe. De anførte 10 skilling i forhøjelse for disse må være en fejlskrivning for 12 skilling = 1/4 daler. Venge, 1987, s. 205 undlader ligeledes fejlagtigt at fratrække skriverpengene.
- [99] STRO 004_0303.
- [100] Udregnet efter skibsantal. STRO 004_0313.
- [101] *Und soll ... alle beyzölle, die eingeführt sein, cessiren, keinen ausgesondert*. L. Laursen (udg.): *Danmarks-Norges Traktater, 1523-1750, Fjerde Bind*, 1917 s. 489.
- [102] Laursen, 1917, s. 485.
- [103] Johan Jørgensen (udg.): *Kancelliets Brevbøger, 1644-1645*, 1968, herefter KBB 1644-1645, s. 415: missiver af 29.8.1645 til lensmanden på Kronborg og tolderne i Sundet om at ophøre med opkrævning af »fyringstold«, da kongen ikke længere vil underholde nogen fyring. Jf. Kongebrev nr. 2 i STRO 0100_0597.
- [104] Jens Holmgaard (udg.): *Kancelliets Brevbøger, 1647*, 1989, s. 60: Missiver til lensmanden på Kronborg og tolderne i Sundet 2.3, 1647 om genoptagelse af fyring og opkrævning af fyrpenge.
- [105] STRO 0101_0494 (1646), 0103_0324 (1647).
- [106] Så sent som i toldbogen for 1625 findes en instruks for opkrævning af tønde- og skriverpenge med den kendte fordeling af 10 skilling i tøndepenge til kongen og 6 skilling i skriverpenge til tolderne for store skibe og 6 skilling til hver af små skibe. STRO 068_0324.
- [107] STRO 099_0202, 0386, 0561.
- [108] STRO 0100_0420, 0519, 0594.
- [109] STRO 0101_0179, 0322, 0457. Tallet kan kun opgives omtrentligt, da alene en af de tre toldbøger skelner mellem tønde- og

- havnepenge, en anfører dem samlet, og en kun nævner tøndepenge, men ikke havnepenge, som derfor sandsynligvis er indeholdt i tøndepengene.
- [110] Se summarier af årets to toldbøger: STRO 0172_383, STRO 0173_129.
- [111] STRO 0171_399 (8½ daler), STRO 0172_100 (7½ daler).
- [112] STRO 0166_0131 med ordlyden: ...für *Unterhaltung die Seetonnen vor der Cönigs Residentz und bei Dragøe ...*; kvittering i STRO 0165_0154. Iflg. Rentekammerets antegnelser er der yderligere udbetalt 12 speciedaler og 24 skilling dækkende perioden fra Mikkelssdag 1699 til 1. januar 1700, STRO 0166_0135.
- [113] STRO 0166_0143 pkt. 4. Beløbet fremkom som $1 \frac{1}{3} \% = 5 \frac{1}{3}$ speciedaler for stemplet papir og prompte betaling, afkortet med ½ speciedaler for stempelpapir til kvitteringen
- [114] Oluf Nielsen, *Kjøbenhavn i Aarene 1660-1699*, bog IV, kap. I, s. 402, om tolddirektør Andreas Gynther, der beklædte stillingen i 30 år (1668-98).
- [115] Udtrykkene hentet hos Edvard Holm: *Danmarks-Norges Indre Historie under Enevælden fra 1660-1720*, Anden del, 1886, s. 94; jf. Griffenfelds udtryk »Taknemmelighedsgaver« i Mette Frisk Jensen: *Korruption, Tænkepauser* 32, 2015, s. 29.
- [116] Laurids Fogtman (udg.): *Kongelige Rescripter, Resolutioner og Collegialbreve, VI. Deel, I Bind, 1766-1776*, 1786, s. 365 1. Oct. 1772.
- [117] Laurids Fogtman (udg.): *Kongelige Rescripter, Resolutioner og Collegialbreve, VII Deel, 2. Bind, 1ste og 2det Hefte, 1810*, 1821: Reskript 28.9.1810. Tak til Claus Rafner for henvisningen.

På min herres nådes vegne

En undersøgelse af de ældste øresundstoldbøger

AF MOGENS JENSEN

Anno Domini mcdxcseptimo: dette efterskrevne er den rhinske vin, som jeg har fået til told i dette foran skrevne år på min Herres Nådes vegne. Sådan lyder let moderniseret overskriften i den første sektion af den ældste bevarede øresundstoldbog fra 1497.¹

Det er en selvbevidst tolder, der skriver sådan. Nok handler han på sin Herres Nådes, dvs. kong Hans' vegne; men »jeg'et« understreger, at det er ham, der handler.

Tolderen, det drejer sig om, er Hans Pedersen, der beklædte embedet fra 1492 til 1528. Han havde efterfulgt sin far, Peder Hansen, tolder fra ca. 1473 til 1492, som igen afløste sin svigerfar Jens Andersen, den første selvstændige øresundstolder, og han blev selv efterfulgt af sin søn Peder Hansen fra 1528 til 1548. I ca. trekvart århundrede sad samme slægt således på tolderembedet ved Øresund.²

Der er ingen toldbøger bevaret fra Jens Andersens og den ældre Peder Hansens tid, men to fra Hans Pedersens tid (1497 og 1503) og en række fra Peder Hansen den yngres tid (1528 og 1536-48). De fire ældste af disse bøger udgør denne artikels primære materiale.³

Tolderne

Med et udtryk fra datidens lensvæsen kunne man sige, at tolderen bestyrede Øresundstolden som et regnskabslen, hvor han skulle aflægge nøjagtigt regnskab for alle indtægter og udgifter for sin lensherre, kongen. Eller sagt

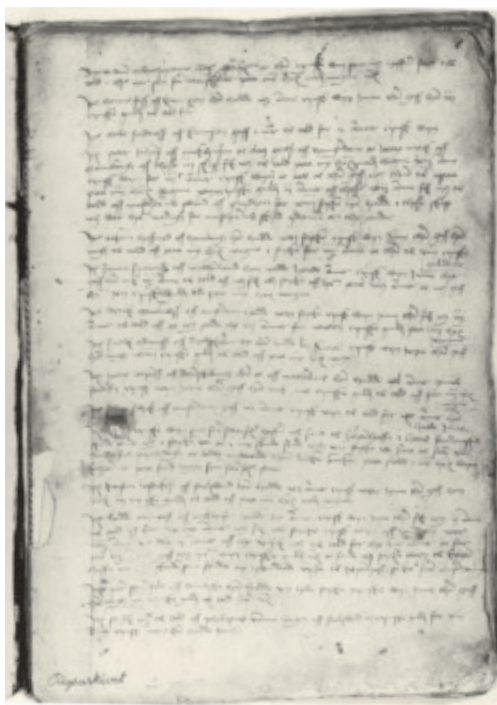


Fig. 1. Første blad i den ældste bevarede Øresundstoldbog fra 1497 (vintold). Original i Rigsarkivet, København.

med et mere nutidigt udtryk var tolden udliciteret til ham. For sit arbejde fik han en betaling på tre skilling i skriverpenge for hvert udenlandsk skib, der passerede Sundet og blev fortoldet.⁴ Men det var ikke tolderens eneste indtægt i embedet. Ud over skriverpengene blev han aflønnet med forlenering. Kort før sin død fik Hans Pedersen således livsbrev på fire gårde i Helsingør sogn. Samme forlening fik sønnen Peder Hansen, dog først efter sin mors død, og ligeledes et livsbrev på en mølle og en have uden for Helsingør, som hans far også havde haft. Kort efter reformationen fik han desuden tillagt kongetienden af Tikøb sogn.⁵ Det har næppe heller været en ulempe for toldernes købmandsvirksomhed, at de var de første, der tog imod skippere og købmænd ved deres ankomst til Helsingør.

Både Hans Pedersen og hans søn oplevede utilsigtede afbrydelser i deres virksomhed på toldboden i Helsingør.

Fra 1519 til 1523 var opkrævningen af øresundstolden i fire år flyttet til København, og Hans Pedersen stod uden arbejde som tolder, indtil toldopkrævningen igen vendte tilbage til byen, og han kunne genindtræde i embedet.⁶

Nok så dramatiske var de afbrydelser, hans søn Peder Hansen blev udsat for. Den første var ret kortvarig og havde forbindelse med Grevens Fejde (1533-36) og dens forløb i Sundbyen.

Breve fra Jacob von Barthen, en gesandt fra Danzig, der ankom til Helsingør i den 2. juli 1534 og indlogerede sig hos købmand og rådmand Sander Leyl, giver en øjenvidneskildring af begivenhederne i Helsingør denne sommer.⁷

Allerede dagen efter sin ankomst kunne han berette, at Helsingør havde fået en frist på 14 dage til at overgive sig til grev Christoffer af Oldenburg, som stod i spidsen for bestræbelserne på at genindsætte Christian II som konge i Danmark og havde landsat sin hær nord for København den 22. juni 1634.

Af sikkerhedsgrunde havde fogden på Krogen flyttet opkrævningen af tolden fra toldboden i byen til slottet og ladet den opkræve gennem en trekantet luge lavet i porten.⁸ Tolderen omtales ikke, men er sikkert flyttet med ind bag slottets tykke mure.

Denne situation stod imidlertid ikke længe på. Allerede den 3. juli kunne gesandten skrive hjem, at tolden nu ikke blev opkrævet hverken i by eller på slot, men på det lybske admiralskib, som lå i Sundet. Heller ikke det varede dog ved. Den 19. juli meddelte han sit bystyre, at Helsingør by havde tilsluttet sig greve Christoffer, så tolden opkrævedes igen af den gamle tolder i byen.

Krogen, som nu rettede sine kanoner mod byen, holdt ud nogle uger endnu, men overgav sig i begyndelsen af august, hvorefter slottet fik en lybsk besætning, og den told, Peder Hansen kunne opkræve under de urolige forhold, blev delt mellem Lübeck og greven.

Et års tid senere var krigslykken igen skiftet. Sommeren 1535 overgav Helsingør sig til den nye konge, Christian III, og Peder Hansen fik endnu en gang ny arbejdsgiver. I slutningen af juli blev han efter et turbulent år (gen) udnævnt som kongens tolder i Helsingør,⁹ hvilket må tolkes som et tegn på tillid til hans faglige kvalifikationer, skønt de en tid havde været stillet i fjendens tjeneste. Endnu et halvt års tid måtte den fornyede toldopkrævning dog undvære støtten fra Krogens kanoner. Slottet overgav sig først i januar 1536.

Den anden afbrydelse af Peder Hansens tolderliv var endnu mere dramatisk og nu uigenkaldelig, idet han i 1548 blev dømt fra både embede og liv, angiveligt pga. et mangeårigt bedrageri, men han redede dog livet.¹⁰

Toldbøgerne

Toldbøgernes omfang taget i betragtning kan det lyde som noget af en overdrivelse at kalde dem bøger. Det gjorde man da heller ikke i samtiden. Man kaldte dem registre. Herværende forfatter vil dog bruge det almindeligt anvendte udtryk toldbøger.

Bøgerne er skrevet på falsede ark af lidt varierende størrelse, dog stort set som et nutidigt A3-ark, således at det enkelte blad i bøgerne omtrentligt er som et A4-ark.¹¹ Toldbogen for 1497 består af ét læg med syv falsede ark plus et løst halvark, der fungerer som forsatsblad, og hvis andet halvark kan være bortkommet. Bogen er senere pagineret 1-29. Bogen fra 1503 består af to læg, af hvilke det første udgøres af et enkelt falset ark, det andet af 11 falsede ark. Pagineringen går kun til 38. Bogen fra 1528 består af ni ark i ét læg, pagineret 1-35, og bogen fra 1536 af 12 ark i ét læg, pagineret 1-46. Nogle ubeskrevne sider i bogens begyndelse og/eller slutning er udeladt i den foretagne paginering.

De følgende år udviser toldbøgerne et stigende sideantal, efterhånden som antallet af passerende skibe steg. Efter halvtreds år var toldbogen for 1547 dog stadig kun på 114 paginerede sider. Formatet var uændret A4-lignende.

Papiret

Gennem mere end et århundrede har der været forsket intensivt i, hvad indholdet af toldbøgerne kan sige om samhandelen i Nordeuropa gennem Øresundstoldens lange historie;¹² men ingen har mig bekendt set nærmere på bøgerne i sig selv og f.eks. undersøgt, hvor det papir kom fra, som blev anvendt til dem. Da den første danske papirmølle blev oprettet i 1572, vil i det mindste alle toldbøger ældre end dette årstal være udfærdiget på udenlandsk fremstillet papir¹³ og kan derfor helt bortset fra deres indhold fortælle noget om handelsveje i Europa.

Da de ældste bøger kun består af få ark, kan man antage, at tolderen, der ved siden af sit embede var købmand og i flere tilfælde også borgmester, har anvendt papir fra sin private eller offentlige virksomhed til toldbøgerne. Tilsvarende må i så fald gælde det papir, der blev anvendt som kladdepapir og til udskrivning af beviser til skipperne for erlagt told.

Først fra 1560 ved Jens Mogensens tiltræden som tolder ses i bøgerne anført en udgiftspost for to ris papir (1.000 ark) til to regnskabsbøger.¹⁴ Tolder

og toldskriver førte hver sin bog; men papir til begge bøger blev naturligt indkøbt samlet.¹⁵

Fire år senere indkøbte tolderen den 28. juni 1564 af Richardt Phillip i London 80 ris fransk papir (ca. 40.000 ark) til rentemester Joakim Beck og videresendte den 18. juli papiret til rentemesteren med skipper Hans Olsen fra Helsingør.¹⁶

Papiret var udskibet i Brouage på den franske Atlanterhavskyst (ca. midtvejs mellem Nantes og Bordeaux). Der kom faktisk to skibe fra Brouage denne dag, begge med skippere fra Hamborg og begge med hver 136 læster Brouagesalt og 300 ris papir til ti daler pr. ris.¹⁷ To uger senere kom der endnu et skib fra Brouage med en skipper fra Hamborg og med Narva som mål. Han havde 200 ris papir om bord til kun syv daler pr. ris.¹⁸ Alt i alt kom der således 800 ris papir (ca. 400.000 ark) gennem Sundet inden for 14 dage, hvoraf rentemesteren altså gennem tolderen aftog ca. ti procent.

Rentemesterens papir illustrerer fint papirhandelens internationale karakter, købt som det var af en dansk tolder af en engelsk købmand og fragtet fra Frankrig på et skib, hvis skipper var hjemmehørende i Hamborg, og fra Helsingør videresendt med en af byens skippere den sidste vej til København.

I det hele taget synes fransk papir at være foretrukket i Østersøområdet i disse år. Toldbogen for 1562 udviser således, at 313 af de i alt 347 baller papir, der blev fortoldet i Helsingør dette år,¹⁹ kom med saltskibe fra Brouage og seks baller fra Dieppe. De resterende 28 baller kom med et skib fra Amsterdam, men kan også have været fransk papir omladet dér. Papiret fra Brouage kan muligvis stamme fra møller i regionen Poitou-Charente, hvor den første mølle blev taget i brug i 1516.²⁰

En nærliggende antagelse er derfor, at toldbøgerne i hvert fald i 1560'erne er ført på fransk fremstillet papir. De tidligere bøger er som nævnt tavse om deres eget materiale, men rummer dog måske selv i vandmærkerne i det anvendte papir en nøgle til at besvare spørgsmålet om, hvor dette er fremstillet.

Vandmærker

Vandmærkerne kan naturligvis ikke ses i den digitaliserede udgave af toldbøgerne. Man må have de originale bøger i hånden, og så kan vandmærkerne let konstateres ved gennemlysning af papiret. Det er imidlertid kun det første, og lille, skridt på vejen til at stedfæste fremstillingen af papiret. Der findes et uoverskueligt antal vandmærker, og selv om disse til en vis

grad kan systematiseres som f.eks. i C.M. Briquet's store firebindsværk,²¹ findes de i så mange varianter, at det er håbløst at få alle med, ligesom det er vanskeligt at konstatere papirets fremstillingssted med sikkerhed. Som de nævnte indførsler i øresundstoldbøgerne i 1560'erne viser, er det langt fra givet, at papiret er fremstillet i nærheden af anvendelsesstedet. Alligevel er det muligt i det mindste at antyde et svar på spørgsmålet om, hvor tolderne fik deres papir fra.

Toldbogen for 1497 har som vandmærke en kande med en enkelt hank og et romersk kors på låget. Briquet karakteriserer denne kandeform som i hovedsagen fransk.²² Den er kendt fra dokumenter fra en række franske og nederlandske byer, i sidstnævnte ikke mindst fra bogtrykte småskrifter, såkaldte incunabula, fra slutningen af 15. århundrede.²³



*Fig. 2. Vandmærke fra toldbogen 1497.
Udtegnning af Mogens Jensen.*

Vandmærket i bogen fra 1503 er et gotisk P med en firebladet blomst på toppen. Ifølge Briquet ses et vandmærke af den art især at være anvendt ved den mellemste og nedre del af Rhinen,²⁴ hvilket stemmer overens med, at der findes et eksemplar fra 1505 i stadsarkivet i Köln meget lig vandmærket på toldbogens papir.²⁵



*Fig. 3. Vandmærke fra toldbogen 1503.
Udtegnning af Mogens Jensen.*

Toldbogen for 1528 har som vandmærke et kronet våbenskjold med et ligeledes kronet F mellem to franske liljer.²⁶ Det er bl.a. kendt fra dokumenter i Metz, Bruxelles og Maastricht. Bogstavet F kan betegne Francois I, der blev kronet som konge af Frankrig i 1515, hvilket passer med, at vandmærket først kendes fra 1519-20, men det kan også blot henvise til papirmagerens navn. Det stammer dog sikkert fra Frankrig.²⁷



*Fig. 4. Vandmærke fra toldbogen 1528.
Udtegnning af Mogens Jensen.*

Vandmærket i toldbogen for 1536, et skjold med en blomst ovenover og initialer både på og under skjoldet, angiver med stor sandsynlighed, at papiret stammer fra Frankrig, sikkert byen Troyes i Champagne. Det er også kendt i tiden på dokumenter fra nederlandske byer som Amsterdam, Leiden, Antwerpen og Bruxelles.²⁸



*Fig. 5. Vandmærke fra toldbogen 1536.
Udtegnning af Mogens Jensen.*

Det ligger uden for min evne og mulighed at foretage en grundigere undersøgelse af toldbøgernes papir og vandmærker. Men konklusionen på denne foreløbige og ganske overfladiske undersøgelse bliver, at papiret i de omhandlede fire toldbøger for tre ud af fire har Frankrig som oprindelsesland, for den fjerde stammer fra tysk område ved Rhinens mellemste/nedre løb.

Den udbredte brug af papiret i Nederlandene gør det nærliggende at antage, at papiret er kommet til Helsingør på nederlandske skibe.

Håndskrift og skriftbillede

De fire ældste toldbøger udviser fire forskellige håndskrifter. En sammenligning med bevarede breve fra de to toldere, fra hvis embedstid bøgerne stammer, viser, at bogen fra 1503 kan være ført i pennen af tolder Hans Pedersen selv,²⁹ og bogen fra 1536 muligvis af Peder Hansen.³⁰ Det er svært at afgøre; men under alle omstændigheder viser mindst to af håndskrifterne, at der må have været medhjælp ansat på toldboden, selv om det først er fra 1541, der bogføres en udgift til løn og klædning til en skriver.³¹ Tolder-købmanden har antagelig ladet den skriver, der var hans medhjælp i hans private virksomhed, også føre pennen i toldregistret.

Skriftbilledet i toldbøgerne er generelt så ensartet med lige linier og marginer, at skriveren må have anvendt en form for hjælpelinier.³²

Et gennemsyn af bøgerne viser, at toldbøgerne fra 1497 og 1536 har indtegnet tynde marginstreger. I 1497 er der kun en bred margin i venstre side, men ingen i højre; en sådan overholdes gennemgående alligevel i enkelte sektioner.³³ I 1536 er der en marginstreg i begge sider.³⁴ Derimod er der ingen indstregning af marginer i bøgerne fra 1503 og 1528.³⁵ Alligevel følger skriften lige linier i både højre og venstre side. Ingen af bøgerne er forsynet med liniemarkering.

Tilsammen kunne det ensartede skriftbillede pege på anvendelsen af en form for stregpapir forsynet med både linie- og marginmarkeringer. Marginen overskrides dog jævnligt. »I« i det latinske ord »Item« (ligeledes), som indleder hver ny post, befinder sig således i toldbogen for 1536 konsekvent på den forkerte side af marginstregen.

Bogføring, regnskab og revision

Når man arbejder med de gamle toldbøger, skal man ikke forvente sig noget, der minder om moderne bogføring. Det dobbelte bogholderi var ganske vist udviklet allerede i det 13. århundrede og beskrevet i bogen *Summa de arithmetica, geometrica, proportioni et proportionalita* af den italienske franciskanermunk Luca Pacioli i 1494, men var ikke slået igennem på toldboden

i Helsingør, hvis det overhovedet var kendt. Toldbøgerne blev ført som en købmands kassebog.³⁶

Karakteriserer man derfor som Mikael Venge regnskabsføringen som mangelfuld og uigennemskuelig,³⁷ er det til dels, fordi man lægger senere tiders krav til regnskabsførelse og -aflæggelse ind over toldbøgernes regnskaber.

Man kunne dog som et minimum forvente en form for regnskabsafstemning ved afslutningen af det enkelte årsregnskab. Og den har antageligt også eksisteret. I så fald på et særskilt bilag, da der ved en gennemgang af de fysiske toldbøger ikke har kunnet påvises manglende, bortkomne sider.

En udgiftspost i toldbogen for 1528 mere end antyder, at et årsregnskab blev afsluttet med en saldoopgørelse. Tolderen førte dette år 18 rhinske gyl-den til udgift, som kongen blev hans nu afdøde far skyldig efter foregående års regnskab.³⁸ Posteringsen viser en regnskabspraksis, ifølge hvilken en saldo i tolderens favør førtes til udgift det følgende år. Tilsvarende førtes en saldo i kongens favør til indtægt det følgende år.³⁹ Der blev altså ikke som senere foretaget kontant afregning i forbindelse med regnskabsaflæggelsen.⁴⁰

Opgørelsen mangler helt i både 1497 og 1503. I 1528 findes de totale ind-



Fig. 6. Trods manglende indstregning er skriftbilledet snorlige og indikerer brug af streg-papir. Original i Rigsarkivet, København.

tægter og udgifter anført,⁴¹ men ingen afstemning. I toldbogen for 1536 er der en samlet udgiftssum, men ingen samlet indtægtssum.

En ny sektion med udgifter i dansk mønt er indført dette år, men ikke sammentalt. Den ses først refunderet ligeledes i dansk mønt af kongens kansler det følgende år.⁴² De værdifulde guldmønter måtte åbenbart ikke omveksles i tolder-købmandens kasse til brug ved betaling af småbeløb.

Hvad revisionen angår, blev en fast udbygget regnskabskontrol først skabt i takt med rentekammerets udbygning i det 16. århundrede.⁴³

Efter de fire toldbøgers egne udsagn opererer de med kalenderåret som regnskabsår, hvilket må forstås som, hvad der kunne kaldes et »sejlsads-år«, dvs. den isfri periode på ca. ni måneder fra marts til november, hvor Sundet kunne besejles. Revision blev derimod ikke foretaget årligt, men ofte med års interval, en fremgangsmåde, der kan iagttages langt op i historien.⁴⁴

Den 24. februar 1530 fik tolder Peder Hansen »kvittans« på regnskabet for, hvad hans far og han havde oppebåret af tolden i årene 1527 og 1528.⁴⁵

Den 13. januar 1539 fandt revisionen sted for perioden 30. juli 1535, hvor den almindelige toldopkrævning blev genoprettet efter Grevens Fejde, til revisionsdatoen, i alt tre et halvt år, med en »lignet og lagt« sum på syv rhinske gylden og 12½ mark danske.⁴⁶ Det fremgår ikke, om det er kongen eller tolderen, der har dette beløb til gode, og det kan ikke konstateres ved hjælp af bøgerne, da bogen, der dækker sidste halvår af 1535, ikke er bevaret.

Tilsvarende må de følgende års regnskaber fra 1539 og 1540 antages at være revideret under ét.⁴⁷ Opgørelsen viser en negativ saldo på 92 rhinske gylden, som tolderen havde udlagt. Beløbet blev overført som udgiftspost på det følgende års regnskab.⁴⁸

Senere ses en flerårs-revision den 14.-15. juli 1547 i forbindelse med det, som Venge kalder »et større regnskabsopgør«,⁴⁹ hvor seks års regnskaber (1541-46) blev revideret af rentemester Joakim Beck, og rigsråderne Anders Bilde og Mogens Gyldenstjerne, og revisionsprotokollen underskrevet af kongen selv.⁵⁰ Af de nævnte år udviste årene 1541 til 1545 en positiv saldo, som blev overført som indtægt til det følgende år. Alene året 1546 udviste en negativ saldo, som blev overført som udgift til 1547.⁵¹

Det fremgår af revisionsprotokollen, som er den første af sin art i Øresundstoldens historie, at årene 1541, 1543-44 og 1546 godkendtes uden bemærkninger. Årene 1542 og 1545 blev hver for sig korrigeret med 1 1/4 mark danske, i alt 2½ mark danske på en samlet indtægt på 29.874½ rhinske gylden (á 3 mark danske), en afvigelse på knapt 0,03 promille, hvilket næppe



Fig. 7. Christian III, konge 1534-1559, aftager af told og vin mv. Træsnit af Jacob Binck fra Christian III's bibel, omtrent samtidigt med udgivelsen 1550.

har givet anledning til større diskussioner eller kan karakteriseres som et større opgør.

Toldbøgernes opbygning og indhold

Hovedstrukturen i de fire behandlede toldbøger er uændret gennem de ca. 40 år, der forløb mellem den første og den sidste. De er opdelt i sektioner med fire sektioner til indtægterne, som udgøres af: 1) vintold af rhinskin, 2) skibstold (uden nærmere bestemmelse), 3) skibstold af Østerstæderne⁵² og 4) toldfri skibe fra Østerstæderne.⁵³ Udgifterne udgør to sektioner: 1) indbetalinger til kongen og 2) indkøb for kongen. Der forekommer mindre afvigelser eller tilføjelser fra denne struktur.

Vintold/toldvin generelt

En afgift på vin har været kendt i Danmark, før Øresundstolden blev indført. Allerede omkring 1370 nævnes en sådan på Skånemarkedet. Den mængde vin, to heste kunne trække, var toldfri. Den, der krævede fire heste, kostede en halv mark skånsk.⁵⁴ Toldsatser fra den nederlandske by Kampen peger på, at det antageligt drejede sig om rhinskin fra Köln.⁵⁵

Der blev dog ikke kun sejlet rhinskin gennem Sundet. En opgørelse foretaget på Københavns Slot i 1454 viser, at der i vinkælderen ud over to fade rhinskin fandtes et fad malmersi, et fad bastert og et fad gascognievin.⁵⁶ Poitou (fransk rødvin) stod på tolderens indkøbsliste i 1497 og 1503,⁵⁷ fransk vin uden nærmere betegnelse i 1536,⁵⁸ og et møde om siseafgift afholdt i København i 1516 nævner, foruden rhinskin, bastert, romanie, assoye, malmersie samt gubin- og poitouvin.⁵⁹ Disse vinsorter kan ikke eftervises som toldobjekter i de ældste toldbøger, hvori kun rhinskin blev indført, indtil toldbogen for 1557, hvori der også optræder poitou, bastert, romenie, seck, tint, kapricken, kortz, brændevin og vinedike.

Spørgsmålet om told af disse vinsorter, der som samlebegreb benævnes hedvin,⁶⁰ dukkede op efter det dramatiske tolderskifte i 1548. Den nyudnævnte tolder Sander Leyl henvendte sig sammen med rigshofmester Eske Bille til kongen for at få afklaret, om hollandske skibe skulle betale told af, hvad der her kaldes »alle fremede wynn«, i lighed med tolden af rhinskin.⁶¹

Kongen svarede bekræftende med henvisning til, at der allerede i det

gamle register stod, at der skulle opkræves told af al vin. Hollænderne havde ganske vist en tid undgået denne told; men det skulle nu have en ende.⁶² Der kan med det omtalte gamle register ikke være tænkt på toldbøgerne, som kun omtaler rhinskvin som toldpligtig, men muligvis på det af den afskiedede tolder Peder Hansen i 1548 udarbejdede notat, der som første punkt angav, at alle slags hedvin og anden fransk vin skulle fortoldes som rhinsk vin.⁶³ Dette kortfattede notat skulle således bære en dobbelt bevisbyrde, nemlig dels at al vin skulle fortoldes med en tredivtedel, dels at denne praksis havde en lang historie bag sig.

Peder Hansen havde ikke selv fulgt denne praksis i sin embedstid, men kun opkrævet told af rhinskvin, hvilket klart modsiger kongens brug af notatet og kan ses som et sigende udtryk for bureaukратиets inerti og dermed en understregning af, at Peder Hansen talte sandt, da han i retssagen mod sig hævdede, at han opkrævede told som hans far og farfar før ham.

Når der i 1470'erne ved hans farfars tiltræden kun var blevet opkrævet told af rhinskvin, måske fordi denne vinsort var ene om markedet på det tidspunkt, blev der heller ikke i 1547 opkrævet told af anden vin, selv om der i årenes løb kom flere sorter gennem Sundet. Det ændrede sig først ved tolderskiftet og ses derfor først i toldbogen for 1557, da årene mellem 1548 og 1556 mangler.

Udviklingen bekræftes af kølniske købmænds klage over øresundstolderen i 1560, hvori anførtes, at alle hedvine tidligere ikke var blevet besværet med told, men med den nye tolder var hedvin blevet toldbelagt som rhinskvin.⁶⁴

En undtagelse blev dog gjort for hedvin på skibe fra Amsterdam, der stadig kunne fragtes toldfrit, når det med certifikat kunne bevises, at det var byens egen vin, som var i lasten.⁶⁵

Tredivtedelen

Årsagen til, at toldtaksten for vin var en tredivtedel af vinen in natura eller af dens salgsværdi, fortaber sig i Sundets bølger. Men i hvert fald så tidligt som i slutningen af det 13. århundrede var taksten kendt i Europa,⁶⁶ og et stadsdekret for syv byer i det nuværende Transsylvanien fra 1405 nævner, at købmænd skulle betale en tredivtedel af deres varer, men ellers ingen told.⁶⁷

Om taksten har været anvendt i Helsingør fra Øresundstoldens indførelse, kan ikke afgøres.⁶⁸ Men ligesom skibstolden ændredes ved overflyt-

ningen fra Skånemarkedet til Helsingør, har også vintolden undergået en ændring. Af gode grunde har man ikke længere kunne måle vinmængden efter hestekræfter til at befordre den på landjorden. Samtidig har den ændret karakter fra at være en afgift for ret til udskænkning til at være en transporttold. Derfor er det vel sandsynligt, at man har set på toldtakster for transport andre steder i Europa og derved er landet på netop tredivtedelen.

At den midt i 1500-tallet var en velkendt toldtakst, fremgår bl.a. af en brevveksling mellem kejser Karl og kong Christian III i 1548 affødt af en hollandsk klage over toldændringer »denne sommer«, bl.a., at tredivtedelen nu tages af al vin. Kejseren anker over den nye told på al vin; men kongen svarer, at det ikke er en ny told. Hans fætter Christian II havde en tid givet hollænderne toldfrihed mod betaling af en engangssum; men allerede kongens far var vendt tilbage til den gamle skik med told af al vin. Både kejser og konge anvender »tredivtedelen« (den dreissigsten) om tolden, hvormed det holdes åbent, om tolden skal tages som en del af varer eller af værdi. Kongen giver udtryk for, at tolden nu som regel erlægges i penge.⁶⁹ Dobbeltheden ses også i revisionsprotokollen for årene 1541-46, hvori angives, at kongen tilkommer »huer tredyugende ame eller for huer ame vj golt gülden ephther thette aarss winkiøff.«⁷⁰ Som værditold går tolden under navnet 30.-penge.⁷¹

En toldrulle indleveret til kancelliet i februar 1558 af tolder Sander Leyl og toldskriver Jens Mogensen anfører under rhinsk vin, at tolden er den 30. ame eller den 30. penning. Købmanden skal sætte prisen, hvorefter valget mellem vintold og pengetold er kongens.⁷²

Vintold/toldvin specielt

De to sider af toldbogen for 1497, som udgør første sektion med vintolden, kan umiddelbart se lidt uigennemskuelige ud. Det er de såmænd ikke. Der kom dette år 20 skibe, som havde rhinskvin blandt andre varer i lasten.⁷³

Betaltes der i mønt kunne man ret let få regnestykket til at gå op i runde tal. Skulle der betales i vin, var det mere besværligt, da vinen ikke var emballeret som antal enheder delelige med 30. Det var som regel nødvendigt at justere værdien af den indgåede vin med et pengebeløb til eller fra tolderen.

Hans Pedersen fik i årets løb 28,5 amer vin ind (å ca. 150 liter) og 85 rhinske gylden.⁷⁴ Han kompenserede for meget indgået vin med 45 rhinske gylden og videresolgte 3 amer af vinen for 27 gylden. Resultatet var i vin 25,5 amer (28,5 amer indgået minus solgte 3 amer). I mønt 67 rhinske gylden

(85 rhinske gylden indgået minus compensation på 45 gylden plus solgt vin for 27 gylden). Disse sluttal fremgår af den samlede opgørelse af vintolden. Toldregnskabet for vinen fungerede altså ganske enkelt og gennemskueligt som et særskilt regnskab i toldbogen.⁷⁵

Den dyreste vin stod i 13 rhinske gylden pr. ame, den billigste i 5 gylden. Den må have været ganske ringe. En gammel, fordærvet vin blev fortoldet højere til en pris på 6 3/4 gylden pr. ame.

Mens skibstolden i toldbogen blev indtægtsført i nobler, blev vintolden ført i rhinske gylden,⁷⁶ af hvilke der angives at gå to en halv på en nobel. Dette har antageligt at gøre med, at skipperne opgav værdien af vinen i rhinske gylden, som var mere udbredt end nobelen og som også med sin mindre værdi var lettere at håndtere end denne ved udregning og afregning af 30.-pengene. Som det senere fremgår, blev også en god del af skibstolden, der bogførtes i nobel, afregnet med kongen i gylden.⁷⁷

I toldbogen for 1503 bogfører tolderen en samlet indtægt på 10½ amer vin (toldvin + købt vin) og 54 rhinske gylden (30.-penge minus betaling for købt vin).

Den politiske situation i riget kan anes i denne sektion. Den danske dronning Christine sad siden maj 1502 i halvandet år som fange først i Stockholm og siden i Vadstena hos svenske oprørere. I forhandlingerne om hendes frigivelse spillede dronningens fætter, højimesteren af Den tyske Orden, hertug Frederik af Sachsen, en vigtig rolle.⁷⁸ Antageligt som en diplomatisk gestus fik han en sending vin toldfrit igennem.⁷⁹

Vinen kom det år til Sundet på 23 skibe, hvoraf flere end en trediedel var hjemmehørende i den nederlandske by Dordrecht og ellers fordelt på andre nederlandske byer med undtagelse af et enkelt fra Rywe (Ribe?). Priserne for en ame vin lå hovedsageligt mellem seks og otte rhinske gylden (20 skibe). En enkelt sending nåede op på otte en halv gylden pr. ame, mens to havde en pris på fem gylden. Samlet medførte de 556 amer vin.

Af de 12 skibe med i alt 416 amer rhinskin, som i 1528 passerede Sundet, fik tolderen i nettotold 54½ rhinske gylden og en mark og dertil seks amer og otte fjerdingers⁸⁰ vin; af dem var en ame og syv fjerdingers indkøb, betalt med ni en halv rhinske gylden.⁸¹ Det var dog ikke det eneste vinindkøb det år. Som det fremgår af udgiften til småplok fik rentemester Anders Glob for 130 rhinske gylden vin (ca. 15-16 amer) leveret sammen med to amer toldvin fra et af skibene, da det kom til København.

Der var forholdsvis få vinskibe det år. Til gengæld havde de gennemsnitligt en større last af vin, og ved ikke færre end fem af dem bemærkes, at de

havde egen »vinmand« med om bord, dvs. den købmand, der ejede vinen, eller hans betroede medarbejder.

En enkelt tilførsel bør nævnes. Den fortæller om Gert van Santhen, angiveligt gæst hos storkøbmand Albrecht van Goch i København.⁸² Han kom på et hollandsk skib og havde otte tolast vin med (32 amer), men angav, at kun halvdelen var hans. Den anden halvdel tilhørte hans vært. Denne halvdel fik lov at passere toldfrit, mens gæsten betalte fire rhinske gylden for sin halvdel.⁸³

I forhold til de tidligere toldbøger udviser toldbogen for 1536 en kraftig stigning i såvel antal skibe, der havde vin i lasten (40), som i antal »vinmænd« om bord på skibene, mange af dem fra Köln og alle anført med navn. Enkelte gange anføres ud over vinmandens navn også skipperens navn. Dette kan da også findes i sektionen med skibstold. Men oftest nævnes alene vinmanden, som logisk nok kun findes i vinsektionen. Det var ham, der skulle udrede vintolden, mens skipperen tog sig af skibstolden.

Med det større antal »vinskibe« var der naturligvis også en stigning i mængden af toldvin. 27½ amer og fire fjerdinge blev det til; men det var ikke nok til kongens forbrug. Der blev indkøbt ekstra 61½ amer og 8 fjerdinge i forbindelse med toldklareringen. Og selv om også vintolden i mønt var højere, kunne den ikke dække merudgiften. Tolderen anfører, at han har lagt 199½ rhinske gylden ud, for at få vintoldregnskabet til at stemme.⁸⁴

Alligevel rakte vinen ikke. Tolderen indkøbte af to omgange endnu 17 amer for 128 rhinske gylden, således at det samlede kvantum af toldvin og indkøb blev 106½ amer og to fjerdinge, hvortil yderligere skal lægges tre amer, som kansler Johan Friis på Københavns slot havde indkøbt og fik refunderet.⁸⁵

Peder Hansen førte en form for dobbelt bogholderi over vinen dette år. I en særlig sektion angav han, hvad han havde købt og sendt til kongen forskellige steder. Man kan derfor i nogen grad følge kongens færden fra Helsingør til Esrom, Roskilde, Kalundborg, Hvidøre og København. Ikke alle forsendelser er dateret, og nogle er dateret efter begivenheder, som enhver i samtiden vidste, hvornår fandt sted, f.eks. en sending til København, »syden adh byen bleff opgiffued«, (den overgav sig 4. august), eller andendagen efter kongen kom til herredagen i København, (den blev åbnet den 28. oktober). Opgørelsen angiver et kvantum på 106½ amer og fire fjerdinge,⁸⁶ eller to fjerdinge mere end angivet i det totale kvantum af toldvin/indkøb, en afvigelse på knapt én promille, som vel kan tilskrives omhældninger af vinen. Det samlede indkøb af rhinskin i 1536 var således på ca. 17.000 liter

sammenlignet med knapt 3.500 liter i 1528. Det betyder ikke uden videre, at Christian III var mere drikfærdig end Frederik I; både krig og herredag, hvor mange var forsamlet, krævede sin del, og måske blev vinkælderen fyldt godt op til kroningsfestlighederne det følgende år.

Foranstaltninger mod toldsvig

Har man deltaget i en rundvisning på Kronborg, har man uden tvivl hørt guiden fortælle, at hvis en skipper eller købmand opgav prisen på sin vin for lavt ved toldklareringen, risikerede han, at tolderen på kongens vegne købte partiet til den opgivne pris.

Retten til tvangskøb til dækning af kongens behov var blevet bekræftet ved fredsslutningen i Speyer i 1544,⁸⁷ men havde allerede da gammel hævd.

Et sådant tvangskøb har Troels-Lund malende beskrevet: »Den Fristelse laa jo saa nær for Skipperne at søge at slippe billigt igennem ved at angive Vinens Værdi altfor lavt. Men som en Høg svævede Tolderen over hele den ængstede Flok, han sluttede fra Afsenderen og Adressen til Vinens Godhed og slog saa stundom ned og beslaglagde til opgiven Pris tit Vin af langt større Værdi. Paa denne Vis holdtes Kongens Vinkælder altid ypperligt forsynet ...«⁸⁸

Det er dog ikke lykkedes at finde eksempler i de ældre toldbøger på, at kongens ret til tvangskøb er blevet anvendt. Tolden ses udregnet efter den opgivne pris og vinmængde og er erlagt enten kontant eller i vin. Til og med 1538 i en blanding af vin og mønt. Fra 1539 kun kontant.⁸⁹ Fra 1538 til 1547 anføres kun lastmængden og ingen pris. Der arbejdes tilsyneladende med en fast beregningspris for det enkelte af disse år.⁹⁰ Der var således ingen mulighed for at snyde på prisen.

Først i 1557, hvor prisen pr. ame igen er anført og svinger fra last til last,⁹¹ findes et eksempel på at en hel last vin på 23 amer og 12 fjerdinge til syv daler pr. ame er blevet købt, uden at det dog anføres, at toldskriverne er slået ned på netop denne last pga. for lav prisfastsættelse i forhold til værdien.⁹²

Vil man udregne prisen for toldsvig ud fra den nævnte vinlast, kunne man spørge, hvad resultatet ville være, hvis vinen i stedet for den opgivne pris på syv daler pr. ame f.eks. var 11 daler værd. Købmanden kunne i så fald spare ca. tre daler i told i forhold til den reelle pris, men risikerede at tabe ca. 94 daler ved en tvangshandel.

Valgte han i stedet en anden mulighed for toldsvig og opgav den korrekte

pris, men for lavt et kvantum, ville hans salgspris for bare en halv ikke-opgivet ame klart overstige mertolden udregnet efter korrekt pris. Men i så fald løb han risikoen for at få hele sin last konfiskeret.

Den dobbelte trussel om tvangshandel eller konfiskation kan have bevirket enten en stor grad af ærlighed eller en mindst lige så stor opfindsomhed. Begge trusler krævede derfor kontrolforanstaltninger.

Hvad værdifastsættelsen angår, er Troels-Lunds idé om at slutte fra afsender og adressat til vinens godhed temmelig urealistisk. Dels lå vinen i lasten på skibet ude på Sundet, dels angav skibspapirerne ikke de nødvendige oplysninger til brug for en sådan slutning. Der skulle vinsmagning til. Og tolderen var ikke altid sikker på sin egen vurdering. I 1515 anmodede tolder Hans Pedersen således Christian II om at sende folk til Helsingør, der kunne smage på vinen til kongens kommende bryllup og foretage indkøbene.⁹³ Og et af punkterne i klagen over tolderens praksis, som købmænd fra Köln indleverede på Odensemødet i 1560, var, at skibene med vin måtte vente på, at tolderen fik sendt bud efter en vinskænk, som kunne vurdere vinen.⁹⁴

Hvad kvantumangivelsen gælder, klagede købmændene over, at tolderen efter at have set papirerne lod sig sætte om bord for at kontrollere, om papirer og last stemte overens, og var der bare en lille afvigelse risikerede man konfiskation. Der er dog ingen konfiskationer af vin angivet i toldbøgerne op til 1560, men at truslen var reel nok, kan ses af konfiskationen af en ladning gods på et skotsk skib, som »wylle falscheligen wnderslaa och forsuige« kongen i august 1560.⁹⁵

Skibstold

Ifølge toldbogen for 1497 sejlede i alt 731 almindeligt toldpligtige skibe gennem Sundet dette år og betalte fra en til tre nobel i skibstold, et enkelt skib dog fire; men det forklares med, at skibet både ladede og lossede i byen og derfor måtte betale »so meget«.⁹⁶ Dobbelt told blev pålagt skibe, som enten ikke havde papirerne i orden, eller havde gods fra andre byer i lasten. Selv nogle få skibe fra Næstved, København og Ystad, der ellers som hjemmehørende i det danske rige var toldfrie, måtte punge ud, når de havde skotsk gods eller gods fra Danzig om bord.

Der anføres kun skipperens navn og hjemsted, men desværre ingen dato eller hvilke varer, der var om bord. Da de bortset fra enkelte varer som vin,

kobber og salt ikke var toldbelagte, havde det ingen interesse at bogføre dem.

Sektionen med de fortoldede ellers toldfri Østerske stæder rummer 19 skibe, som betalte en til to nobel hver i skibstold. Som grund for tolden anføres enten, at skipperens »brev ikke holdt på godset«, dvs. at last og papirer ikke svarede til hinanden, eller at skibet medførte toldpligtigt gods fra ikke-vendiske byer. (Ufrit gods gav ufrit skib.) Tre skibe fra Lübeck blev fortoldet uden anført grund.

I sektionen med de Østerske toldfri skibe noterede tolderen det år i alt 45 skibe, heraf de 40 fra Stralsund, Hamborg og Rostock. Fraværet af skibe fra Lübeck kan undre; men de kan have brugt Storebælt som rute.

Af de sidste fem skibe i den toldfri sektion var tre fra Danzig, et fra Anklam og et fra Ystad. Det sidste optræder også et par gange i sektionen med skibstold fortoldet med gods fra henholdsvis Danzig og Skotland. Det er åbenbart gået i fast rutefart gennem Sundet. Det samme gjaldt de tre tilførsler af et skib fra Danzig. Det fremgår, at det drejer sig om samme skib, som angives at have den gamle konges (Christian I's) brev på toldfrihed.

Skibet fra Anklam slap toldfrit igennem, fordi et af kongens skibe »havde taget fra ham, hvad han havde.« Der var krig med Sverige, og man tog det åbenbart ikke så nøje med, hvordan man skaffede sig den nødvendige proviant. Men nu sparede skipperen i det mindste tolden.

Det kan således konstateres, at alle skibe uden undtagelse måtte lægge til i Helsingør for at få kontrolleret papirer og gods.

Af 1.093 skibe, der i toldbogen for 1503 er opført i sektionen med skibstold,⁹⁷ måtte 29 af forskellige grunde betale dobbelt op, de fleste to nobel i stedet for en. 16 af dem førte fremmed gods, som ikke stammede fra deres egen by, syv havde problemer med indholdet af deres papirer eller manglede dem ligefrem. I ét tilfælde hørte både skib og gods hjemme i en anden by end opgivet, mens fire havde partsredere i andre byer; en enkelt af disse nøjedes med en forhøjelse på 60 % (1½ gylden), da kun en fjerdepart af skibet var ejet af en reder i en anden by. Som den eneste blev hans told bogført i rhinske gylden. (4 gylden i stedet for en nobel.) En enkelt afregnede en tidligere rejse gennem Storebælt og kom derved op på to nobel.

Under overskriften »Østerstæderne« følger herefter 24 skibe fra de ellers toldfri vendiske stæder, som af forskellige grunde måtte punge ud med told, graderet fra en til to rhinske gylden og fra en halv til to nobel, hovedparten en enkelt nobel.

Af toldfrie skibe er der noteret 105 fra Østerstæderne. Ca. tre fjerdedele af

disse er hjemmehørende i Stralsund, en lille halv snes i henholdsvis Hamborg og Rostock. Om tre af de sidste fortælles, at de medførte gods for hertugen af Pommern. Kun tre var fra Lübeck.

En ellers toldpligtig skipper fra Enkhuisen dukker op to gange i registret, sikkert på hen- og tilbagerejse, begge gange med en bemærkning om at være toldfri. Første gang henvises til en tjeneste, han havde gjort kongen året før. Anden gang blot, at han havde kongebrev på at være toldfri.

Også en skipper fra Antwerpen kunne en enkelt gang sejle toldfrit igennem ifølge et brev, som tolderen havde fået fra Tyge Krabbe (lensmand på Københavns slot). »Det var det skib som blev for København sidste høst,« hvilket vel kan betyde, at det har overvintret i byen.

Og så dukker skipperen fra Rywe også op her samt to gennemsejlinger af ridder Aage Andersens skipper uden nærmere forklaring. Som danske burde de under alle omstændigheder være toldfri.

Tolden oppebåret i 1528 på »wor naadige Herres vegne, Koningh Fredricks, wdi guld« fylder 27 sider med i alt 870 passerende skibe.⁹⁸

Bogen er tolder Peder Hansens første, efter at hans far var afgået ved døden i februar dette år, netop som sejladssæsonen skulle begynde, og han selv var trådt til som tredje generation af tolderslægten.⁹⁹ Bogens opbygning er ikke overraskende ganske som de to toldbøger fra 1497 og 1503, og skriveren, der førte den i pennen, kan antages at have været hans fars. Under retssagen mod Peder Hansen i 1548 gav han da også udtryk for, at han efter kongens instruks havde ført toldbøgerne og opkrævet tolden som hans far og farfar før ham.¹⁰⁰

Godt 800 af de 870 skibe er bogført med en told på fra en til tre nobel. Det passer med, at der ca. 1509 blev indført en trinskala, således at ballastskibe på vej til Østersøen betalte en nobel for skibe under 100 læster og to nobel for skibe over, mens lastede skibe betalte en nobel under 30 læster, 2 nobler mellem 30 og 100 læster og tre nobler over 100 læster.¹⁰¹ De fleste skibe, der betalte tre nobler i told, var nok lastede skibe på vej vestover; men intet sikkert kan siges. Indførelsen af trinskalaen har antagelig forbindelse med kong Hans' tilbagebetaling af de lån, hans far i årene 1475 til 1480 havde optaget i en række nederlandske byer.¹⁰²

De resterende skibe betalte tolden i rhinske gylden. Det drejer sig om 55 nederlandske og syv engelske samt en fra hver af byerne Stettin og Anklam. Fire af dem betalte en til to rhinske gylden, 39 betalte 3 rhinske gylden, 11 betalte tre en halv gylden, syv fire gylden; to skibe betalte fire en halv gylden. Den ene for fremmed gods, den anden for »lidet salt«, en begrundelse, der

også er brugt ved to skibe, der betalte tre en halv og fire rhinske gyliden, de eneste fire skibe, der har anført en begrundelse. Endelig gav et enkelt skib seks gyliden.

Bemærkningerne om fremmed gods og salt peger på, at skibene er blevet fortoldet efter regler af samme art som dem, der senere blev kodificeret i toldregistret af 1560, som i høj grad byggede på gældende praksis. Heri angives, at 20 læster salt eller fremmed gods skulle fortoldes med én gyliden.

Det virker derfor ikke indlysende, når Mikael Venge anfører, at tolden »tydeligt (fastsættes) med rund hånd« og oveni købet antyder, at »en lang række tvivlsomme tilfælde slet ikke er omtalt.«¹⁰³ De 62 fortoldninger viser tværtimod, at der foregik en individuel vurdering af skibenes last. Toldbeløbet kan måske virke vilkårligt; men eftersom tolderen førte det til regnskab, har han også været parat til at stå til regnskab for det¹⁰⁴ og har sandsynligvis kunnet gøre det ud fra gældende satser.

Sektionen med overskriften De østerske Stæder anfører 35 ellers toldfri skibe fra de vendiske hansestæder Lübeck, Hamborg og Stralsund, som af den ene eller anden årsag alligevel skulle betale told. I samme sektion er indført fire danske og tre svenske skibe, som blev fortoldet efter samme bestemmelser.

De fleste af dem (27) måtte erlægge en nobel. De øvrige fra en halv til to rhinske gyliden eller en til to nobel. Et enkelt svensk skib, der angiveligt tilhørte den svenske konge, betalte intet. Årsagen til tolden var i øvrigt overvejende, at skibet medførte fremmed gods, dvs. gods fra en anden by end skibets hjemby; i alt 30 skibe måtte betale af den grund. 10 skibe manglede enten skibsbrev, eller det »holdt ikke på godset«; og endelig var halvdelen af et skib ejet af en reder i en anden by. Det kostede den dobbelte nobel.

Gradueringen af toldbeløbet begrundes ikke altid; men nogle gange anføres, at skibet kun havde lidt fremmed gods om bord, eller måske kun seks eller otte læster. Også her må det antages, at tolderen har haft nogle laststørrelser at taksere ud fra.

Den følgende sektion anfører 72 toldfri skibe. Langt hovedparten (66) er fra de vendiske hansestæder med halvdelen fra Stralsund, mens Lübeck, Rostock, Wismar og Hamborg deles om resten. Af de øvrige seks skibe er to ejet af danske redere, Jacob Michelsen og Sander Leyl. Sidstnævnte blev 20 år senere selv øresundstolder. Ved det ene skib anføres, at Sander sagde god for det. Så var den sag afgjort! En skipper fra Stralsund havde nok fremmed gods med; men da det tilhørte købmand Hans Hofmand i Helsingør,¹⁰⁵ og denne sagde god for det, gik det toldfrit igennem. Et ord var et ord! Et skib

hørte »halvvejs« hjemme i København, og et tilhørte to svenske rigsråder. Endelig løb et hollandsk skib retur uden at betale told.¹⁰⁶

Af de 611 skibe, som i reformationsåret 1536 står anført i skibstoldsektionen, er tolden for 96 skibe bogført i rhinske gylden i stedet for i rosenobler. De 60 af disse skibe angives at have haft salt om bord, men kun seks af dem ses at have afleveret de normale seks tønder salt mod en kompensation på tre rhinske gylden.¹⁰⁷ Alle betalte de fra en halv til halvanden rhinske gylden mere end en rosenobel i told.

Endnu engang rummer sektionen med de østerske stæder kun skibe fra vendiske byer: Hamborg 38, Stralsund syv og Lübeck tre, samt to skibe fra Helsingør med fremmed gods. Det ene ejet af borgmester Sander Leyl. De indbragte 48 nobel og halvanden gylden i told.¹⁰⁸

I sektionen med 76 skibe fra vendiske og andre toldfri stæder er skibe fra Hamborg igen klart i overtal med 52 skibe, mens Lübeck og Stralsund har hver otte. Tre skibe fra Bremen, to fra Husum og et fra Danzig havde speciel tilladelse fra kongen til toldfri passage. Det samme gjaldt et skib fra Newcastle, mens en anden skotsk skipper sejlede toldfrit igennem med borgmester Sander Leyls gods på dennes skib.¹⁰⁹

Salttolden og dens udvikling

I regnskabet for 1497 savnes en opgørelse af salttolden, som ellers er bevidnet allerede fra 1475, hvor den omtales som otte skilling pr. læst, opkrævet af skibe, der kommer til Sundet med baysalt (en fællesbetegnelse på salt fra Atlanterhavskysten i Portugal og Frankrig).¹¹⁰ I juli 1484 klager hanseaterne over, at der bliver opkrævet salttold in natura,¹¹¹ hvortil kongen svarer, at tolderen betaler for saltet.¹¹² I 1487 nævnes et kvantum på to til fire tønder pr. skib,¹¹³ i 1493 hævet til seks tønder pr. skib.¹¹⁴

Ifølge toldbogen for 1503 blev der dette år ad tre gange sendt i alt 900 tønder salt til Københavns slot til en pris på seks og seks en kvart gylden pr. vognlæst (18 tønder). Umiddelbart fremtræder disse tre sendinger salt som ganske ordinære indkøb.¹¹⁵ Det drejer sig dog antagelig om den nævnte tvangsaflevering af seks tønder salt pr. skib. Det kan her konstateres, at kompensationen udgjorde mellem to gylden og to gylden og otte skilling for seks tønder (en trediedel vognlæst). Kongen »købte« altså virkelig saltet, skønt »eksproprierede« ville være et mere dækkende ord.

Også i denne årgang mangler et egentligt saltregnskab. De 150 skibe, det

må have drejet sig om, hvis alle 900 tønnder salt var tvangsafleverede, må have fyldt nogle sider. Ej heller fragtudgifter findes anført.

Salttolden udgjorde i 1528 26 smalle læster (á 12 tønnder), som var sendt til København bortset fra 5 læster, sendt til tolderen på Falsterbo. Det oplyses, at der var afkortet tre rhinske gylden pr. seks tønnder i skippernes told.¹¹⁶ Denne pris var også gældende endnu i årene 1536 og 1537.¹¹⁷ Det svarer til den pris, der sidstnævnte år blev betalt for et større parti salt, som en hollandsk flåde afstod i København.¹¹⁸ Hvorvidt det da drejede sig om regulær handel med fri prisfastsættelse, kan dog ikke afgøres; men i dette tidlige stade synes kompensationen altså nogenlunde at have svaret til den faktiske saltpris.

De seks tønnder salt omtales fra 1528 ikke længere som købt og betalt til kongens behov, men som »toldsalt«, hvis værdi skal afkortes i skibstolden. Tvangskøbet var således ændret til en regulær told på salt, men med den lille krølle, at en kompensation af en vis, men i tidens løb utilstrækkelig størrelse fastholdtes og dermed skæret af en handel.

I 1538 blev kompensationen sat ned fra tre til to rhinske gylden for de seks tønnder.¹¹⁹ Og derved blev det, indtil der blev foretaget en graduering afhængig af, hvor saltskibene hørte hjemme. Gradueringen fremgår af toldbøgerne for 1557 og 1560¹²⁰ og af kongens brev til de danske havnekøbstæder i marts 1558,¹²¹ som undtog skibe fra Skotland, England, Frankrig, Embden og Portugal fra salttolden.¹²²

Ifølge toldregistret af 15. december 1560 skulle der afleveres seks tønnder af en læst baysalt, mens andet salt var belagt med en told på en gylden pr. 20 læster. Ifølge dette register mistede de netop nævnte nationer deres frihed for at aflevere toldsalt.¹²³ Og kun nederlandske skibe fik to rhinske gylden i kompensation. Alle andre måtte nøjes med én. Kompensationen svarede nu slet ikke til saltprisen, som ifølge tre engelske passager i 1557 var på otte til ni en halv daler pr. skibslæst (12 tønnder).¹²⁴ Da priserne er opgivet af skipperne som grundlag for opkrævning af 100.-penge tolden (1 %), er de næppe sat for højt, men selv da svarer de til fra fire til fire en halv gylden for seks tønnder, idet betegnelsen daler og gylden anvendes i flæng. Kompensationen på en og to gylden ligger således langt fra den reelle værdi.

Som nævnt afleverede kun seks af 60 saltskibe i 1536 deres seks tønnder salt. Det kunne se ud, som om de øvrige 54 skibe blev fortoldet efter taksten med en gylden pr. 20 læster, selv om det må antages, at størsteparten af saltet har været baysalt, som skulle have været fortoldet in natura. Det ringe kvantum toldsalt kostede kun en refusion på 18 rhinske gylden.

Det lave kvantum toldsalt antyder, at der har været opbygget et lager

af salt i løbet af de(t) foregående år. Det tyder også to kvitteringer fra 1536 på. Den ene, dateret 17. august til statholder Mogens Gyldenstjerne på Københavns slot, lyder på 104 gylden for salt, han havde solgt for kongen. Den anden, dateret 10. december, lyder på 410 rhinske gylden for salt, borgmester Sander Leyl havde solgt i Helsingør »af de Camper Skibe«. ¹²⁵ Denne bemærkning og det, at det er borgmesteren og statholderen og ikke tolderen, der forestår handlerne, kunne antyde, at der er tale om salt, der er opbragt under krigshandlerne i Sundet under grevens fejde. De to nævnte partier udgjorde udregnet efter gældende pris 1.028 tønder.

Vragankre

Med den store trængsel af skibe, der ofte opstod ud for Helsingør, når konvojerne ankom og op til flere hundrede skibe ventede på toldklarering, kunne det ikke undgås, at skibe forliste eller forliste deres anker. Sådanne vragankre, også kaldet blinde ankre, fordi de ikke var afmærkede, blev med mellemrum fisket op af Sundet og mod bjærgeløn afleveret på toldboden, hvor de skulle ligge »år og dag«, før de måtte afhændes. ¹²⁶

I 1528 solgte tolderen et enkelt vraganker for 12½ rhinske gylden. ¹²⁷ I 1536 disponerede han over to blinde ankre. Det ene blev omsmedet og anvendt, da kongens grove skyts kom til byen. Der tænkes hermed sandsynligvis på kanonerne fra den indefrosne danske flåde ved Landskrone, som blev slæbt over isen på Sundet til brug ved indtagelsen af Krogen i januar 1536. Det andet anker blev solgt til en hollandsk skipper for 20 mark. Fratrullet bjærgeløn på tre mark pr. anker gav det en lille indtægt på 14 mark til kongen. ¹²⁸

Indbetalinger til kongen

Tolderens væsentligste post på udgiftssiden er indbetalingerne til kongen. ¹²⁹ De første tre gange i nobel til kongen selv på Københavns slot. I alt 434 nobel. Den sidste indbetaling var til kongens skriver. (Kongen var da selv på krigstogt i Sverige.) Den var på 900 rhinske gylden svarende til 360 nobler. ¹³⁰ Det skal altså ikke tages for pålydende, at al skibstold bogføres i nobler. Mindre end halvdelen af indtægtsregnskabet 981 nobler dette år indkom i denne mønt.

Seks gange mødte tolder Hans Pedersen i 1503 op hos kongen med sine

pengesække med rosenobler og rhinske gylden fra toldboden, en gang i maj, tre gange i juni, en gang i juli og en gang i september.¹³¹ Alle gange blev pengene afleveret til kongen selv, som tolderen understreger det, fire gange på Københavns slot i kongens sovegemak, en enkelt gang i den nye fruerstue og en enkelt gang på godset Asserbo ved Frederiksværk, som kongen overtog i 1502 efter dommen over tolderens gamle lensmand Poul Laxmand.¹³²

Det var småt med nobler, selv om skibstolden er indtægtsført i denne mønt. Kun 240 nobler blev det til. De udgjorde de to første afleveringer. De øvrige afleveringer fandt sted i rhinske gylden. I alt 1.680 gylden, idet der i hver post er anført en omregning til nobel til kurs 2,5, ligesom også totalsummen er opgjort i nobel. Kongen fik i alt 912 nobels værdi.

Det skulle blive højsommer, før Peder Hansen den 8. juli 1528 foretog dette års første indbetaling til kongen, som opholdt sig på Nyborg Slot. Den var på 1.500 rhinske daler »vdi alle hande guld«. Det blev kun til yderligere to indbetalinger dette år.¹³³ En på 1.200 rhinske gylden sendt til kongen i Flensborg 14. oktober med lensmand Tyge Krabbe, og en udateret indbetaling på 490 rhinske gylden¹³⁴ sendt med kongens småsvend Lage Brahe. Også de to sidstnævnte indbetalinger i allehånde guld.¹³⁵

Indbetalingerne til kongen i 1536 fandt sted af otte gange fra 5. april til 18. november.¹³⁶ De første to indbetalinger på tilsammen 300 rhinske gylden fik kongens kammersvend Jon Wernstrop i Helsingør. Dernæst sendtes 200 gylden med kongens småsvend til Esrom og senere 250 gylden med borgmester Sander Leyl til Roskilde. På Skt. Olai dag, den 29. juli, bragte tolderens broder Wolter 400 gylden til lejren ved København. Den 24. august modtog kongen 250 gylden på Københavns slot og den 18. oktober fik Jon Wernstrop ligeledes 250 gylden. Sidste indbetaling på 100 gylden fandt sted den 18. november på herredagen.

Indbetalingerne angives i toldbogen i rhinske gylden, men kan, som det fremgår af en kvittering af 28. august, være betalt i allehånde guld.¹³⁷

Allehånde småplok¹³⁸

Tolderen havde mange andre opgaver end at opkræve tolden. Placeret på Danmarks forpost mod den store verden, hvor skibe fra hele Europa måtte lægge bi, var han den oplagte efterretningsagent, der kunne skaffe kongen de seneste nyheder om den politiske situation uden for Danmarks grænser, og som den gennem hvis hænder passerede alle mulige varer fra hele ver-

den, var han den oplagte indkøber for kongen. Dette fremgår af den enkelte toldbogs sektion med oplysninger om, hvad der var indkøbt i »allehånde småplok«.

I 1497 drejede det sig om i alt 19 udgiftsposter, hvoraf ca. halvdelen havde med den igangværende krig i Sverige at gøre. Udgiften er anført i rhinske gylden, men i sammentællingen omregnet til nobel.¹³⁹

De direkte krigsrelaterede indkøb var først og fremmest seks skerpentiner (kanoner af lille kaliber) indkøbt for 10 gylden og sendt til København. Tre gange måtte tolderen desuden på lensmand Poul Laxmands befaling åbne toldkisten og betale compensation dels til en rådmænd fra Danzig, dels til to skippere fra Dordrecht og Danzig, der alle havde lidt skade på skib og gods i Sundet forårsaget af danske (krigs)skibe. Andre tre gange var det kongen selv, der skrev til tolderen og beordrede ham til at kompensere skader på hollandske skibe.

Og så drejede det sig om øl. Man kunne ikke føre krig ved hjælp af tørstige landsknægte. Tolderen indkøbte 8½ læster øl og sendte dem til Avaskær ved Kalmar. Der blev i to omgange sendt andre 15 læster øl til Kalmar og Avaskær. I det ene tilfælde var tolderen usikker på, om han kunne stole på skipperen, der var fra Lübeck, så han fik kun den halve fragtprijs ved afrejsen og den anden halvdel ved tilbagekomsten. Og der skulle malt til ølbrygningen. Tolderen indkøbte 19½ læster til øl, som blev brygget i Helsingør.¹⁴⁰

En båd med seks årer, der blev indkøbt til Sundet, har næppe tjent et egentligt krigsformål, men har vel skullet kontrollere skibsfarten, mens de 50 årer, en skipper fik med sig, nok har tjent som reserve til kongens skibe i Østersøen.

Af mere fredelig art var 30 stykker klæde leveret til Københavns slot. Prisen var fem rhinske gylden stykket; men tolderen kneb 1½ gylden på betalingen, da han konstaterede, at et af stykkerne ikke holdt mål.

I det hele taget var det Københavns slot, der stod som modtager af en del af tolderens indkøb. Det gjaldt således 300 små og store fade. Det må vel antages, at det var opbevaringsfade (tønder). I sidste tilfælde kunne en del af de to piber (á ca. 450 liter) fransk rødvin fra Poitou, som kongen fik den dag »han for af sted til Sverige«, måske have været omhældt til rejsebrug.

Kalø slot fik nyt tag. Tolderen betalte i den forbindelse en skipper fra Amsterdam for en sending skifersten med tilhørende søm og for fragten til Kalø. Endelig afregnede han med en skotte et nyt smedested (?) fremstillet i Danzig.

At det i 1503 stadig var krigstid fremgår af tolderens indkøb på kongens

vegne.¹⁴¹ I tre omgange indkøbte han 77 skerpentiner. Et nyt kabel (?) og noget bly var nok også til krigsformål.

Igen af mere fredelig art var indkøbet af 200 pund sukker til Københavns slot, ti stykker Poitou (rødvín) til Krogen og fragten af syv stykker rhinskvín af toldvín, der blev sendt til København. Det samme gjaldt 900 tønder salt, som af tre gange blev sendt til Otto Skriver på Københavns slot. Lensmand Tyge Krabbe på samme slot fik 30 stykker brunt, sort og rødt klæde fra Leiden. Hertil blev også sendt nogle skippund garn.

Endelig indkøbte tolderen bly og glas for en halv snes gylden til at vinde, som kongen havde befale ham at forsyne toldboden med, næppe for at kunne nyde udsigten over Sundet, men for at kunne holde øje med skibsfarten.

Sektionen med småplok rummer i 1528 ganske få poster: fire kurve rosiner, noget klæde og for 130 gylden rhinskvín. Desuden fragt af en stor mast fra Danzig og løn til båds mændene.¹⁴²

Desuden var der betalt seks rhinske gylden, 5 skilling og 1 album i fragt for transport af salt fra Helsingør til København.

En særlig postering på udgiftssiden er 18 rhinske gylden, som kongen blev tolderens far skyldig i dennes sidste regnskab året før.

I 1536 er udtrykket småplok forsvundet fra regnskabet, som nu er opdelt i, hvad tolderen har indkøbt til kongens behov i guld (gylden) og hvad han har udgivet på kongens vegne i danske penge (mark).¹⁴³ Peder Hansen får først sit udlæg i dansk mønt refunderet i regnskabet det følgende år, hvor han indtægtsfører 500 mark modtaget af kansleren til dækning af, hvad han har forlagt kongen »i disse forgangne år«.¹⁴⁴

Der synes ikke at have været klare kriterier for, hvad der blev betalt i guld-mønter og hvad i danske mark (sølv). Det er i hvert fald ikke udgiftens størrelse alene, der afgør det. Betalingen i mark udgøres ganske vist især af en række mindre poster; men der er også betalinger på både 80 og 160 mark. Hovedkriteriet synes at være, at betalinger til danske aktører som f.eks. fragt betales med dansk mønt.

Først betalingen i guld. Bortset fra tre små stykker hollandsk lærred, købt til dronningen og leveret på Esrom Kloster, og betaling til en skipper for transport af en ny småsvend til kongens hof fra Königsberg, handler tolderens indkøb betalt i guld om mad og drikke til hoffet.¹⁴⁵ I begyndelsen af året opholdt dette sig på Esrom Kloster og fik leveret seks tønder øl og to oksehoveder fransk vin. Tolderen foretog i alt 13 indkøb. 50 pund sukker blev sendt til Esrom 14 dage før pinse sammen med en fjerding (8 liter) oliven-

olie (lissebons olye) og to små fjerdinge rhinsk vineddike. Samme sted blev leveret en kurv rosiner.

Til København blev otte dage efter byens overgivelse (4.8.) sendt 12 amer og fire fjerdinge rhinsk vin. Mod slutningen af herredagen i København blev på Sankt Andreas dag (30.11.) sendt yderligere 4½ amer og 1 fjerding rhinskvin dertil. Indimellem havde tolderen før Mortensdag betalt kansler Johan Friis på Københavns Slot for tre amer rhinskvin. Tre smalle læster toldsalt blev også sendt til København, mens indkøbet af pomerantz anføres som ét samlet køb hen over året uden angivelse af kvantum, så antageligt har der været sendt appelsiner/citroner både til Esrom og København.

I danske mark blev afholdt en del fragtudgifter. Det gjaldt en større last sild fra Aalborg, inkl. såkaldte primepenge (for opsyn) til søfolkene; betaling for at føre mel og vin i land i Helsingør samt diverse omkostninger bl.a. til tøndebånd; fragt af vin, smør, kabelgarn og toldsalt til København. Der blev købt en fjerding smør, et dusin røde fade og seks pund lys til hofhusholdningen i Esrom; to skæpper af det fine lüneburger salt blev sendt til kongen i Hvidøre, og fire skippund humle blev indkøbt til den uundværlige ølbrygning. Der blev betalt hyre for en styrmand på Den hvide Falk, og orlogsskibet Havrebukken fik et nyt anker.¹⁴⁶ Kongen fik af specielt udvalgt træ snedkerekaret en ny seng i Helsingør, og der blev købt træ, så dronningen kunne få sin karet repareret.

Udgifterne fylder siden ud og slutter uden den normale sammentælling, som ville være 420 mark danske.

Regnskabsafstemning

Som tidligere nævnt findes der ikke længere en regnskabsafstemning i de ældste toldbøger. Den må imidlertid have eksisteret engang. Ingen købmand eller lensmand kunne undvære en afstemning som afslutning på et regnskab, og tolderen var også købmand og kunne i sin embedsførelse som tolder sammenlignes med en lensmand i et regnskabslen. Afstemningerne kan evt. have været foretaget på ekstrakter af regnskaberne afleveret til rentekammeret ved regnskabsaflægningen. Det kan ikke længere konstateres.

Det er dog muligt ved hjælp af de eksisterende angivelser at få et vist overblik over de økonomiske mellemværender mellem tolder og konge.

De samlede indtægter i mønt i 1497 er opgjort til 1.007 nobel og to rhinske gylden (vintold + skibstold). Udgifterne bestod af indbetalinger til kongen

på 434 nobel og 900 rhinske gylden, omregnet til 360 nobel, og udgifter til småplok på $122\frac{1}{2}$ nobel og fire skilling, omregnet fra de reelt udbetalte $238\frac{1}{2}$ rhinske gylden, $140\frac{1}{2}$ mark, 4 skilling til nobel efter kursen: 1 nobel = $2\frac{1}{2}$ rhinske gylden = 5 mark = 80 skilling. Kongen havde derfor ved årets udgang 90 nobel, tre mark og 12 skilling til gode hos tolderen.

Summen af indtægter i mønt i 1503 var $1.500\frac{1}{2}$ nobel (vintold + skibstold), mens summen af udgifter var 1.296 nobel, en halv mark og 3 skilling, (indbetalinger i guld til kongen til en værdi af 912 nobel og udgifter til småplok på 960 rhinske gylden, en halv mark og 3 skilling; de 960 gylden = 384 nobel), hvilket betød, at kongen fik 204 nobel, halvanden mark og fem skilling til gode hos tolderen.

Vintolden indbragte i 1528 et beløb på $54\frac{1}{2}$ rhinske gylden og en mark foruden toldvin; skibstolden opkrævet af alle »Udlenske Skiff« i 1528 blev opgjort til 3.455 rhinske gylden, heri indregnet $12\frac{1}{2}$ rhinske gylden for salget af et vrageanker. Hertil skal lægges 37 nobel og halvanden rhinske gylden opkrævet af forskellige grunde af skibe fra de ellers toldfrie østerske stæder, hvilket bringer den totale toldindtægt med disse nobler omregnet efter kurs 2,5 op på $3.603\frac{1}{2}$ rhinske gylden og en mark, hvortil kommer seks amer og otte fjerdinge toldvin.

Med samlede udgifter på 3.567 rhinske gylden, fem skilling og en album¹⁴⁷ kunne årets resultat gøres op; det gjorde tolderen dog ikke. Han nøjedes med at notere, at kongen året før, da tolderen aflagde sin fars regnskab hos rentemester Anders Glob, blev ham 18 rhinske daler skyldig.

I 1528 gik resultatet så en smule den anden vej. En simpel udregning viser, at tolderen dette år blev kongen $36\frac{1}{2}$ rhinske gylden, 10 skilling og to album skyldig, så det foregående års resultat kunne let udlignes.

Med en senere tids stærke vægtlæggen på Øresundstolden som en nobeltold, virker det overraskende, at nobler omregnes til gylden i totalsummen. Årsagen hertil ligger antagelig hos Moder Sigbrit, som i 1519 overførte opkrævningen af tolden til København. Indtil da udviser bevarede kvitteringer for tolden beløbet i nobel; men da tolder Hans Pedersen ved sin fratræden i forsommeren 1519 gjorde kassen op, fik han kvittering i rhinske gylden, og den praksis fortsatte også efter toldens tilbageflytning til Helsingør.¹⁴⁸

Skibstolden indbragte i 1536 i alt 882 nobel og to rhinske gylden. Omregnet til kurs 2,5 udgjorde det 2.207 rhinske gylden. Men det år gav vinregnskabet underskud. Der blev derfor i skibstolden modregnet et beløb på $199\frac{1}{2}$ gylden, som tolderen angav at have udlagt for rhinsk vin, så resultatet blev, at han blev kongen $2.007\frac{1}{2}$ rhinske gylden skyldig.¹⁴⁹

Formuleringerne siger ganske tydeligt, at toldoprævningen blev opfattet som et personligt forhold mellem tolder og konge. Var der ikke penge at tage af i toldkisten, måtte tolderen lægge ud. Og hvad han fik ind, blev opfattet som hans gæld til kongen.

Årets gæld blev betalt dels gennem indbetalinger til kongen på 1.750 rhinske gylden, dels gennem indkøb til ham for 238½ gylden, i alt 1.988½ rhinske gylden. Tolderen blev altså kongen 19 gylden skyldig.

Afrunding

Da øresundstoldbøgerne i 2006 blev nomineret til optagelse på Unescos Memory of the World Register, blev der udtrykt håb om en digital totaludgivelse af bøgerne og spurgt, om ikke det var en national dansk opgave at foretage sig det fornødne. »Der er virkelig tale om et historisk klenodie«, lød det højstemt.¹⁵⁰

Toldbøgerne blev optaget på listen i 2007, og den håbede digitale udgave af bøgerne i en database med søgemulighed er blevet til virkelighed i 2020. Dog ikke på dansk, men hollandsk initiativ og med hollandsk finansiering og hollandske indtastere af de 1.7 mio. skibe, hvis gennemsejling af Sundet findes i bøgerne.¹⁵¹

Digitaliseringen slår på mange måder en bro over afstanden mellem arkivmateriale og bruger, så denne ubesværet kan bevæge sig frem og tilbage over lange afstande i tid og geografi. Men den digitale udgave slår ikke til. Der er oplysninger, som helt bogstaveligt ligger skjult i papiret, som f.eks. vandmærkerne. De kræver det fysiske materiale for at kunne afkodes.

Og så er der jo ikke meget, der slår oplevelsen af at sidde med en håndskreven bog i hånden og blive ført et halvt årtusinde tilbage i tiden.

NOTER

- [1] Henvisninger til toldbøgerne anføres med rullennummer og scannummer i Soundtoll Registers Online, forkortet STRO (<http://www.soundtoll.nl/index.php/en/>). Overskriften findes i Soundtoll Registers Online roll 001 scan 531, herefter anført på følgende måde: STRO 001_0531.
- [2] Mogens Jensen: »Tre toldergenerationer – Lilliefeld« i: *Zise*, 2018, s. 48-85.
- [3] De omtalte bøger findes i elektronisk form i STRO 001_0531-545; 001_0546-559; 001_0560-578 og 001_0580-604 og i Arkivalier Online/Toldvæsen/Øresundstoldbøger: <https://www.sa.dk/ao-soegesider/da/billedviser?epid=19778431#258452,48203143>, i fysisk form i Rigsarkivet/Reviderede Regnskaber/Øresundstoldregnskab/Øresundstoldregnskab, Løbenummer 1, 1497-1541.
- [4] William Christensen: *Dansk Statsforvaltning i det 15. Århundrede*, 1903, s. 659, 664; Mikael Venge: *Dansk Toldhistorie I*, 1987, s. 114f.; Mogens Jensen: »Øresundstoldens skriver- og tøndepenge 1429-1708, i herværende *Zise 2020 – Told- og skattehistorisk årbog*.
- [5] Jensen, 2018, s. 59, 70.
- [6] Smstds., s. 66 ff.
- [7] Georg Waitz: *Lübeck unter Jürgen Wullenwever und die Europäische Politik, Zweiter Band*, 1855, s. 325-30.
- [8] Erfaringerne fra bl.a. Stegehus og Malmøhus, der blev erobret af borgere, har åbenbart gjort ham forsigtig. C. Paludan-Müller: *Grevens Fejde, skildret efter trykte og utrykte Kilder, Første Deel*, 1853, s. 222f.; Mikael Venges tolkning, at toldindbetalingen gennem den trekantede luge illustrerer Sundtoldens etablerede stilling på dette tidspunkt, som selv en borgerkrig ikke kunne rocke, er en overfortolkning bygget på nogle få ugers forsøg på at få tolden opkrævet trods de urolige tider. Mikael Venge: *Dansk Toldhistorie I*, 1987, s. 102; jf. samme: »Øresundstoldregnskabernes verden« i: *Zise*, 2000, s. 108-126, s. 109.
- [9] Udnævnelsen i: SA/Danske kancelli/Tegnelser over alle Lande 1535-1538, s. 40R, (opsl. 42/325), er udateret, men den næstfølgende datering er 20. august 1535 (s. 51V). Peder Hansens første toldbog i ansættelsen havde 30. juli som begyndelsesdato. Se opgørelse i toldbog 1538 s. 72, STRO 001_0683.
- [10] En oversigt over retssagens forløb med henvisninger til en omfattende litteratur findes i min artikel: »En tolder for en rosenobel. Retssagen mod øresundstolder Peder Hansen i 1548« i: *Zise*, 2018, s. 4-19. Det er min opfattelse, at tolderen blev ofret i et politisk spil om Øresundstolden.
- [11] Højden på siderne veksler mellem ca. 29 til 30 cm., bredden mellem ca. 20,5 til 22 cm.
- [12] I vidt omfang igangsat af Nina Ellinger Bang med storværket *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-1660*, 1906. Den omfangsrige litteraturliste i Ole Degn (red.): *Tolden i Sundet*, 2010, s. 589-617, viser omfanget af interessen for emnet.
- [13] Også efter oprettelsen af danske papirmøller hentes papir i udlandet. En stikprøve viser således, at toldbøger fra 1638 og 1639 har Ravensburgs byvåben som vandmærke, den sydtyske by, som i vore dage er kendt for sine kvalitetspuslespil. C.M. Briquet: *Les filigranes, Dictionnaire Historique des Marques du Papier*, IV, nr. 15926, jf. indledning s. 801f.
- [14] STRO 003_0533.
- [15] Jf. Inge van Wegens: »Paper consumption and the foundation of the first papermills in the Low Countries« i: Carla Meyer, Sandra Schultz, Bernd Schneidmüller (Hrsg.): *Papier im mittelalterlichen Europa*, 2015, s. 71-91, s. 75.
- [16] Dette kalder Inge van Wegens, s. 76 »centralt indkøb« i modsætning til en skrifters egenfinansiering og efterfølgende refusion. For toldbøgernes vedkommende synes centralt indkøb at være foretaget i Jens Mogensens toldertid 1560-63. Derefter refusion for eget indkøb til tolder(e) og skrivere. Se f.eks. STRO 003_0533 (1560) og STRO 006_0392 (1564).

- [17] STRO 006_0212 og 0213.
- [18] STRO 006_0249. Om den lavere pris skyldes et mindre format eller en dårligere kvalitet, kan ikke afgøres.
- [19] Indholdet af en balle svinger mellem 12 og 20 ris (ca. 6.000 – ca. 10.000 ark). Det totale kvantum var således et sted mellem godt 2 mio. ark og knapt 3,5 mio. ark.
- [20] <https://www.futura-sciences.com/planete/dossiers/geographie-tourisme-charente-1177/page/6/>; Wikipedia France, *Papeterie en Angoumois*.
- [21] C.M. Briquet: *Les filigranes, Dictionaire Historique des Marques du Papier*, I-IV, 1923.
- [22] Briquet IV, s. 624. Vandmærket findes i mange varianter fra nr. 12.464-12.842.
- [23] Bernstein: *The Memory of Paper, Catalogue*, nr. 61047 i *WILC – Watermarks in incunabula in the Low Countries*, The Hague, Netherlands.
- [24] Briquet, III, s. 459.
- [25] <https://www.wasserzeichen-online.de/wzis/detailansicht.php?id=30176>.
- [26] Se f.eks. Briquet, III, nr. 8647.
- [27] Smstds, s. 440 ff.
- [28] Se f.eks. Briquet nr. 9864.
- [29] Hans Pedersens brev til kongen 1.6.1514. *SA/Danske kancelli/Indlæg til registranterne samt henlagte sager 1481-1518/opslag 139/188*.
- [30] Peder Hansens brev om vin 30.4.1540. *SA/Danske kancelli/Indlæg til registranterne samt henlagte sager 1534-1540/opslag 224/261*.
- [31] STRO 002_0151, 0197, 0212, 0245, 0303, 0358, 0418.
- [32] Se f.eks. et smukt eksempel i STRO 001_0572 (1528).
- [33] F.eks. STRO 001_0531.
- [34] F.eks. STRO 001_0581.
- [35] F.eks. 001_0548 (1503) og 001_0563 (1528).
- [36] Om kassebøger se: Emilie Andersen: *Malmøkbøgen Ditlev Enbek og hans regnskabsbog*, 1954, s. 40 ff; Ole Degn: »Danske købmændsregnskaber fra tiden før 1700 i: *Erhvervshistorisk Årbog, Meddelelser fra Erhvervsarkivet* 29, 1979, s. 7-40.
- [37] Mikael Venge: »Øresundstoldregnskaberne verden« i: *Zise*, 2000, s. 108 ff., se s. 115.
- [38] STRO 001_0578.
- [39] Årene 1539-40 og 1546 viste en saldo i tolderens favør (et merforbrug) ført som udgift det følgende år (STRO 002_0150 og 0417), mens årene 1541-1545 havde en saldo i kongens favør (et mindreforbrug) ført til indtægt det følgende år (STRO 002_0194, 0209, 0242, 0299 og 0354).
- [40] Se f.eks. Kancelliregistranter 1535-1550, s. 424f., hvor tolder Sander Leyl den 20.9.1549 fik kvittans på sit første regnskab som tolder og afregnede et beløb i kongens favør på stedet.
- [41] STRO 001_0576, s. 30 (indtægter) og STRO 001_0578, s. 35 (udgifter).
- [42] STRO 001_0638, s. 64. Tolderen fik 500 mark udbetalt.
- [43] Astrid Friis: *Rigsraadet og Statsfinancerne i Christian III.s Regeringstid*, 1970, s. 2; Merete Dahlerup: »Regnskabsår« i: *Kulturhistorisk Leksikon for nordisk middelalder*, Bind XIV, 1969, spalte 6f.
- [44] Götz Freiherr von Pölnitz: *Jakob Fugger, Quellen und Erläuterungen*, 1951, s. 282 (note til s. 297, Abs 1: »Nach dem Gebrauch, etwa alle drei bis vier Jahre Abrechnung zu halten erfolgte in 1513 in Augsburg wieder eine Abrechnung.«)
- [45] Kr. Erslev og W. Møllerup (udg.): *Kong Frederik den Førstes danske Registranter*, 1879, s. 246. Udtrykket må betyde, at de to års regnskab nu var reviderede og godkendt. Han havde tidligere aflagt sin fars regnskab for året 1527 for rentemester Anders Glob. Udgifterne oversteg indtægterne med 18 rhinske gylden, som kongen blev ham skyldig. STRO 001_0578.
- [46] STRO 001_0683.
- [47] STRO 002_0150, fol. 77: *Item end bleff Ko: Math: myg skuldig aff forgange ij aars regenskaff, som ieg selff gjorde hans node, som wor anno Mdxcccix och xL efther Ko: Math Quytansie och myt registers lydelse, som myn Udgift tha mere beløff end myn Integt beløff sig Lxxxxij rynske g.*
- [48] Se STRO 002_0150.
- [49] Venge, 2000, s. 103f.; samme: »Øresundstoldens grundlov« i: Ole Degn (red.): *Tolden i Sundet*, 1910, s. 41-66, s. 50f.
- [50] Den findes i STRO 002_0427-0440, dog med protokollens sidste side på STRO 002_0422 foran tolderens register for 1548, en fejl indtruffet ved digitaliseringen; Kr. Erslev og W. Møllerup (udg.): *Danske*

- Kancelliregistranter 1535-1550, 1881-82*, s. 353; jf. koncept til kongens godkendelsespåtegning. (STRO 002_0363; SA/Øresundstoldregnskaber/Regnskaber 1542-1548, opslag 209/287). Så sent som i slutningen af det 17. århundrede ses årene 1681 til 1686 opført i en fælles revisionsprotokol. STRO 0150_0319 ff. At det ikke var usædvanligt, at toldregnskabet blev aflagt til kongen og administrationens topfolk, fremgår af KBB 1556-60, s. 53: (regnskab 1.1.1552-15.7.1556) for kongen, rigshofmester Peder Oxe, sekretær i Tyske kancelli, Anders von Barby og rentemester Eskil Oxe; s. 59: (regnskab 15.7.-16.11. 1556) for kongen, rigshofmester Peder Oxe og rentemester Eskil Oxe; s. 157: (regnskab for året 1557) for kongen, rigshofmester Peder Oxe, rigsråd Herluf Trolle og rentemester Joakim Beck; s. 236f.: (regnskab for året 1558) for kongen og rentemester Joakim Beck.
- [51] STRO 002_0194 (1542), 002_0209 (1543), 002_0242 (1544) 002_0299 (1545), 002_0354 (1546) og 002_0417 (1547). Også regnskabet for perioden 1.1.1552 til 15.7.1556 blev aflagt og revideret under et. C.F. Bricka (udg.): *Kancelliets Brevbøger 1556-1560, 1887-88*, s. 53. Herefter KBB 1556-60.
- [52] Det drejer sig i alle tilfælde om skibe fra de såkaldte vendiske hansestæder (Hamborg, Lübeck, Lüneburg, Wismar, Rostock og Stralsund). Opdelingen i østerske hansestæder og vendiske stæder, som er gennemført i toldregistret i 1560 (V.A. Secher (udg.) *Corpus Constitutionum Danicæ*, Bind I, 1558-75, 1887-88, s. 90 ff.), er således trods overskriften ikke gennemført. Det samlede skibstal kan ikke findes ved sammenlægning af sektionerne, idet der finder en vis overlapning sted. F. eks. vil skibe, der betaler vintold også findes i en af skibstoldsektionerne.
- [53] Samme situation, som anført i foregående note gælder. Dog således, at sektionen også bruges til enkelte ikke-vendiske skibe, som af en eller anden grund er passeret toldfrit.
- [54] Poul Enemark: »Vintold« i: *Kulturhistorisk Leksikon for Nordisk Middelalder*, Bind XX, 1976, spalte 124.
- [55] Smstds.
- [56] O. Nielsen (udg.): *Københavns Diplomatarium*, Bind IV, 1879, s. 51.
- [57] STRO 001_0545 og 0559.
- [58] STRO 001_0602.
- [59] O. Nielsen (udg.): *Københavns Diplomatarium*, Bind I, 1872, s. 300.
- [60] Smstds., s. 578: Chr. IV.s privilegium for staden Københavns vinkælder i 1609.
- [61] Henvendelsen findes i to udaterede, usignede afskrifter i SA/Danske Kancelli/Indlæg til Registranterne samt henlagte sager/1550-1555, opslag 32-34/415 i et omslag mærket c.1550. Set i forhold til kongens i note 69 omtalte brevveksling med kejseren i efteråret 1548 skal dateringen dog antagelig sættes til sommeren 1548.
- [62] Niels Krag og Stephan Stephanius (udg.): *Den Stormægtige Konge Kong Christian den Tredie, hans Historie, Anden Deel, Recesser, Forordninger og aabne Breve*, 1778, s. 275 ff. Svaret er adresseret til »her Eske Biille och Sander Leyell«.
- [63] Notatet er afbilledet i Venge, 2000, s. 114. Han opfatter det som en betænkning med regeringens interne overvejelser og oplyser, at det findes i Rigsarkivet, Danske Kancelli B46, Diverse No. 77D (1557-58).
- [64] SA/Tyske Kancelli/Udenrigske Afdeling: Hansestæderne/Akter og dokumenter vedrørende det politiske forhold til hansestæderne, 1510-1700, 1559-1571A, opslag 33-34/319.
- [65] Krag og Stephanius, 1778, s. 278: Toldregister indsendt til kancelliet den 7. februar 1558.
- [66] Albert von Wucher: *Geschichte des Herzogthums Steiermark*, 3. del 1846, s. 136: i 1277 betalte tyske købmænd 30. penge for handelsfrihed i Ungarn.
- [67] Dirk Moldt: *Deutsche Stadtrechte im Mittelalterlichen Siebenbürgen*, 2009, s. 35.
- [68] Ole Degn anfører uden dokumentation i »Øresundstoldens toldsatser, indtægter og regnskabsformer 1497-1857« i: Ole Degn (red.): *Tolden i Sundet*, 2010, s. 127, at »Vintolden ses under Christian I., fastsat i 1472 til 1/30 af vin, 30.-penge, ...; Christensen, 1903, s. 676 overvejer, om tolden har eksisteret i 1493, hvor tolderen sender vin til Københavns slot.
- [69] Kejserens brev dateret 5. oktober 1548 i SA/

- Tyske kancelli, udenrigske afdeling/Kejserens bevveksling mellem fyrstehusene, 1522-1770, opslag 152-54/470; kongens svar i SA/Tyske kancelli, udenrigske afdeling/Ausländisch Registrant, 1548, fol. 186v-193v, opslag 188-195/218; jf. Niels Krag og Stephan Stephanus, Den Stormægtige Konge Kong Christian den Tredie, hans Historie, 1776, s. 316: Astrid Friis: »Rosenobeltolden eller skibstolden i Sundet i tiden omkring 1550« i: *Festskrift til Erik Arup 22. november 1946*, 1946, s. 174f.*
- [70] STRO 002_0428 (1541 og tilsvarende de andre år). Det skal bemærkes, at de nævnte seks guldgylden ikke er tolden pr. ame, men handelsprisen, hvoraf tredjedelen tages.
- [71] Udtrykket *Then xxx penning* ses første gang anvendt i Peter Hansens ovenfor nævnte notat fra 1548. I toldbøgerne optræder det første gang i 1557. STRO 002_0450. Det har antageligt også været anvendt i de nu bortkomne toldbøger fra 1548-56. Under Kalmarkrigen var vintolden fra 11.4.1611 til 31.7.1613 forhøjet til 5 % (»den 20. pendingstold«) i stedet for de normale 3 1/3 %. V.A. Secher (udg.): *Corpus Constitutionum Daniae, 1558-1660, 3. Bind 1596-1621*, 1891-94, s. 316 og 406.
- [72] Krag og Stephanus, 1776, s. 278. Jf. formuleringen i Christian IV.s toldforordning 10.4.1611, at det er »rigens frihed og herlighed, at vi lader prøve deris vin, før end den fortoldis, och dersom den os naadigst befalder, da at anamme saa meget, vi begerer, och kiøbmanden at betale efter slig kiøb och pris, som hand den indset hafver, ...« CCD 3, s. 316.
- [73] To af skibene var hjemmehørende i Hamborg og Stralsund. Også de vendiske stæder betalte således vintold. Mads Venge, 2000, s. 120.
- [74] En enkelt indbetalt mark er omregnet til ½ gylden.
- [75] Venge, 2000, s. 115, gyser uden grund »ved tanken om ramaskriget på en moderne generalforsamling, for vinen blev givetvis betalt med penge, der var taget i toldkassen, og købsprisen skal altså trækkes fra oppebørslen andre steder i regnskabet.«
- [76] Venge, 2000, s. 113 ff. undrer sig over, at Hans Pedersen kalder mønten for »enske« gylden, som om han har svært ved at sige »r«, og finder det samme problem med »r«, når tolderen indbetaler 70 nobler til kongen »på (r)egnskab«. Der er dog ingen grund til undren, da mønten faktisk konsekvent skrives »rynske« gylden (STRO 001_0531f, s. 1f.) og betales »på regnskab« (STRO 001_0545, s. 28 post 1). I øvrigt viser en sammenligning med breve fra Hans Pedersens hånd, (f.eks. brev af 1.6.1514 SA/Danske kancelli/Indlæg til registranter og henlagte sager 1481-1518/opslag 139/188) at toldbogen skønt skrevet i 1. person næppe er skrevet af tolderen selv, men af en skriver. Det er en selvfølgelighed, hvis skriveren har skrevet efter tolderens diktat, men kan også ellers forekomme, selv om man bare lagde hånd til. Jf. Georg Galster (udg.): *Reynold Junges Møntmesterregnskaber 1534-1540*, 1934, s. IV og XVII.
- [77] STRO 001_0545, s. 28.
- [78] C.F. Allen: *De tre nordiske Rigers Historie*, Første Bind, 1864, s. 307. Hertugd Frederik var højmester 1497-1507. Se: Thorkild C. Lyby: *Vi evangeliske*, 1993, s. 110f.
- [79] STRO 001_0546 s. 2. Allerede 1497 var han sluppet billigere i told for en sending vin. STRO 001_0531, s. 1.
- [80] »Fjerding« er her anvendt som synonym for »viertel«, et mål, som betegnede 8 potter. Der gik 20 viertel på en ame. STRO 001_0562, første passage.
- [81] Om antal gylden, betalt for den overskydende vin, skal læses som 10 eller 9½ er usikkert; men med 9½ stemmer vinregnskabet i sin helhed.
- [82] Hans Krongaard Kristensen & Bjørn Poulsen: *Danmarks byer i Middelalderen*, 2016, s. 285. Goch var i øvrigt ved siden af sit købmandsskab tolder på Falsterbo.
- [83] Venge, 2000, s. 121, opfatter denne tilførsel som et udtryk for, at tolderen ofte »sjussede« sig frem til toldbeløbet. Det er ikke tilfældet. De fire rhinske gylden, skipperen betalte i told, udgør 30.-penge af fire tolaster (16 amer) á 8 rhinske gylden, en pris, som angiver, at vinen hørte til de bedre.
- [84] STRO 001_0598, s. 33.
- [85] STRO 001_0602, s. 40.
- [86] STRO 001_0604, s. 45.
- [87] L. Laursen (udg.): *Danmark-Norges*

- Traktater, 1523-1750, Første Bind 1523-1560*, 1907, s. 461.
- [88] Troels-Lund: *Dagligt Liv i Norden II*, 1929-1931, Femte Bog, s. 92.
- [89] Hvor galt det kan gå, hvis man uden videre regner med, at der altid opkrævedes en tredjedel af vinen i told, kan ses i Annette Hoff: *Den danske Vinhistorie*, 2018. Som et eksempel af flere kan vælges opgørelsen på s. 59, der som resultat har, at Frederik 2 i 1563 fik 57.588 liter rhinskin og 12.511 liter hedvin i told. Udregningen synes at bygge på Nina Bangs tabeller, som jeg ikke har til rådighed. Et enkelt blik i toldbogen for 1563 ville have afsløret, at al vin det år er fortoldet kontant efter angiven værdi. (STRO 004_0319-0341.) Kongen fik altså ikke en dråbe toldvin i 1563, derimod 3.755½ daler og 17 skilling i klingende mønt.
- [90] I 1538 og 1539 er vinen sat til 7 rhinske gylden pr. ame, i 1540 6½ gylden, i 1541 og 1542 6 gylden, i 1544 og 1545 10 gylden og i 1546 og 1547 8 gylden. I 1543 kom der pga. krig kun to skibe med vin sat til 7½ og 6 gylden pr. ame.
- [91] Indkøbene fra 25 skibe svinger mellem syv og 11 daler pr. ame.
- [92] STRO 003_0102, sidste passage på s. 565: Walter Knyper fra Deventer kom med 23 amer og 12 fjerdingen vin á 7 daler. »Denne wyn udtogh Jens Moenss og Jurgen Wale.« Vinen ses fortoldet STRO 003_0044, s. 453, anden passage, med fem en halv daler. Det var altid allerede fortoldet vin, der blev indkøbt.
- [93] SA/Danske Kancelli/Indlæg til registranterne samt henlagte sager, 1481-1533, 1481-1518A, opslag 158/188.
- [94] SA/Tyske Kancelli/Udenrigske Afdeling: Hansestæderne/Akter og dokumenter vedrørende det politiske forhold til hansestæderne, 1510-1700, 1559-1571A, opslag 33-34/319; Colding, s. 317 note 3. Klagen omtaler et tragikomisk tilfælde med en købmandssvend fra Köln, der blev vanvittig og ikke turde rejse hjem igen, fordi han fik sat så lav en pris på en hel skibsladning vin, at tolderen købte den. Det er ikke lykkedes at finde tilfældet i de eksisterende toldbøger.
- [95] STRO 003_0450; Mogens Jensen: »Rosenvingebrødrene i Helsingør fra c. 1510 til 1564 og 1583« i *Zise*, 2017, s. 4-60, s. 16f.
- [96] STRO 001_0537, s. 12.
- [97] STRO 001_0548-0552, s. 6-20.
- [98] STRO 001_0562-574, s. 3-27.
- [99] Jensen, 2018, s. 48-85; Venges konstatering af, at Peder Hansens udnævnelse »ligner det klassiske tilfælde af, at 3. generation på den arvede post ikke var opgaven voksen« (Venge, 2000, s. 117), er næppe videnskabeligt begrundet. Peder Hansen blev i øvrigt genudnævnt af den nye konge efter Grevens Fejde, hvilket vel må sige noget om hans kvalifikationer. Se nedenfor.
- [100] Astrid Friis, 1946, s. 166-186, s. 168; Venge 2000, s. 113; Jensen, 2018, s. 75.
- [101] Ole Degn, 2010, s. 125-174, se s. 126.
- [102] Jensen, 2018, s. 54.
- [103] Venge, 2000, s. 120 ff.
- [104] Det gjorde han for sin fars sidste og sit eget første regnskab for årene 1527-28 i februar 1530. Kr. Erslev og W. Møllerup (udg.): *Kong Frederik den Førstes danske Registranter*, 1879 s. 246.
- [105] Hans Hofmand beboede den gård, som kaldes Oxernes gård (Stengade 66/ Strandgade 79), og som Frederik 3 i 1578 købte til toldbod.
- [106] Samme skipper Gerbrant Arentss. fra Lantzmer er indført med en skibstold på tre rhinske gylden (et lastet skib over 100 læster, øst- eller vestgående) STRO 001_0570, s. 19. Der gives ingen forklaring på, hvorfor han »løb tilbage igen her af Sundet.«
- [107] STRO 001_0602, s. 41.
- [108] STRO 001_0596-98, s. 29-32.
- [109] STRO 001_0599-0600, s. 34-36.
- [110] *Hanse Recesse (HR)* 2, VII, nr. 300 § 2, hvor opkrævnngen af salttolden kaldes *unwontliken*; jf. nr. 338 § 70, hvor toldsatsen på otte skilling danske fremgår, og det oplyses, at tolden også gælder *de sos Wendeschen stede dar tollenvrygh weren*; William Christensen, *Dansk Statsforvaltning i Det 15. Aarhundrede*, 1903, s. 666; Jens E. Olesen: »Toldere og toldindtægter i Senmiddelalderen«, i: *Zise*, 1988, s. 92-107, se s. 96.
- [111] *HR* 3,I, nr. 548 § 3.
- [112] *HR* 3,I, nr. 552 § 3.

- [113] *HR 3,II*, nr. 170; Christensen, 1903, s. 677.
- [114] *HR 3,III*, nr. 227 § 6; Christensen, 1903, s. 677f.; *HR 3,V*, nr. 420 § 2 (1509) og *HR 3,VI*, nr. 512 (1513) nævner seks tønder.
- [115] Således Christensen, 1903, s. 678.
- [116] Regnskabsmæssigt er skippernes told bogført med det fulde beløb, mens afkortningen er opført her som en samlet udgift.
- [117] STRO 001_0578, 0603, 0643.
- [118] STRO 001_0644. Det drejede sig om 49 store læster og to tønder, i alt 884 tønder til en samlet pris af 449 rhinske gylden.
- [119] STRO 001_0683.
- [120] En daler i kompensation (1557): STRO 002_0477 (Vesterske hansestæder), 0487 (Østerske hansestæder), 0491 (Vendiske stæder), 0497 (Embder); STRO 003_0010 (engelske). To daler i kompensation (1560): STRO 003_0330 (nederlandske).
- [121] *KBB 1556-60*, s. 162 ff.
- [122] I enkelte tilfælde afgav dog også disse nationer de seks tønder salt. F.eks. STRO 002_0498 (Embden 1557) STRO 003_0010 (England 1557).
- [123] Registret findes i to enslydende eksemplarer i: *SA/Danske kancelli/indlæg til registranterne samt henlagte sager, 1559-61*, opslag 232-33/325 og 234-35/325; V.A. Secher (udg.) *Corpus Constitutionum Danie I, 1558-75*, 1881-88, s. 90 ff. Overensstemmelsen med den eksisterende toldoprævningspraksis er ikke overraskende, da tolderne i Helsingør og Nyborg i slutningen af september var blevet anmodet om at indsende deres registre og ruller til kancelliet, *KBB 1556-1560*, s. 453, og tolder Jens Mogensen befandt sig hos Kongen på Emsborg (Øm Kloster), da toldregistret blev udsendt. STRO 003_0535; Jensen, 2017, s. 20.
- [124] STRO 002_0528, 0528; STRO 003_0010.
- [125] Kr. Erslev og W. Møllerup: *Danske Kancelliregistranter 1535-1550*, 1881-82, s. 20, 33.
- [126] Jf. bestemmelsen i Louis E. Grandjean (udg.): *Frederik IIs Søren 1561*, 1946, Capitel 49, s. 41: »Herreløst gods, til hvem ingen ejemand melder sig inden et år og seks uger, tilfalder kongen.«
- [127] STRO 001_0574.
- [128] STRO 001_0595, s. 26-27.
- [129] Poul Enemark's antagelse af, at indbetalingerne til kongen dækker delafregninger, som ikke er indtægtsført i tolderens regnskab, hvorfor de skal tillægges på indtægtssiden, må afvises. Se Poul Enemark: »Tolden er nobel og nobels værd« i: Ole Degn (red.): *Tolden i Sundet, 2010*, s. 236 ff.; jf. diskussion af antagelsen i Jensen, 2018, s. 63f.
- [130] STRO 001_0545.
- [131] STRO 001_0559.
- [132] Venge 2000, s. 118f.
- [133] STRO 001_0577.
- [134] Skriveren har tilsyneladende problemer med romertallet c = 100. Han skriver de 490 gylden som iij^c og cx, hvilket ville betyde 510, og fejlen går igen i sammentællingen, der skrives iij^m j^c och cx. At han har byttet om på c og x i det sidste tal, fremgår klart af den totale udgiftssum s. 35.
- [135] Kvitteringer for de første to beløb i Kr. Erslev og W. Møllerup, 1879, s. 160, 183. Begge kvitteringer nævner beløbet i rhinske gylden, den første med tilføjelsen »i Guld«.
- [136] STRO 001_0601.
- [137] Kr. Erslev og W. Møllerup, 1881-82, s. 20 f., som i øvrigt bytter om på modtagerne den 24. august og 18. oktober.
- [138] Ordbog over det danske Sprog definerer småpluk som »ringe portion, småting, småtterier«.
- [139] STRO 001_0545.
- [140] Tolderen har først skrevet halvtvyvende læst øl og efterfølgende føjet -tt til, så der nu står øl^{tt}. Det fremgår dog tydeligt af sammenhængen, at der er tale om malt. Tolderen har bare ikke fået rettet igennem. Denne fejlskrivning er med til at forlede Mikael Venge til antage, at Hans Pedersen havde en tilbøjelighed til at afsnuppe et ords første konsonant. Venge, 2000, s. 115.
- [141] STRO 001_0559.
- [142] STRO 001_0578.
- [143] STRO 001_0602f.
- [144] STRO 001_0638, s. 64. Opgørelsen bogført i STRO 001_0603, s. 42 er uklar. Det ser ud, som om markudgiften fra 1536 først har været skrevet som 406, hvilket svarer til årets ikke sammentalte udgift på 420 mark i danske penge minus 14 mark i indtægt for et vruganker. Tallet synes imidlertid (med

anden hånd?) rettet op til 408½ mark og fire skilling og sammenlagt med udgiften på 57½ mark i 1537 anført som en rund sum på 460 mark i stedet for, hvad der ville være korrekt sammentalte 466 mark og 4 skilling!

[145] STRO 001_0602, s. 40f.

[146] Pris 80 mark; jf. en indtægt på otteogenhalf rhinske gylden for salg af et vranganker det følgende år. STRO 001_0638. Med en gyldenkurs på 2½ daler og en dalerkurs på

3 mark (pol. DK-histo. 6, s. 216) svarer det til 63 3/4 mark.

[147] STRO 001_0578, s. 35.

[148] Mogens Jensen: »En tolder for en rosenobel« i *Zise*, 2018, s. 4-19, s. 7.

[149] STRO 001_0598, s. 33.

[150] Katalog: *Denmark & UNESCOs Memory of the World Register*, 2006, s. 52 ff., (<http://www5.kb.dk/e-mat/dod/130016997758.pdf>).

[151] Jf. ovenfor note 1.

Skagens Toldvæsen

AF HANS NIELSEN

Fisk, forlis – og toldere

Skagboerne var i rigt mål omgivet af farvande fyldt med fisk og forlis. Bevågenhed fra statsmagten havde man også fra tidlige tider, bl.a. manifesteret i købstadsprivilegierne fra 1413. Det var ikke skagboernes blå øjne, Erik Klipping og hans efterfølgere faldt for, men den strategiske placering og muligheden for at beskatte både udbyttet af skibsforlis og af handel med fisk. Man ved med sikkerhed, at der har været toldembedsmænd i Skagen fra slutningen af 1400-tallet, og meget tyder på, at de også fra starten har været rimeligt ansete mænd med ganske store beføjelser. Derfor har toldembedet været en eftertragtet post at havne på.

Tolderne dukker med jævne mellemrum op i Kancelliets Brevbøger og i Skagens tingbøger, dog uden at det i sig selv bringer os overvældende megen viden om deres embedsførelse.

Embedsboliger og toldsteder har man også haft i middelalder og renessancetid, men deres præcise beliggenhed er ubekendt, hvilket ikke er så sælsomt, al den stund der i mange årtier hyppigt blev flyttet rundt med bygningsmassen i Skagen som følge af sandflugt, oversvømmelser og andre udfordringer.

De tidligste toldere

Den første tolder i Skagen, man har navn på, er Poul Tolder, der optræder i 1490. I 1507 hedder tolderen Villads. Han blev i 1535 afløst af Christoffer Thomsen, som i 1543 var blevet erstattet af Niels Pedersen. Næste mand i rækken er Simon Prytz, der i 1552 indleverede 16 lod sølv til kongen; sølv, der var blevet fundet i en af Skagens klitter.

Prytz var stadig tolder, da fyrvæsenet blev etableret i 1560, og den første fyrlygte opstillet ved Skagen. Det var formelt lensmanden i Aalborghus,

der havde ansvaret for fyret, men han sendte opgaven videre til tolder Prytz, som så fik problemerne med at skaffe tilstrækkelige mængder af tran, der kunne holde fyrets blus kørende.

Simon Prytz blev boende i Skagen, da han forlod tjenesten i 1578, og han efterfulgtes af Anders Eriksen, Gregers Bang, Jens Vognsen og Søren Nielsen.

I slutningen af 1500-tallet var Laurids Friis tolder i Skagen. Han havde adeligt blod i årerne, men havde ikke desto mindre et drab på samvittigheden og var i øvrigt far til Palle Friis, en fordrukken bandit, der blev henrettet i 1616 for mordet på fyrpasseren Peder Blusser.

Laurids Friis fik med sin bestalling besked på at oppebære told af fiskerne og småskuderne samt zise af Rostockerøl og hvad der ellers bekvemt kunne fortoldes. Til gengæld kunne han tage 25 daler af den indkomne told og fik så i øvrigt leveret fra Aalborghus 6 tønner rug, 12 tønner byg, en halv tønde smør, otte sider flæsk, to øksne, seks levende lam, tre tønner humle og to tønner salt.

1607-1624 var Søren Rasmussen tolder i Skagen, efterfulgt af Willum Worm, der havde været storkøbmand i Aarhus. Han var løbet ind i finansielle problemer, som han løste ved at tage nordpå og blive tolder i fiskerlejet.

Lygtefyret blev i 1626-1627 omdannet til vippefy. Det arbejde tog Jens Pedersen Grove (1584-1639) fra Helsingør sig af, og han var de næste par år både tolder og fyrforvalter i Skagen, indtil han i 1631 blev chef for hele det danske fyrvæsen.

Ferslevslægten

Herefter kom Ferslevslægten ind på scenen, i første omgang personificeret ved Iver Nielsen Ferslev, der både bestred posten som byfoged og som tolder til sin død i 1656. Han var i kortvarigt eksil på Hirsholmene under Svenskekrigene og havde i Skagen ellers nok at gøre med at få enderne til at nå sammen på en tid, hvor skagboerne ikke just havde medvind. De vred sig for at slippe billigst muligt, og lå bestandigt i disput med toldmyndighederne om afgifterne på saltet kuller, rokker, maltøl og meget andet, der gik gennem fiskerlejet. Toldstedets bemanning blev i Ferslevs tid øget med en toldbetjent og en toldvisitør.

Sønderjyden Fedder Hansen Høyer var tolder fra 1656 til 1696, men han

bjærgede sig også embederne som strandfoged, konsumptionsforvalter og stempelpapirforvalter. Høyer købte i 1667 toldergården og de tilhørende gårde Lundholm og Klarup af kongen. Alle bebyggelserne blev nedrevet, flyttet og genopført blot for atter at gå til grunde i sandstormene, der på denne tid var ved at tage pippet fra alle skagboer. Fedder Høyer var en stridbar herre, der ustandselig ragede uklar med sine omgivelser, men han blev ikke desto mindre på det område slået med flere længder af efterfølgeren Anders Poulsen, der ved flere lejligheder pådrog sig Rentekammerets skærpede opmærksomhed ved sin noget alternative embedsførelse. I 1700 foreslog Anders Poulsen Rentekammeret, at man sammenlagde toldembederne i Skagen, Hjørring og Fladstrand, fra 1818 Frederikshavn, naturligvis med Poulsen som chef. Samtidig blev toldindtægterne i det store, sammenlagte embede bortforpagtet til Anders Poulsen og en række lokale matadorer samt Daniel Glasmeyer, der overtog toldembedet til 1710, hvor forpagtningen bortfaldt.

Fuldmægtig Christoffer Ferslev arbejdede for Glasmeyer i årene op til 1710, og overtog derefter embedet som tolder i Skagen. Han blev også mølle-ejer, hvilket førte til så mange bataljer med den lokale befolkning, at stiftamtmand Chr. Reitzer til sidst måtte rejse til Skagen for at rede trådene ud. Hans rapport vidner om en lemfældig og vilkårlig forvaltning, der primært sigtede på at mele kagen bedst muligt for byfoged og tolder.

Toldergården

Ferslev beholdt alligevel stillingen, men en januarnat 1724 slog lynet ned i toldergården og raserede den fuldstændigt. Ferslev selv var ikke hjemme, men det var hans kone med to små børn samt indrulleringschefen for Jylland, admiral Ulrik Kaas, og amtsfuldmægtig Peder Worm. Alt i huset gik tabt og Kaas og Worm måtte rejse fra byen i lånt tøj.

Toldergården blev genopført – reminiscenser af den kan stadig ses på Tuxens Alle 10 – og Christoffer Ferslev fik atter magt over tingene. I mandtallet til »Formue-, kop-, heste- og karosseskatten« i 1743 kan man se, at han havde to tjenestekarle og tre tjenestepiger i sit brød, fire heste i stalden og en kalechevogn. Han dryssede gavmilde gaver til kirken og skolen. Belønnin-gen kom, da han døde i 1746 og da blev begravet i kirkens sakristi. Et epitafium over ham og hans tre hustruer kunne det også blive til.

Hans Semp var tolder i Skagen fra 1747 til 1774. Som mange af sine for-



Fig. 1. Toldergården 2018. Foto: Hans Nielsen.



Fig. 2. Både Fig. 1 og 2 er Toldergården. Gårdens komplekse historie går langt tilbage i 1700-tallet, og talrige toldere, byskrivere og strandingskommissionærer har her haft deres gang. Niels Chr. Jensen Sovkrog købte gården i 1904 og var den første vognmand, der erhvervede sig en landauer. Skagen kommune overtog gården efter besættelsen og opførte nord for den en barak med 12 lejligheder. Den gamle gård er senere kommet på private hænder og har gennemgået adskillige forandringer. Barakken er for længst væk. Foto: Nordjyllands Kystmuseum, Lokalhistorisk Arkiv Skagen.

gængere forstod han at lave en god skilling på tømmeret fra de mange skibsforslis ved kysten.

Tolder Holger Guldberg, der røgtede hvervet fra 1774 til 1779, kunne mere end at drive afgifter ind. Han lærte skagboerne at dyrke vikker og satte et forsøg på at drive marsvinejagt i gang i farvandet omkring Skagen.

Den islandske tolder

Olafur Olavius blev født på Island, men studerede senere teologi, naturvidenskab og medicin på Københavns Universitet. Det var således en kløgtig mand med mange talenter, som blev tolder i Skagen i 1779. Især hans medi-

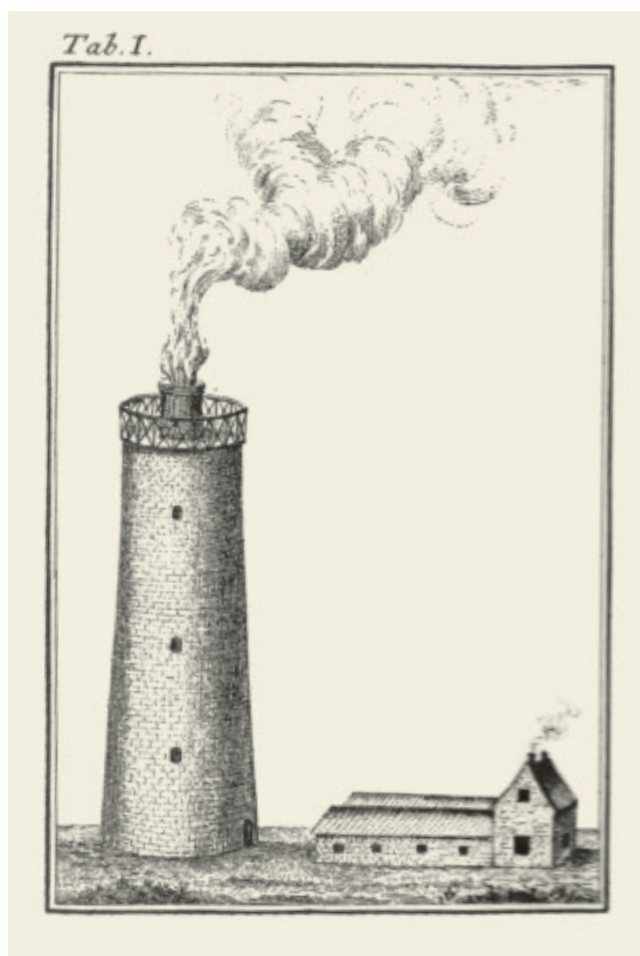


Fig. 3. Olavius beskrivelse af Skagen er illustreret med en stribet kobberstik, heriblandt et af fyret, der blev bygget i 1747. Adskillige af Skagens toldere skulle også føre tilsyn med fyrinstallationen. Illustration gengivet efter Olaus Olavius: Oeconomisk-physisk Beskrivelse over Schagen Kiøbstad og Sogn, 1787, Tab. 1.

cinske kundskaber kom byen til gode, da der ikke på den tid var nogen læge i Skagen.

Han var kun få år i Skagen, før han i 1788 blev tolder i Mariager, men han huskes stadig for det detaljerede signalement af byen, som blev udgivet i 1787: »Oekonomisk-physisk Beskrivelse over Schagens Kiøbstæd og Sogn. Forfattet, i Følge Kongelig Ordre, af Olaus Olavius, Kammer-Sekretair, Tolder, og Komsumtions-Forvalter paa Schagen, samt korresponderende Medlem af det Kongel. Danske Landhuusholdnings Selskab«, som der står på titelbladet. Bogen beskriver bygninger, vegetation, dyreliv, fiskeri og strandinger samt meget andet, og Olavius slutter af med en række anbefalinger, der kan forbedre forholdene for de hårdt prøvede skagboer. Først og fremmest handlede det om at få styr på sandflugten, dernæst om at sikre en tålelig minimumsindkomst for de fattigste i byen, samt at benytte flere metoder til konservering af de fisk, som skagboerne trak i land.



Fig. 4. Plakat angående de ekstraordinære afgifter af skibsfragt påbudt i 1796. Original i Nordjyllands Kystmuseum, Lokalhistorisk Arkiv Skagen.

Fig. 5. I »Forordning angaaende Tolden i Kongeriget Danmark« fra 1814 er der i alle detaljer gjort rede for, hvornår man skulle betale hvor meget for hvilke varer. Skagboerne, der i stor stil på dette tidspunkt havde begrænsede læsefærdigheder, måtte forlade sig på tolderens udlægning af teksten, men ellers kunne man udover en lang række generelle anvisninger gøre sig klog på, hvor meget der skulle betales i told af spansk snustobak, talg, stenkul i tøndevise, flerfarvet fajance, cikorie, kalveskind og meget andet. Original i Nordjyllands Kystmuseum, Lokalhistorisk Arkiv Skagen.



Rasmus Saxild var allerede fra 1779 fyrforvalter i Skagen, og fra 1788 blev han også told- og konsumtionsforvalter. Hans hustru, Anne Kirstine, hjalp ham med at passe fyret, og der indtraf på et tidspunkt en ulykke, da hun betjente hejseværket, og et stykke kul faldt ned og slog deres tjenestepige ihjel.

Toldernes opgaver blev med tiden mere mangfoldige, og udførelsen af de mange opgaver, som mængden af plakater, reskripter, forordninger og bekendtgørelser krævede, medførte en øget mandskabsstyrke. Der blev nu brug for både en toldinspektør og en toldkasserer samt et antal toldbetjente.

Saxild døde i 1809, men huset, han boede i på Markvej 4, eksisterer stadig og er i dag en del af Skagens Kunstmuseer.

Ulrik Adolf Trappaud, Jørgen Hermanssen, Eggert Stockfleth og Heinrich Schultz var toldforvaltere i første halvdel af 1800-tallet. I 1848 slog man inspektør- og kassererembedet sammen, og syv toldforvaltere passede butikken til man i 1900 nedlagde toldforvaltningen i Skagen og lod Frederikshavn overtage bestillingen. Sidste mand før lukningen var Nicolai Frede-



Fig. 6. »Forordning angaaende Consumtionsafgiften i Danmark. Kjøbenhavn, den 22de November 1837«. Forordningen har været flittigt benyttet ved bommen i Højen. Foto: Nordjyllands Kystmuseum, Lokalhistorisk Arkiv Skagen.

rik Gronenberg, som også fandt tid til at gå på jagt med skagenkunstnerne i ledige stunder. I en halv snes år bestod toldmyndigheden i Skagen af en strandkontrollør og en rorsbetjent, der begge var underlagt toldvæsenet i Frederikshavn. Toldmyndigheden i Skagen havde toldkammer i et hjørne af jernbanens pakhus.

Toldforvaltningen nedlægges – og genopstår

Beslutningen om at nedlægge toldforvaltningen i Skagen var resultatet af en spareøvelse, men måske en smule ubetænksomt i betragtning af, at planerne om at bygge en statshavn var tæt på at blive realiseret. En kommissions-

Fig. 7. Bekendtgørelsen af 9. juni 1847 fortæller lidt om detaljerigdommen i toldvæsenets opgaver. Her understreges vigtigheden af, at alle, som vil indføre fremmede spillekort til landet, skal sørge for, at ruder es ligger øverst i stakken og at der er et hul af passende størrelse i indpakningen, så man nemt kunne stemple kortet. Hvis det ikke skete, ville det få konsekvenser. Original i Nordjyllands Kystmuseum, Lokalthistorisk Arkiv Skagen.



betænkning pegede allerede i 1878 klart på Skagen som et oplagt sted at lægge havnen, hvad Rigsdagen da også vedtog den 23. april 1903.

Så snart den første molearm var anlagt, begyndte fartøjerne at indfinde sig, og det stod hurtigt klart, at toldforvaltningen skulle genetableres. Toldforvalter Albert Uhl (1846-1906) fra Frederikshavn tog på inspektion nordpå og anbefalede derefter overtoldinspektør Falck i Aarhus, at man ufortøvet satte gang i processen for at få opført en egentlig toldbygning i Skagen.

Da havnebyggeriet i 1906 nærmede sig sin afslutning, og der allerede var en mærkbar trafik af danske og især svenske fartøjer, kom opførelsen af et toldkammer med tilhørende bolig for en toldfunktionær på finansloven. Umiddelbart efter, at havnen i Skagen officielt var blevet indviet i november 1907, meddelte Frederikshavn toldkammer:



Fig. 8. I starten af forrige århundrede boede strandkontrollør Jacob Nicolaj Christiansen i huset på Højensvej 19, her fotograferet ca. 1909, hvorfra han holdt skarpt øje med det gods, der på forskellig vis indfandt sig på stranden ved Gammel Skagen. Foto: Nordjyllands Kystmuseum, Lokalthistorisk Arkiv Skagen.

»I Anledning af, at Skagens-Havnen aabnes for Trafiken den 19de ds., bekendtgøres det herved, at de pligtige Afgifter af Skibe og Varer ifølge den af Ministeriet for offentlige Arbejder approberede Havne- og Brotaxt for Skagens Havn, fra nævnte Dag ville være at indbetale til Toldkontrollen i Skagen.«

Allerede i januar 1908 antog man, at mellem 3.000 og 4.000 fiskefartøjer ville anløbe havnen, hvortil kom hen imod 200 ind- og udklarerede sejlskibe og dampskibe i trafik på Norge, Sverige, Tyskland og England. Disse nye vilkår fordrede helt andre faciliteter, og disse fik man i fuldt mål med et imponerende toldkammer i palæstil, opført i røde mursten på en solid kampestenssokkel, og taget i brug den 1. april 1908. Bygningen blev centralt placeret på havneområdet, og på matriklerne bag toldkammeret dukkede der snart en stribe rødstenshuse op bygget til fiskeeksportører og andre af byens magtfulde mænd.



Fig. 9. Hack Kampmanns arkitekturtegninger vidner om et helt overlegent håndelag, som det også ses på hans farvelagte tegning af det kongelige toldkammer i Skagen. Original i Danmarks Kunstmuseum.

Hack Kampmanns Toldkammer

Arkitekten var Hack Kampmann (1856-1920), der havde kollegaerne Christen Borch og C. Aggersborg som tilsynsførende ved byggeriet. Aggersborg havde tidligere tegnet stationsbygningen i Skagen.

Kampmann var kongelig bygningsinspektør med ansvar for Nørrejylland og med base i Aarhus. Kort tid efter færdiggørelsen af toldkammeret i Skagen, kunne han tillige aflevere posthuset i Sindal og amtmandsboligen i Hjørring. Senere tegnede han også toldkamrene i Hjørring og i Frederikshavn.

Bygningen i Skagen har en muret, profileret sokkelgesims over granitstenene, og under det helvalmede tag er en hvidtet, stor profileret gesims. Zinktagrenderne bæres af bånd, der over tagrenden splittes i to løkker. Husets sålbænke er udført i kobber. Hoveddøren har et overvindue med en mønstersprosning, hvori man ser elementer fra toldvæsenets våben: En blom-



Fig. 10. Arkitekt Hack Kampmann (1856-1920). Foto: Det kongelige Bibliotek.



Fig. 11. Toldkammeret lå markant på havnefronten i 1912 med Ulrik Plesners bolig for kontor Larsen som nærmeste nabo. Den parklignende have mod vest var indhegnet af et rødmalet stakit. Den murede gård mod øst rummede vaskerum, brændselsdepoter, pissoir og tre lokummer. Foto: Nordjyllands Kystmuseum, Lokalhistorisk Arkiv Skagen.

sterkurv, Neptuns fork og Merkurs vingede stav. Bygningen blev fredet i 1986 og fremstår i dag som særdeles velbevaret.

Det var hovedsagelig håndværkere fra Skagen, der stod for bygningsarbejdet, nemlig murermestrene Laurids Eskildsen, Chr. Bendsen, Jens Mosberg og brødrene Thellefsen, tømrermester N. Chr. Nielsen, malermester Alfred Sjöbeck, glarmester Viggo Berg samt blikkenslager Oscar Hall. Ingeniørfirmaet Christiani og Nielsen fra Aarhus stod for projekteringen.

Toldvæsenets kontorer og pakhus fandtes i stueetagen, medens der på første sal var indrettet lejlighed til toldforvalteren. Mod øst var der en muret gård med retirader, pissoir og brændeskur, mod vest blev der anlagt en pyntelig have.

Den nye toldforvalter var Niels Andreas Christensen, der blev sekunderet af en toldkontrollør og to rorsbetjente. De fik nok at se til med den invasion af svenske notfiskere, der hjemsøgte Skagen før, under og i nogle år efter 1. verdenskrig. Når de svenske skærgårdsfiskere anløb havnen, fordobledes



Fig. 12. Fiskere venter foran Skagen Toldkammer på at få deres fangst klareret ca. 1915. Tekst på bagsiden af fotografiet: »Skagen 24/2 17. Kære Forældre! Her sender jeg jer et Billede, jeg har købt hos Fotografen, det viser jer da, at vi har travlt, naar Folk staar og venter helt ud paa Gaden. Vi har ... kolossale mængder af Sild som aldrig før. Paa Kajen staar for ca. 500.000 Kr. Sild, som ikke er sendt endnu. Vi er begyndt at tjene lidt diæter, dog ikke noget videre. Kærlig Hilsen Christian.« Foto: Told- og Skattemuseet.

byens indbyggertal, og det gav anledning til mange skærmydsler med lokalbefolkningen. Et var, at svenskerne lagde an på Skagens kvindelige beboere, noget andet, at de var ved at spise skagboerne ud af huset.

De svenske notfiskeres hamstring af proviant førte til en aftale mellem prisreguleringskommissionen i Skagen og Skagen Toldkammer. Toldkammeret ville dagligt forhøre sig om, hvilke varegrupper, der er mangel på, og herefter nægte fiskerne en tilladelse til indkøb. Problemet og varemanglen gjorde sig dog også gældende i resten af nationen, så der blev hurtigt indført et generelt provianteringsforbud i hele landet.

Toldforvalter Christensen forlod posten i 1916. Samme år udtrådte den 75 år gamle strandkontrollør J.R. Christiansen af toldvæsenets tjeneste efter 40 års virke. Fra 1895 var han ansat som strandkontrollør i Højen. Han var altid første mand på pletten ved strandingerne, hvor han døjede med kulde og

Fig. 13. Toldforvalter Hans Wichmand (1869-1922). Ansat i Skagen 1917-1922. Foto: Nordjyllands Kystmuseum, Lokalhistorisk Arkiv Skagen.



ondt vejr, og den sidste til at forlade stranden. Han stammede fra Troense og døde i Skagen i 1922.

Blandt de mange underordnede embedsmænd fra perioden kan også nævnes toldrorsbetjent Martin Larsen (1845-1923), der efter en tid til søs i 1891 blev ansat ved toldvæsenet i Skagen. Han sad også i byrådet og i bestyrelsen for fattigkassen. Larsen og hustru skænkede byen store pengebeløb ved flere lejligheder som tak for kommunens hjælp i forbindelse med en broders anbringelse på en sindssygeanstalt. Nogle af pengene blev brugt til uddannelse af fiskere, andre til støtte for udgivelsen af historikeren Carl Klitgaards bog om Skagen bys historie.

Hans Wichmand overtog efter Niels Andreas Christensen og var toldforvalter i Skagen til sin bratte død på Diakonissestiftelsen i København i 1922. Det var i Wichmands tid, at toldforvalteren blev beskikket som filialforhandler af stempelpapir og stempelmærker; en aktivitet, der tidligere var foregået på byfogedkontoret. Toldforvalterens hustru Gerda Wichmand var maler og udstillede en enkelt gang på Karstens Kunstauktion i Skagen.



Fig. 14. Toldforvalter Aage Adolph (1876-1966). Ansat i Skagen 1926-1936. Foto: Nordjyllands Kystmuseum, Lokalhistorisk Arkiv Skagen.

Nogle få år sad derpå Axel Gerhardt på toldkammeret, inden han i 1926 blev afløst af Aage Adolph. Toldforvalter Aage Adolph (1876-1966) var københavner og blev ansat ved Skagen Toldkammer i 1926, efter at have gjort tjeneste i København, Fåborg, Svendborg og Haderslev. 1936-1944 var han toldforvalter i Løgstør. Fru Karen Adolph var formand for Husmoderforeningen i Skagen og en af initiativtagerne til køkkenskolen i den tidligere realskole på Drejerstien, hvor de nykonfirmerede hvalpe fra Skagen kunne lære lidt kogekunst, inden de mønstrede på kutterne og deltog i Englandsfiskeriet.



Fig. 15. Læsserampem på toldkammerets nordside. Foto: Hans Nielsen.

Smuglerkongen Ernst Bremer

Spritsmuglerierne i 1920'erne gav toldvæsenet grå hår i hovedet. Ganske vist lykkedes det for toldvæsenet at konfiskere flere hundrede tusinde liter sprit, men ingen aner, hvad der gik under radaren.

Den ubetinget mest durkdrevne smugler på området var Ernst Adolf Bremer. Han blev født i Öckerö i den svenske skærgård i 1886, og med sin gennemførte frækhed blev han noget af en myte i Østvendssyssel. Bremer fragtede sprit fra de nordtyske havne til Hertas Flak, som ligger i internationalt farvand. Her foregik omladningen fra skonnerter til fiskefartøjer og hurtiggående småbåde. Fartøjerne slæbte spritdunkene efter sig i en trosse, og skulle uheldet være ude, og man blev overrasket af en toldpatrulje, så lod man trossen gå, men havde på forhånd sikret sig en markering af stedet, hvor spritten blev dumpet. Når tolderne var forsvundet med uforrettet

sag, vendte Bremers folk tilbage og bjærgede atter de liflige dråber. Bremer legede kispus med tolderne i mange år. Ind imellem klappede fælden, for der hang konstant anholdelsesbegæring over hovedet på ham, men stor-smugleren dukkede snart atter op på arenaen.

I 1929 holdt han pressekonference på Hertas Flak, hvor han sagde, at toldvæsenet stressede ham, og han overvejede at slå sig ned i Göteborg som producent af fiskekonserver. Ved samme lejlighed fortalte han også om sin elementære forretningsfilosofi. Han kunne hente sprit i Holland til 50 øre pr. liter og videresælge den for 12 kr. literen.



*Fig. 16. Kampe-
stenssokkel, profi-
leret sokkelgesims
og murede lisener.
Suverænt hånd-
værk. Foto: Hans
Nielsen.*



Fig. 17. Toldkammerets sidevindue. En af de mange herlige detaljer i byggeriet. Foto: Hans Nielsen.

En af Bremers samarbejdspartnere var Østersøens smuglerkonge Aksel Rogge, der var hovedleverandør af sprit fra randstaterne til det skandinaviske marked. Rogge blev sat ud af spillet i august 1935, hvor hans tungt lastede smuglerskib forliste, og alle ombordværende omkom.



Fig. 18. Fordøren med rhombemønster og det dekorerede overvindue. Foto: Hans Nielsen.

Bremer trappede ned for aktiviteterne i 1930'erne, bl.a. som følge af en dom på to års strafarbejde i Sverige, men han slap aldrig helt smuglergerningen. Under besættelsen 1940-1945 var han involveret i transport af flygtninge til Sverige, og i den sammenhæng så myndighederne igennem fingrene med Bremers ulovligheder.

Men så sent som i 1958 fik Bremer ørerne i maskinen. Han strandede med »Mispa« af Göteborg syd for Sæby med 30.000 cigaretter ombord.

Mange andre blev fristet af det store afkast i smuglerbranchen. Esbjerg-kutteren »Sæby« indkom i februar 1923 i Skagen havn. Den havde et par dage ligget for anker i Aalbækbugten i den hårde søndenstorm. Skibet var lastet med 7.000 liter sprit og 10 kasser cognac. Toldvæsenet beslaglagde omgående hele lasten og kutteren.

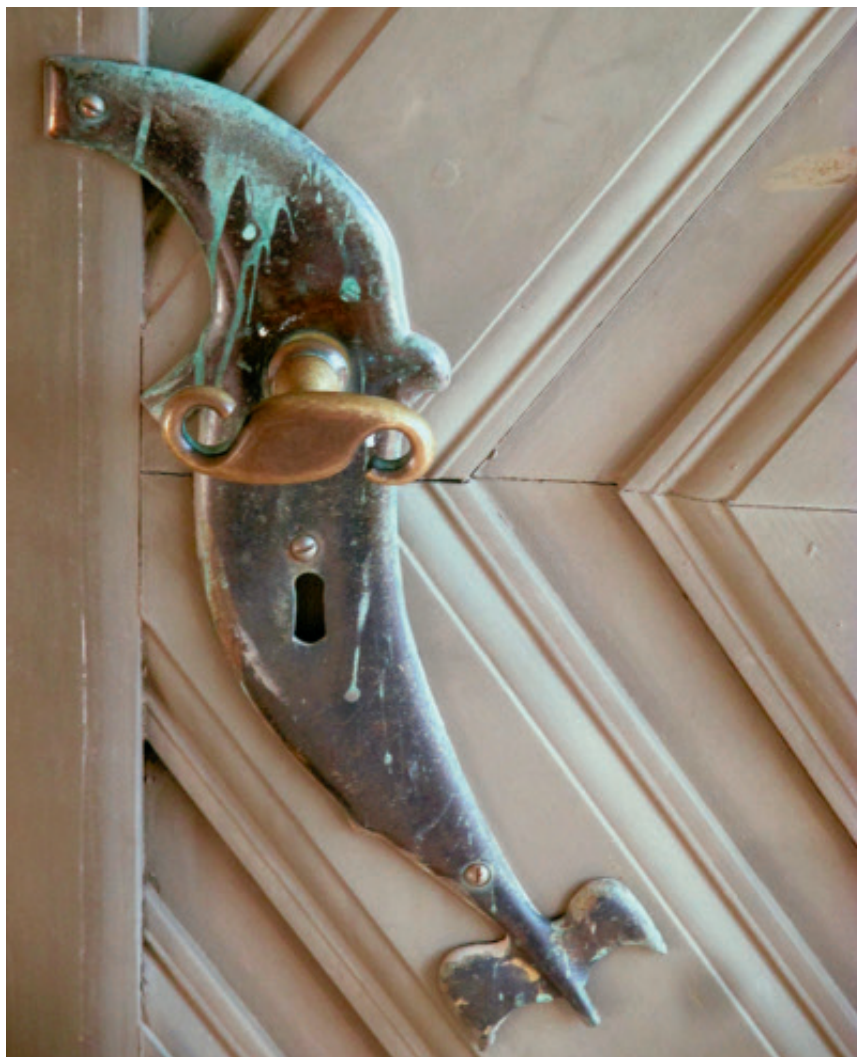


Fig. 19. Nøgleblikket på fordøren er udformet som en delfin. Det er detaljer som denne, der er med til at løfte bygningen og gøre den til en af de smukkeste i Skagen. Foto: Hans Nielsen.



Fig. 20. Døren på Toldkammerets vestgavl førte oprindelig ud til den smukt anlagte toldkammerhave. Foto: Hans Nielsen.

Mellem- og efterkrigstid i Toldkammeret

I 1933 kunne Skagen Toldkammer så fejre 25 års jubilæum. Det samme kunne toldassistent Nicolaj Hansen (1883-1955) og overtoldrorsbetjent Lars Frederik Larsen (1879-1951). Toldafgifterne var i årene vokset fra 8.000 til 34.000 kr. og havnepengene fra knap 20.000 kr. til ca. 60.000 kr. Toldkontorets samlede regnskab for 1908-1909 balancerede med 68.419 kr. og voksede i jubilæumsåret til 307.812 kr.

Toldassistent Holger Kietz (1886-1945) blev afskediget i nåde og med pension med udgangen af juni måned 1936 på trods af, at han efterlod sig en protokol fremskrevet for en længere periode med notatet »Intet at bemærke«. Straks opslog man en toldopsynsmandsstilling i Højen. Årslønnen var 600 kr, og man skulle selv sørge for befordring, når distriktet skulle afpatruljeres.

Holger Kietz var født i 1866 og indtrådte i toldetaten i Varde i 1887. Senere arbejdede han i Herning og Nykøbing, før han den 1. januar 1916 blev udnævnt til toldkontrollør i Højen. Kietz var et aktivt medlem af bestyrelsen for



Fig. 21. Der er stadig monumentalitet over toldbygningen, selv om den fik sig en uklædelig nabo i form af Werner Larssons filetfabrik, der i dag rummer Holte Vinlager. Foto: Hans Nielsen.



Fig. 22. Bakkely på Jens Rasmussens Vej i Højen var bopæl for den muntre strandkontrolør Holger Kietz til hans død i 1945. Foto: Hans Nielsen.

Skagen Turistforening. Han var en munter mand, der hyppigt gik på besøg hos de velsituerede udenbys sommerhusejere i Højen, når man nærmede sig den tid, hvor portvinen blev skænket. Kietz døde i 1945 og blev begravet fra huset »Bakkely« i Højen, som derefter blev solgt til sangerinden Biddy Heilmann (1895-1982).

Jonas Olsen (1896-1989) blev toldforvalter efter Adolph. Han blev ansat i toldvæsenet i 1912, da han var 16 år gammel, og gjorde tjeneste i Nyborg, København og Svendborg, før han havnede i Skagen. Efter krigen blev Jonas Olsen toldforvalter i Aabenraa, hvor han var til pensioneringen i 1966. Da havde han tjent etaten i 54 år.

I Skagen var han særdeles vellidt blandt fiskerne for sin smidige håndtering af det voksende regelsæt på toldområdet. Han sad altså i toldkammeret i de brydsomme besættelsesår 1940-1945, hvor man i havneområdet hele tiden havde tyskerne i nakken. Kort tid efter 9. april 1940 blev det dekretet, at alle radioamatører samt alle mindre fartøjer skulle deponere deres sendeanlæg på toldkammeret. Deponeringen blev ophævet den 11. juni 1945.

Rationeringer af alle slags ramte befolkningen, og toldkammeret var na-

turligvis på alle måder med i billedet, hvor en flodbølge af bekendtgørelser om pligthugst, rug- og hvedemelsbeholdninger og allehånde andre forordninger var daglige foreteelser. Udenlandsk tobak kunne man kun drømme om, og ville man dyrke sin egen tobak, skulle det anmeldes, hvis det drejede sig om mere end 50 planter. Blanketten blev naturligvis udleveret på toldkammeret.

Da der efter besættelsen skulle organiseres hjælp til de sultende nordmænd, blev toldkammeret en regulær kommandocentral. Madvarer af enhver art blev indsamlet for at blive sendt til Norge med tre kuttere, to til Oslo



Fig. 23. Som toldforvalter rangerede man blandt de fine folk i byen, og der mangler bestemt heller ikke værdighed over portrættet af toldforvalter Jonas Olsen (1896-1989), der fungerede i embedet i Skagen fra 1936 til 1946. Foto: Nordjyllands Kystmuseum, Lokalhistorisk Arkiv Skagen.

og en til Larvik. Kartoffler, brød, tørrede grøntsager, tørmælk, ovomaltine, saft og slagtervarer blev samlet på toldkammeret før afrejsen. Indsamlingen oversteg alle forventninger. I alt blev der udskibet 323 kg byggryn, 745 kg havregryn, 350 kg sigtemel, 35 kg tørmælk, 100 kg sukker, 1 stk. slagtet får, 25 liter fløde, 200 liter mælk, 110 liter spiseolie, 401 stk. sigtebrød, 241 stk. rugbrød, 10.340 æg, 25.000 kg kartofler, 350 kg kød- og flæskekonserves, 1 kasse øl samt 650 pakker forskellige fødevarer med en vægt på 5.500 kg.

Tuberkulosen rasede i disse år, og også her var toldkammeret inde i billedet. Her kunne fiskerne henvende sig medbringende søfartsbog og derefter blive undersøgt for sygdommen. Toldkammeret var også stedet, hvor fiskere, der før et tilstundende valg agtede at tage på langfart, forinden kunne afgive deres stemme.

Skagen kom i efterkrigsårene ind i en rivende udvikling, som langt overgik den, der havde fundet sted fra bygningen af havnen og til 1940. Fra værfterne blev der søsat kuttere i en lind strøm og i fiskeindustrien var der arbejde at få for alle. Der blev bolignød, men også en hektisk omsætning i byen, som toldkammeret fik at mærke. Toldforvalter Elith Ottesen (1898-), der havde tjent etaten siden 1915, sørgede dog fra 1946 til 1954 for, at der var styr på sagerne. I 1950 kradsede toldvæsenet lige godt en million kr. ind, hvoraf de 52.000 kr. var almindelig told. Året før var Raabjerg Kommune i toldmæssig henseende blevet flyttet fra Frederikshavn til Skagen.



Fig. 24. Toldforvalter Elith Ottesen f. 1898. Ansat i Skagen 1946-1954. Foto: Nordjyllands Kystmuseum, Lokalhistorisk Arkiv Skagen.

Lagerfaciliteterne havde man også stadig god brug for. I 1948 blev 220 kg fiskenet og et lager af cigaretpapir sat på auktion i toldkammeret. Det drejede sig om gods, som pga. manglende indkøbstilladelse ikke var blevet fortoldet. Og et par år senere modtog toldvæsenet 14 dritler smør, der var blevet opfisket af fiskekuttere sydøst for Skagen. Smørret stammede fra det sunkne fragtskib »Frigga«.

Skagboerne havde et godt hjemmefiskeri i 1950'erne, men mange tog også vidt omkring til nye fiskepladser i Barentshavet og andre steder. For dem lancerede toldvæsenet en nyordning, så udprovantering af toldpligtige varer fremover gjaldt for en tre måneders periode og ikke for hver rejse. Kontrollen med nedlastning på både danske og udenlandske skibe blev i mange år udført af toldvæsenet. I 1951 besluttede det nyoprettede direktorat for Statens Skibstilsyn, at denne kontrol fremover skulle udføres af havnemestre og havnefogeder. Til gengæld øgede man samarbejdet med de svenske toldmyndigheder for at komme det stigende antal smuglerier af spiritus, tobak og cigaretpapir til livs.

Toldkammeret stod også stadig for en detaljeret statistik over Skagens kutterflåde. Netop i 1951 kunne man således se, at kutterflåden var vokset med syv fra 308 til 315 fartøjer. Fire kuttere forliste, seks kuttere blev solgt, tre blev ophugget, 12 nybygninger blev det til, og så blev der indkøbt otte kuttere fra andre pladser.

Omfakturering og andre narrestreger

En større tæppesag blev oprullet i Skagen i 1951. Grossistfirmaet Faaborg havde leveret et stort antal tæpper til manufakturhandlere i Skagen, der havde videresolgt varerne til kunder i byen. Imidlertid var tæpperne klausulerede, så de kun måtte sælges til skibe i udenrigsfart. Det tog man lidt let på, hvorefter stribevis af skagboer måtte en tur i retten for at indkassere bøder.

Toldvæsenet var på pletten, da vagfisker Sigurd Damgaard gik i gang med bjærgning af effekter fra kaperbriggen »Atlas«, der ligger sunket ved Grenen. Man satte arbejdet i stå, indtil Nationalmuseet var blevet orienteret. Kort tid efter kunne Damgaard fortsætte sit virke.

De fleste fiskere satte deres fangst op på auktionen. Et mindretal ønskede at sælge fiskene i fri handel direkte fra bådene. For nu at skille fårene fra bukkene blev det bestemt, at den fri handel kun kunne foregå fra kajen ved den gamle auktionshal. Ydermere skulle de pågældende fiskere på forhånd give

besked til toldvæsenet om, at nu ville der ske handel med fisk, hvorefter toldvæsenets medarbejdere skulle sikre sig oplysning om værdien af det handlede.

Toldkammeret i Skagen blev i 1957 atter ophøjet til skibsregistreringskontor, hvilket ellers var blevet sløjft og flyttet til Frederikshavn i 1928.

De mange bestemmelser, som toldvæsenet var sat i verden for at håndhæve, kunne sagtens føre til uoverensstemmelser med borgerne, men langt hen ad vejen kunne man snakke sig til rette om tingene. Ind i mellem måtte der dog en domstolsafgørelse til.

Tre vognmænd i Skagen drev kørsel med lastvogne og ved siden af lillebilforretning, hvilket skaffede dem køretøjer uden betaling af registreringsafgift. Det opmærksomme toldvæsen fandt imidlertid ud af, at bilerne også blev benyttet til privatkørsel, og så vankede der bøder.

En tidligere restauratør fra Hotel Mygind i Aalbæk blev dømt for afgiftssvig. Han havde ikke ført regnskab over udskænkede, stærke drikke og i øvrigt givet toldvæsenet urigtige oplysninger. 12.000 kr. eller 12 dages hæfte var taksten.



Fig. 25. Toldforvalter Carl Emil Pedersen (1902-1978). Ansat i Skagen 1954-1969. Foto: Nordjyllands Kystmuseum, Lokalhistorisk Arkiv Skagen.

Toldforvaltningen slankes

Toldforvalter Elith Ottesen blev i 1954 udnævnt til toldkasserer i Aalborg og efterfulgt af Carl Emil Pedersen, der blev Skagens sidste toldforvalter. I de følgende år minimeredes arbejdet ved Skagen Toldkammer hurtigt.

Toldkamrene i Hirtshals og Skagen blev fra den 1. juli 1967 underafdelinger af Frederikshavn Toldkammer. Samtidigt nedlagde man toldkamrene i Hjørring, Brønderslev og Sæby. Årsagen var den øgede administration, som var krævet med indførelse af meromsætningsafgiften. Skagen Toldkammer blev i stedet en toldkontrolpost. Personalet skulle halveres, når administrationen af moms og øvrige forbrugsafgifter blev flyttet til Frederikshavn.

Kort før sin afgang i 1969 var Pedersen involveret i en batalje ved færgen »Stella Marina«, hvor en beruset købmand Åkerstrøm skulle snakkes til fornuft. Toldforvalteren følte sig forulempet og Åkerstrøm brækkede armen, men sagen gik i sig selv igen. Carl Emil Pedersen blev afskediget på grund af alder, og det blev samtidig bestemt, at der i Skagen fremover kun skulle være toldekspedition.

Det næste søm i toldkammerets ligkiste blev slået i, da en ny toldlovsreform i 1970, med virkning fra 1. april 1971, betød, at der ikke længere skulle oplægges varer på toldboden, men at man under visse betingelser kunne køre godset ud til importøren. I princippet kunne landets toldpakhuse herafter nedlægges og bruges til andre formål. Den meget gennemgribende Toldreform medførte nemlig bl.a., at man indførte godsregistreringssystemet, hvorefter man på visse vilkår kunne hjemtage varerne på speditørens lager eller på varemottagerens lager, men man måtte ikke tage varerne i brug, forinden toldvæsenets tilladelse forelå. Det var i denne forbindelse, at alle toldpakhuse blev nedlagt.

Det gik i 1971 også ud over toldvæsenets vagthytte på toldpieren i Skagen havn. Den blev sat til salg, og køberen skulle fjerne hytten og fundamenterne umiddelbart efter overtagelsen. Samtidig blev det bestemt, at fiskerikontrollens fine bygning på havnen skulle rives ned, da den lå i vejen for lastbiltrafikken ved auktionshallen. I stedet flyttede fiskerikontrollen ind på 1. sal i den vestre ende af toldkammerbygningen. I 1972 blev sidebygningerne til toldkammeret fjernet for at give plads til parkering.

Selv om toldforvaltningen var temmelig afpillet, var der nok at se til for de tilbageværende toldvagt mestre, også fordi man i stadig højere grad arbejde tæt sammen med politiet og skattemyndighederne. Således blev direktør Bruce Jensen (1924-1986) i 1975 trukket i retten, da han havde opstillet

enarmede tyveknægte rundt om i det nordjyske restaurationsliv og ladet gevinsten glide udenom toldvæsenet og skattevæsen. Hele 57 restauratører var indblandet i sagen, hvor en omsætning på adskillige millioner var blevet skjult. Bruce Jensen fik en fængselsdom på to år og tre måneder samt en bøde på to millioner kr. Efterfølgende lavede politi og toldvæsen razziaer over hele landet mod spilleautomaterne, med et meget gunstigt resultat. Senere blev tre mænd, der havde fungeret som spilleautomattømmere for Bruce Jensen, idømt kortere fængselsstraffe.

Toldvæsenet gik i samarbejde med skattevæsenet i 1977 i flæsket på skibsprovianteringshandlere og fiskeskippere i både Hirtshals og Skagen. Man mistænkte de pågældende for at køre forbrugsvarer gennem kutterens driftsregnskab, så man unddrog statskassen både moms og skat, og i 1978 undrede toldvæsenet sig over et stort antal pakker med dybfrosne fugle, der blev sendt fra Norge til en adresse i Skagen, altid uden værdiangivelse. Det førte til, at man ransagede den pågældende bolig og fandt et stort antal totalt fredede fugle, nogle udstoppede.

En skipper og hans besætning havde i 1980 provianteret lidt rigeligt kraftigt i Holland og sejlede hjem med 44 flasker spiritus og 14.400 cigaretter. Lige vel meget til privat forbrug, mente toldvæsenet. Uagtsom momsunddragelse var tilsyneladende en ikke sjælden foreteelse i disse år. Da told-



Fig. 26. Toldvæsenets fremskudte position på havnen var den beskedne hytte, som man skilte sig af med i 1971. Foto: Nordjyllands Kystmuseum, Lokalhistorisk Arkiv Skagen.

Fig. 27. Toldvagtimester Olaf Bagh (1918-1991.) Ansat i Skagen 1960-1984. Foto: Nordjyllands Kystmuseum, Lokalthistorisk Arkiv Skagen.



væsenet samtidigt på landsplan var plaget af mangel på arbejdskraft og edb-problemer, nåede momsrestancerne op i milliardklassen.

Toldvagtimestrene Thorkild Andreassen (1914-1988), Kay Nygaard Andersen (1922-2008) og Olaf Bagh (1918-1991) fratrådte alle i 1980'erne efter mange års trofast tjeneste. Det samme gjorde overtoldvagtimester Peter P. Mose i 1986 efter 41 års tjeneste. Han blev efterfulgt af Niels Jensen, der holdt skuden på ret køl de sidste år af toldkontrollens levetid, hvor også euforiserende stoffer blev en fast bestanddel af smuglernes katalog.

Toldkontrollen lukkede i Skagen den 19. juni 1989, og dermed sløjfede man åbningstiden fra kl. 12.00 til 15.00 på alle hverdage. Man skulle spare i toldvæsenet og 1.100 mand fyres på landsplan. Der var herefter ikke afsat ressourcer til at sende en mand til Skagen hver dag for at holde åbent i tre timer. Man overvejede at sælge toldbygningen, hvoraf det meste var udlejet til statshavnen og fiskerikontrollen samt arkitektfirmaet Thorsen & Ottesen.

I efteråret 1992 blev toldbygningen udbudt til salg. 514 kvadratmeter + kælder på 21 kvadratmeter med en ejendomsværdi på 1.230.000 kr. Kort tid



Fig. 28. De sidste toldvagtmaster, Thorkild Andreasen, Kay Nygaard Andersen, Peter P. Mose og Olaf Bagh, fotograferet på Toldkammerets trappe i 1981. Foto: Nordjyllands Kystmuseum, Lokalhistorisk Arkiv Skagen.

efter købte direktør Mogens Schultz fra SE Kasseservice A/S toldkammerbygningen for godt 1.3 millioner kroner. Havnechef Gunder Laursen og hans personale måtte herefter rykke ud fra 1. sal.

LITTERATUR

Degn, Ole: Skagen Toldkammer. I: *Zise*, nr. 2, 2011, s. 74-79.

Klitgaard, C.: *Skagen bys historie indtil 1870*. 1928.

Klitgaard, C.: Toldere på Skagen. I: *Samlinger til Jydsk Historie og Topografi*, 1925-1927, 4 rk., bd. 5, s. 42-92.

Olsen, J.: Skagen Toldsted. I: *Dansk Toldtidende*, 1942, s. 412-415.

Skagens Avis 1913-1992.

Taulow, J.: Lidt om Skagen Toldsted, særlig i ældre tid. I: *Månedsskrift for Toldvæsen*, 1917, nr. 11, s. 225-230.

Thorup-Jensen, A.: Skagen Toldsted. I: *Dansk Toldtidende*, nr. 11, 1909, s. 179-180.

Fredericia Toldkammers bygninger

AF KARSTEN MERRALD SØRENSEN

Det ældste toldkammer

Fredericia fik sit første egentlige toldkammer i 1797. Den 15. august fik den lokale storkøbmand, rådmand og fabriksejer Bertel Bruun tilladelse til at opføre en bygning ved Stribbroen på en plads mellem strandbredden og fæstningsvoldene, hvor han måtte indrette et pakhus og en kongelig vejerbod. Man fik således tilladelse til at opføre bygningen udenfor byens fæstningsværk, hvor det ellers ikke var tilladt af militære hensyn. Bertel Bruun fik derfor kun tilladelsen til opførelsen under den forudsætning, at byg-



Fig. 1. Bertel Bruuns pakhus kendes nu som Brøchners Pakhus. Det blev oprindeligt opført i 1797, men er to gange blevet nedrevet og genopbygget et nyt sted. I 1832 blev det flyttet fra stranden til havnen i Fredericia, og i 1982 blev det flyttet til Fredericia Bymuseum, hvor pakhuset fortsat bliver brugt af museet. Foto: Lokalthistorisk Arkiv, Museerne i Fredericia.

ningen »ved indtræffende omstændigheder« ville blive nedbrudt for ejerens regning, uden at denne ville få den mindste godtgørelse for det.

Denne lidt sære betingelse for byggeriet af et pakhus på strandbredden hører sammen med Fredericias særegne historie som fæstningsby. Fredericia blev grundlagt i 1650 som en fæstning, hvor planen var, at en ny by skulle være med til at understøtte fæstningen. Store prestigefyldte projekter med et snorlige gadenet, imponerende offentlige bygninger, som eksempelvis en børs og muligvis et kongeligt slot, torvepladser og kanaler, prægede de oprindelige byplaner, der også inkluderede et havneområde, hvor skibe kunne søge sikkert ind i læ for Lillebælts kraftige strøm og vind.

Virkeligheden indhentede dog de store planer. Det første, der blev opført, var naturligvis fæstningen. Fæstningen var hele årsagen til at grundlægge en ny by i 1650. Første halvdel af 1600-årenes Danmark og Europa var præget af krige og konflikter. Kejserkrigen og svenskekrigene havde vist, at Jylland lå fuldstændig åben for fremmede troppers hærgen, og der var et stort behov for en stærk fæstning til at bevogte både Jylland og overgangen til øerne. Fredericia blev grundlagt, hvor der ikke lå noget bysamfund i forvejen. Bønderne i en række af områdets landsbyer blev derfor tvunget til at



Fig. 2. Fredericia 1755. Midt i billedet ses Stribbroen. Mellem broen og Strandporten ses en mindre bygning, der muligvis har været konsumtionsbod. Inde i byen ses to af vindmøllerne, der ligeledes havde konsumtionsboder. Foto: Lokalthistorisk Arkiv, Museerne i Fredericia.

nedrive deres gårde og genopføre dem i den nye by, for at sikre den et befolkningsgrundlag. Allerede i 1657 blev fæstningen imidlertid erobret af den svenske hær, som efter halvandet års besættelse efterlod en ruinhob.

Da byen skulle genopbygges fra 1660, var situationen i Danmark ændret. Landet lå forarmet hen, og et systemskifte havde fundet sted. Den danske konge var nu enevældig. Dette betød blandt meget andet, at prioriteringer og fokus flyttede mere og mere over mod hovedstaden frem for, at man investerede store summer i andre danske byer. For Fredericias vedkommende betød det, at fæstningen næsten blev genopført, men at pengene var opbrugt, da det blev tid til at tage fat på byudviklingen. Værst for byen var det, at kanalerne og havnen aldrig blev gravet. Det gjorde, at en stor del af byens areal var ubeboeligt. Her skulle kanalerne have hjulpet med at dræne de sumpede områder. Herudover havde byens næringsliv det alvorligt svært uden en egentlig havn. Skibe måtte lægge til ved en skibsbro ude i Lillebælt, hvor de var udsat for vind, vejr og strøm.

Under de givne forhold var det dog meget naturligt og oplagt, at byens første egentlige toldkammer skulle placeres ved Stribbroen i 1797, da det var her, der var brug for et toldpakhus.

Toldernes indtægt

Toldvæsenets indtægtsgrundlag i Fredericia adskilte sig en del fra andre købstæders, da byen havde strømtolden for Lillebælt og indbyggerne havde forskellige privilegier i forhold til andre afgifter. I 1657 blev konsumtionen indført. Det var en samling indirekte skatter og afgifter, herunder portkonsumtionen, der var en afgift på alle indenlandske varer, der blev indført til byerne. Den blev ophævet allerede i 1662, men genindført i 1671. Herefter virkede den til 1850. For Fredericias vedkommende omtalte de forskellige privilegier og resolutioner ofte konsumtionen, hvor byens borgere i en årække fik nedsættelse eller helt slap for denne afgift. For at hjælpe med genopbygningen fik byen tildelt nye privilegier i 1661, heriblandt rettighed som stabelstad. Dette betød, at byen havde tilladelse til at ind- og udføre alle slags købmandsvarer samt tvang for fremmede til i mindst otte dage at lade deres varer oplægge inden de blev bragt videre. Der blev desuden givet ti års frihed for told og accise samt kun halv told og accise de følgende ti år. I 1674 fik byen påny privilegier med ti års toldfrihed, der blev afskaffet med de sidste privilegier i 1682, hvor man i stedet fik 30 års frihed for konsumtion mv.

Toldvæsenet var som sådan ikke nogen indbringende forretning i Fredericia i 1600-tallet. Tolder Peder Skov blev da også udnævnt til både tolder og postmester i 1680'erne for at have en anstændig indkomst. Disse to poster gav toldereren en anseelig position i byen, ligesom det også lykkedes for Peder Skov at få hævet sin tolderløn af kong Christian V, og i 1692 kunne han donere en altertavle til den nyopførte Trinitatis Kirke i Fredericia. Som tak for dette måtte toldereren opføre en lukket stol på væggen i kirken til brug for sig selv og sin familie, samt få en muret begravelse under koret. Tolderenes velstand blev forbedret i 1700-tallet, hvor de skiftende toldere var vigtige personer i deres by, og hvor toldvæsenet måtte ansætte flere personer til at varetage opgaverne i byen.

Konsumtionen krævede tolderes tilstedeværelse forskellige steder i byen, og der var otte opkrævningssteder. Der var én ved hver af de tre porte og én ved hver af de fem møller i byen. Der var derfor også behov for otte betjente til varetagelse af opkrævningen af told. Disse skulle aflønnes af toldens indtægter, og det løb nogenlunde rundt. I 1764 var der således et underskud på



Fig. 3. Stubmøllen på Østervold omkring år 1900. Acciseboden ses til venstre for møllen; her skulle konsumtionen betales for det til byen indbragte maledt korn. Efter konsumtionens ophør i 1851 blev konsumtionsboderne i byen solgt til nedbrydning. Boden ved stubmøllen var den eneste, som ikke blev nedbrudt, da møllens ejer købte den til brug i forbindelse med møllens drift. Her stod bygningen til engang i 1900-tallet. Foto: Lokalhistorisk Arkiv, Museerne i Fredericia.

40 rigsdaler, mens der i 1765 var et overskud på 25 rigsdaler. Indtil 1779 var opkrævningen af konsumtionen forpagtet ud til den højstbydende. Fra 1779 overtog toldvæsenet selv opkrævningen.

Strømtolden

Strømtolden var blevet indført samtidig med indførelsen af Øresundstolden i 1429, og den ophørte også i 1857 samtidigt med Øresundstolden. Den var dog betragtelig mindre end Øresundstolden. I år 1700 var der eksempelvis kun 136 skibe, der betalte strømtold i Fredericia, og skibene, der gik gennem Lillebælt, var mindre skibe, hvoraf mange var i indenrigsfart. Indtjeningsmæssigt hentede strømtolden i Nyborg og Fredericia kun en tiendedel af, hvad Øresundstolden hentede i Helsingør.

Opkrævningen af strømtolden forløb ved, at alle skibe, der passerede toldlinjen i Lillebælt mellem Strib og den gamle færgebro ud fra Strandporten i Fredericia, skulle lægge til ud for fæstningen. Skipperen skulle derpå tage ind i byen og melde sig til toldinspektøren. Her forelagde skipperen skibets papirer, målebrev og dokumenter vedrørende ladningen mm. Toldinspektøren kunne derpå udstede et pas og tolden kunne betales, når toldkassereren havde udregnet tolden i henhold til taksterne.

Fredericias andet toldkammer

De skiftende toldere havde således konsumtionsboder otte forskellige steder i byen, men et toldkammer med pakhusplads kom som nævnt først ret sent. Kontorlokalerne befandt sig formentlig i tolderens private hjem, inden toldkammeret blev opført i 1797 på stranden uden for Strandporten. Bertel Bruun lejede i dette pakhus fem fag ud til toldvæsenet til pakhus og vejerbod. Der var således ikke tale om store forhold.

Ret hurtigt blev denne placering ved stranden uden for volden dog igen upraktisk, da en mindre havn endelig blev gravet i 1808-1815. Dette var den første egentlige havn i Fredericia, på trods af de store planer om en havn ved byens grundlæggelse i 1650. Pga. forskellige omstændigheder blev havnen som nævnt aldrig gravet i forbindelse med byens grundlæggelse. Dette var i den grad med til at bremse byudviklingen i Fredericias tidligste tid. I forbindelse med havnearbejdet blev der i 1810'erne opført et nyt toldkammer

ved havnens vestside. Denne bygning var på 13 fag i én etage. Bygningen var i grundmur med tegltag og forsynet med en tofags kvist til ophejsning af varer. De ti fag var indrettet til værelser med kontorer og tre fag til vejerbod. Herudover var der to små udbygninger, der henholdsvis blev brugt til brændehus og til lokum. Loftet blev brugt til opmagasinering af varer.

Dette toldkammer modsvarede dog formentligt slet ikke behovet, der var stigende efter havnens fremkomst. Allerede i 1839 blev der arbejdet med planer om at opføre et nyt toldkammer ved sydenden af havnen. Disse planer kuldsejlede dog, da militæret skulle høres i sagen. Militæret argumenterede med, at den plads, der var udset til toldkammer, var en del af en plads, som ifølge de oprindelige planer for Fredericias Fæstning skulle udlægges som kanal. Eftersom man i 1839 ikke vidste, om fæstningen på et tidspunkt skulle fuldføres i henhold til planerne, ville militæret kun give tilsagn til byggeriet mod, at byggeriet kunne nedrives uden erstatning. Dermed blev denne plan ikke til noget. Andre planer, som en udbygning af det eksisterende toldkammer i 1843, blev heller ikke gennemført.



Fig. 4. Gl. Havn i Fredericia omkring 1930, hvor byens toldkammer nummer to og tre begge ses. Bygningen til højre er toldkammeret fra 1810'erne, mens bygningen til venstre er toldkammeret fra 1845. Efter opførelsen af det tredje toldkammer blev forgængeren ombygget til havnefogedbolig. Denne funktion havde den til 1913. Foto: Lokalthistorisk Arkiv, Museerne i Fredericia.

Toldkammerets personer

Hvor travlt der var i toldkammeret vides ikke med sikkerhed, men erindringstekster kan af og til give et billede af det reelle arbejde. Præsten Laurids Prip var barn i Fredericia i 1840'erne, og han skrev siden sine erindringer om opvæksten i byen. Gennem hans observationer kan man få et billede af både det fysiske toldkammer og af menneskene, der arbejdede i det. På toldkammeret var der eksempelvis anbragt to gådefulde jernbøjler på hver sin side af gadedøren. Disse to bøjler havde dog en meget praktisk funktion, da de blev brugt af told-, konsumtions- og strømtoldskasserer Johan Jacob Drastrup, når han skulle op ad trappen til toldkontoret. Drastrup var tidligere jæger i militæret, og han deltog i forsvaret af København under englændernes bombardement i 1807. Drastrup havde været med til at bjærge nogle efterladte kanoner, under beskydning af engelske skibe. I den forbindelse rev en engelsk kanonkugle begge Drastrups ben af. Han var på dette tidspunkt kun 21 år. Efter krigen blev Drastrup tolder i Kerteminde og fra 1832 i Fredericia.



Fig. 5. Strøm-, told- og konsumtionsinspektør, kammerherre Carl Philip Julius Lorentz (1789-1865). Foto: Lokalhistorisk Arkiv, Museerne i Fredericia.

Der var flere bemærkelsesværdige personer inden for toldvæsenet i Fredericia i 1840'erne. Laurids Prip beskrev eksempelvis toldinspektør og kammerherre Carl Philip Julius Lorentz (1789-1865) som indbegrebet af alt fint og fornemt. Umiddelbart synes den unge Prips opfattelse af toldinspektøren at være helt rigtig. Lorentz kom til Fredericia som told-, konsumtions- og strømtoldsinspektør i 1829, efter at have tjent som officer i kongens Livjægerkorps samt som guvernementssekretær og regimentskvartermester i den danske koloni Tranquebar i Indien. Han blev udnævnt til kammerherre og havde fået ridderkorset. Siden blev han rådmand i Fredericia og formand for byrådet. Herudover opførte han pragtvillaen Bella Vista i Fredericia. Lorentz har med sikkerhed af sine medborgere været betragtet som en fin og fornem herre i byen, men indtryk af personer kan jo i høj grad variere alt efter øjnene der ser. Overtoldinspektoratet for Nørrejylland delte ikke umiddelbart dette indtryk. I 1841-1842 blev personalet ved de forskellige toldsteder bedømt, og der faldt nogle hårde bedømmelser i Fredericia. Lorentz blev eksempelvis beskrevet således, at »han i gerningen aldrig bliver toldinspektør, men kun anser sin embedsstilling som nødvendig til standsmæssigt at opretholde kammerherren.«

Det var bestemt ikke alle ansatte ved toldvæsenet i Fredericia, der var fornemme, og det var øjensynligt næppe travlhed, der prægede toldkontorene. Prip konstaterede i hvert fald tørt, men dog med en vis respekt, at:

»Toldpersonalet syntes os i øvrigt aldrig at have noget at bestille, men de var jo, selv om de som oftest gik med hænderne på ryggen og røg af deres merskumspiber, alligevel statens årvågne øjne, der i stilhed betragtede enhver, der gik forbi, og takserede enhver mistænkelig pakke, man holdt i sin hånd.«

Det tredje toldkammer

I 1844-1845 blev der opført en ny toldkammerbygning i Fredericia. Den blev opført i grundmur syd for det gamle toldkammer. Det gamle toldkammer blev året efter solgt til havnekommissionen, som indrettede det til havnefogedbolig.

Det nye toldkammer var oprindeligt kun en enetagesbygning med et 24 alen langt forhus og et 26 alen langt baghus. Dette baghus tjente i en kort overgang i 1850'erne som byens første telegrafstation. I 1869 måtte forhuset forhøjes med en etage. Inden da oplevede toldkammeret dog en form



Fig. 6. Toldkammerets tilknytning til kongehuset var synligt til dagligt over døren på et skilt, men ved særlige lejligheder blev tilknytningen endnu mere synlig. Således blev toldkammeret udsmykket, som det ses på billedet, i forbindelse med kong Christian IX og dronning Louises guldbryllup den 29. maj 1892. Og naturligvis førte det kongelige toldkammer splitflag. Foto: Lokalthistorisk Arkiv, Museerne i Fredericia.

for vandalisme. Under Første Slesvigske Krig 1848-1851 var Fredericia i 1848 kortvarigt besat af prøjsiske tropper. En af soldaterne skrev således på den nye toldbygningens vægge »Vergeltung für Glücksburg«. Dvs. Gengældelse for Glücksburg. Hvilken gengældelse for Glücksburg, den prøjsiske soldat har henvist, til er dog ukendt.

Toldkammerbygningen var efter ombygningen i 1869 indrettet således, at der i stueetagen fandtes kontor for toldkontrollørerne, et hovedkontor, nattevagtslokaler samt pakhusrum. På førstesalen fandtes toldforvalterens kontor og endnu et hovedkontor. I gården var bygningens lokum under et halvtag.

Denne toldkammerbygning var i brug frem til 1941, hvor man flyttede toldkammeret til den tidligere banegårdsbygning i Oldenborggade. Det gamle toldkammer blev herefter benyttet til havnetoldkontor, inden Fredericia Kommune overtog det og rev bygningen ned i 1953.

I 1851 oplevede toldvæsenet en mærkbar nedgang i Danmark. Konsumtionen blev ophævet og toldvæsenet måtte derfor reducere antallet af ansatte. I Fredericia blev således syv af ni underbetjente afskediget i 1851, hvorefter toldvæsenet i Fredericia kun havde ni ansatte i alt. I 1857 stoppede strømtolden også. Dette betød dog ikke alverden for byen. Faktisk havde strømtolden mest betydet en formel forskel mellem Fredericia og de øvrige toldstæder, mens strømtolden reelt ikke havde bidraget stort til byen gennem indtægter, hvorimod Helsingør havde draget stor nytte af Øresundstolden. Det havde dog naturligt nok betydning for toldvæsenets personale i byen.

Fredericia var på dette tidspunkt endnu en militær fæstningsby, der hovedsageligt ernærede sig ved avlsbrug, mens de næringsdrivende og industrien fortsat var i mindretal. Dette ændrede sig ikke stort før anden halvdel af 1800-tallet, hvor jernbanens tilkomst i 1866 gjorde Fredericia til et trafikalt knudepunkt i den danske jernbanetransport, og i 1870-1880 blev havnen udvidet betragteligt. Herudover etablerede Statstelegrafen sig i Fredericia, hvor telegrafstationen blev den største i Nordeuropa. I anden halvdel af 1800-tallet og langt op i 1900-tallet blev Fredericia således præget af fire grupper af indbyggere med etatsfolk (militæret, jernbanen, post- og telegrafvæsenet samt toldvæsenet), og hertil kom avlsbrugere, industri- og handelsfolk samt arbejdere. Efter nedlæggelsen af Fredericia Fæstning i 1909 fik byen i mere og mere udpræget grad en identitet som etatsby og industriby.

Fredericias fjerde toldkammer

I 1941 blev tre af etaterne fysisk rykket sammen i den gamle banegårdsbygning i Oldenborggade. Af praktiske årsager var Fredericia Banegård i 1930'erne blevet flyttet uden for den gamle bykerne. Dette efterlod en meget stor bygning, der kunne bruges til flere formål. Den gamle banegård blev derfor indrettet med telegraflokaler, toldkammer og postkontor. Det var imidlertid ikke en beslutning, der vakte glæde i byen.

Allerede i slutningen af 1930'erne var der diskussioner om udnyttelsen af de tomme banegårdsbygninger, hvor især trafikministeren ønskede, at de tre etater skulle rykke ind. Fredericias erhvervsliv gik dog imod, og argumenterede længe for, at banegårdsbygningen i Oldenborggade lå for langt væk fra bykernen, hvilket gjorde det til en uhensigtsmæssig placering for især posthuset. Ikke desto mindre blev planerne ført ud i livet, og toldvæsenet, postvæsenet og telegrafen rykkede i 1941 ind i den nu ombyggede ba-

negård. Bygningen var oprindeligt tegnet af N.P.C. Holsøe og indviet som banegård i 1869. Det var et pragtbyggeri, som i 1893 desuden fik tilføjet et par store trappetårne på sydfacaden.

Flytningen til Oldenborggade betød, at toldvæsenet fik tredoblet dets plads i forhold til det gamle toldkammer på havnen. Det betød til gengæld også, at afstanden til havnen blev betydelig større. Dette var dog nærmest uundgåeligt uanset hvor toldkammeret skulle ligge, for Fredericia Havn blev udvidet gentagne gange i løbet af 1900-tallet.

Indgangen til toldkammeret var den gamle hovedindgang til banegården. Herfra kom man ind i en bred gang tværs gennem bygningen til peronen, der lå bag bygningen. Inde i bygningen kunne man til højre komme til toldassistenternes kontorer, kontoret for forbrugsafgifter, toldforvalterens kontor, hovedkontoret, frokoststuen, toiletter med brusebad, laboratorium og toldbetjentenes kontor. Gik man derimod til venstre kom man til toldkontrollørens kontor, vejerboden, pakhuset og udleveringsrum.

I 1968 blev Fredericia Distriktstoldkammer med virkning fra 1969 oprettet ved en sammenlægning af toldkamrene i Fredericia, Assens og Middelfart. Distriktstoldkammeret blev fortsat drevet fra den gamle banegård i Fredericia frem til 1982, hvor nyistandsatte lokaler i en tidligere klædefabrik i Nørre Voldgade kunne tages i brug.



Fig. 7. Den gamle banegård fra 1869 i Fredericia var tegnet af arkitekt N.P.C. Holsøe. Holsøe var en af de mest brugte banegårdsarkitekter i sin tid, og opførte bl.a. de fleste stationsbygninger på de jysk-fynske baneanlæg. Holsøe udviklede den typiske købstadsstation med pavilloner og en trekantet gavl med ur, som også ses i Fredericia. Bygningen benyttes nu til private virksomhedskontorer. Foto: Lokalthistorisk Arkiv, Museerne i Fredericia.

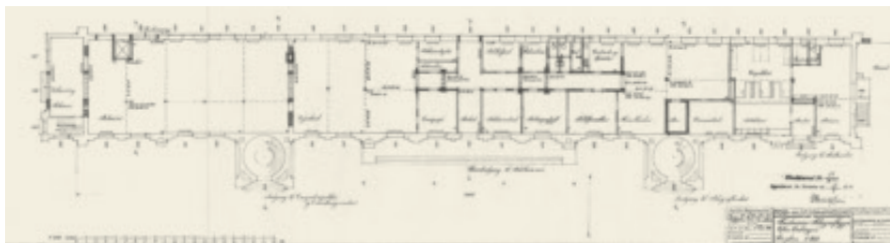


Fig. 8. Plantegning over ombygningen af den gamle banegård til toldkammer, posthus og telegrafstation i 1940-1941. Foto: Fredericia Kommune.

LITTERATUR

- Becker-Christensen, Henrik: *Protektionisme og reformer 1660-1814. Dansk Toldhistorie bind II*. Toldhistorisk Selskab 1988.
- Fode, Henrik: *Liberalisme og frihandel 1814-1914. Dansk Toldhistorie bind III*. Toldhistorisk Selskab 1989.
- Housted, Erik: »Toldvæsen og toldere i Fredericia«. I: Zise. *Toldhistorisk Tidsskrift*. Nr. 1 1984, s. 4-29.
- Møller, Anders Monrad: *Etaten og traditionerne 1914-1945. Dansk Toldhistorie bind IV*. Toldhistorisk Selskab 1990.
- Prip, Laurids: *Pastor Prips Ungdomserindringer*. 1911.
- Ravnholt, A: »Accise og Konsumtion med specielt henblik på byerne i Vejle Amt«. I: *Vejle Amts Aarbøger* 1929, s. 78-114.
- Rescripter, Resolutioner og Collegialbreve den danske Krigsmagt til Lands angaaende*. 1805-1857.
- Schelde-Jensen, Bodil, Søren Jacobsen, Jørgen Peder Clausager: *Fredericia 1650-1970 – drøm, dårskab og duelighed*. Odense Universitetsforlag 2000.
- Schmidt, P.M.: *Havnefogdens erindringer. Med uddrag af logbogen*. Fredericia 1942.

UPUBLICERET KILDEmateriale

- Rigsarkivet, Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg
- B-302 Fredericia Toldkammer: 1867-1969, Sager vedr. Toldkammerets bygninger.
- B-302 Fredericia Toldkammer: 1850-1927, Årsberetninger.
- B-302 Fredericia Toldkammer: 1829-1970, Inventarprotokoller og -lister.
- Fredericia Kommunes Byggesagsarkiv*
- Byggejournal nr. 14/1940 – 6432-001 A.
- Lokalhistorisk Arkiv, Museerne i Fredericia*
- A2252: Toldvæsenet.

Vamdrup Toldsted og Stationsby

AF JENS BRUHN

Vamdrup Toldsted

Rigsdagen besluttede den 10. marts 1861 at anlægge en jernbane mellem Flensborg og Fredericia.* Det engelske selskab Peto, Brassey & Betts fik til opgave at realisere projektet. Den 4. september 1863 mødtes derfor en ekspropriationskommission fra Ribe Amt og repræsentanter for Vamdrup Sogn for at drøfte, hvilke arealer der skulle eksproprieres for at muliggøre jernbaneanlægget. Udover dette aftaltes det ligeledes, hvordan linjeføringen skulle være, og hvor den fremtidige station skulle placeres mellem de to mindre bebyggelser Øster Vamdrup og Vester Vamdrup. Jordarbejdet kom hurtigt i gang, men måtte standses, da krigen 1864 brød ud, men i januar 1865 blev der fra dansk side atter taget fat på anlægsarbejdet. I herværende artikel redegøres for Vamdrup Toldsted og Stationsby, og artiklens illustrationer skildrer Vamdrup Toldkammer, dets personale og dets omgivelser, så toldkammeret bliver sat ind i den kontekst, hvor toldere, gendarmen samt jernbane-, post- og telegraffolk m.fl. havde deres fælles arbejdsplads i mere end 50 år. Placeringen af de enkelte bygninger og kontorer er lidt usikker, bl.a. pga. stationsbranden i 1911, men også pga. stationsområdets stadige udbygning som følge af trafikudviklingen og det dermed øgede behov for yderligere faciliteter.

På trods af krigen blev strækningen mellem Flensborg og Vojens allerede åbnet for trafik den 1. oktober 1864, men først den 1. december 1866 blev hele strækningen Fredericia-Vojens åbnet for trafik både nord og syd for Kongeågrænsen. Selve åbningen foregik uden større festivitas; kun lokomotiverne blev pyntet med flag og et par kranse.

I 1868 indgik Preussen og Danmark en aftale, der betød, at Vamdrup fremover skulle være dansk grænsestation og endestation for de tyske nordgående tog, mens Vojens fra den 15. september 1867 og frem til 1920 var

den preussisk/tyske grænsestation. Vamdrup fik derfor fra 1868 stationeret preussisk jernbanepersonale ved Vamdrup Station. Dette var dog ikke helt uproblematisk, for som lokalhistorikeren I.H. Byriel skriver i »Minder fra Vamdrup Sogn«:

»At danske Folk saa ikke helt mildt til de tyske Uniformer, siger sig selv, men heldigvis blev der udnævnt en tysk Stationsforstander, som forstod at udjævne Modsætningerne mellem Dansk og Tysk, saa Forholdet blev meget fredeligt. Han hed Jesper Clausen, født i Harrislev ved Flensborg 1847 og var tysk Stationsforstander i Vamdrup fra 1868 til sin Død d. 16. Jan. 1902.«

Andetsteds skriver I.H. Byriel i 1919:

»At nationale Modsætninger ikke har ført til Rivninger mellem danske og tyske er en Kendsgerning, som vi har kunnet glæde os ved i de mange Aar fra 1868 til 1918, og som vi væsentlig kan takke baade de danske og de tyske Stationsforstandere for. At et par unge tyske Assistenten ikke har kunnet dy sig under Krigen, men er fremkommen med ubetænksomme Ytringer om vort Land og Folk, har de maattet betale med øjeblikkelig Forflyttelse sydpå.«

Sommersted var dog tillige tysk grænsestation for persontrafikken fra 1871 og frem til slutningen af september 1915, hvor Farris overtog denne rolle frem til Genforeningen.



Fig. 1. Parti af Østergade i Vamdrup omkring 1913, hvor man har fået fortov i begge sider af gaden, og flere har fået telefon, som det fremgår af masterækken i venstre side af gaden. Derimod har man endnu ikke fået elektrisk gadebelysning. Postkort, ukendt fotograf. Lokalhistorisk Arkiv for Vamdrup.

At man valgte at placere den nye grænsestation i Vamdrup skyldtes formentlig, at terrænet ved selve grænsen ved Farris bestod af mose- og engdrag, der var af en beskaffenhed, som vanskeliggjorde anlægsarbejder. Dette problem afstedkom en livlig diskussion om det betimelige i, at Vamdrup, der lå omkring fem km nord for grænsen, fremover skulle være grænsestation. Ville det trods alt så ikke være bedre, om det blev Kolding 15 km længere mod nord? Denne idé satte toldvæsenet sig imod med den begrundelse, at afstanden mellem grænsen og Kolding var for lang og for ukontrollabel for tolderne.

Jernbaneaftalen betød, at alle passagerer og gods til og fra Danmark skulle skifte tog i Vamdrup. Dette medførte, at der måtte indrettes plads til toldbehandling af de rejsende og af toldpligtige varer. Derfor blev »Toldstedet



Fig. 2. Uden for Vamdrup Station ses personale fra toldvæsenet, nemlig toldforvalter Alfred Konrad Billenstein (1831-1918), toldforvalter i Vamdrup 1870-1885, og toldkontrollør Jacob Elisius Foss (1824-1888), fra 1875-1885 toldkontrollør i Vamdrup og 1885-1888 toldforvalter i Vamdrup, statsbanerne, nemlig stationsforstander J. Skovsted, den tyske jernbane, nemlig stationsforstander Jesper Clausen, samt en ikke navngivet restauratør siddende på en tønne. Billedet var oprindeligt 23,8 × 27,5 cm og gengav ikke mindre end 15 fag af den i alt ca. 30 fag lange træbygning. Fotografiet er fra efter 1875, idet Foss gjorde tjeneste som toldkontrollør i Vamdrup 1875-1885. Told- og Skattemuseet.

paa Vamdrup Jernbanestation« oprettet 1. november 1866, hvor strækningen Fredericia-Vamdrup blev åbnet, som et af de nye »Toldsteder, Toldoppebørselssteder og Toldcontrolposter« langs den nye landtoldgrænse. Vamdrup Toldkammer, som det blev til, hørte administrativt under Overtoldinspektoratet for Nørrejylland. Et stort antal toldere og grænsegendarmen kom derfor til at forrette tjeneste ved Vamdrup Toldkammer de næste godt 50 år frem til efteråret 1920. Det ny grænsetoldsted med kontorer, visitationslokale, vagtværelser og depoter blev indrettet i selve stationsbygningen.

Af andre større grænsetoldsteder oprettedes i 1865 et i Vedsted, et i Foldingbro og et i Taps, hvor de preussiske toldsteder på den anden side af grænsen først blev oprettet 15. september 1867.

I 1881 nedlagdes Foldingbro som selvstændigt toldsted og underlagdes Vamdrup. Tilsvarende blev toldstedet i Taps nedlagt i 1902 og omdannet til



Fig. 3. Vamdrup Station, set mod nord i 1870'erne. Vamdrup Station rummede fra oprettelsen i 1866 og frem til Genforeningen i 1920 Vamdrup Toldkammer. Det var ikke nogen imponerede grænsestation, de rejsende oplevede, når de ankom til eller rejste fra Danmarks østlige grænsejernbanestation. Det giver dette fotografi et fint indtryk af. Her ses den danske perron, som er oplyst af fire karbid- eller petroleumslamper. Ukendt fotograf. Told- og Skattemuseet.



Fig. 4. Vamdrup Station, set mod nord 1900. Den rødmalede stationsbygning med hvide vinduesrammer og grønne sprosser på den danske side af stationen. For enden af stationen den fritstående kommandopost, hvorfra rangerarbejdet styredes, ofte ved hjælp af signalhorn. Længst mod syd ses skiltet »Gjennemgang«, hvorefter der formentlig følger et skilt med »II Kl. Ventesal«, idet noget af teksten er skjult af rangermaskinen, mens man kun kan gisne om teksten på det sidste skilt i den nordlige ende af stationsbygningen. Ved perronen ses en af De Jydske-fyenske Jernbaners rangermaskiner af typen litra F nummer 64. Foto fra ca. 1900. Told- og Skattemuseet.

kontrolpost under Kolding Toldkammer. Den vestlige del af Taps tolddistrikt med kontrolstedet i Brønøre blev samtidigt henlagt under Vamdrup Toldkammer.

Vamdrup Toldkammers distrikt var omfattende, idet det i 1891 omfattede toldkontrolstederne i Foldingbro, Skodborghus, Knagmølle og Jels-Bastrup samt grænsegendarmeristationerne ved Nielsbygård, Holte og Farris og fra 1902 også Brønøre.

Den første stationsbygning i Vamdrup stod klar i 1866 og var opført som en midlertidig og ikke bemærkelsesværdig 68,5 m lang og 10,3 m bred træbygning, der var malet svenskrød, med hvide vinduesrammer og grønne sprosser. Som de fleste øvrige nye danske grænseovergange var stationen også her tænkt som en midlertidig bygning, da man fra dansk side håbede på en snarlig grænserevision.



Fig. 5. Vamdrup Station, set mod syd. Her ses den danske perrons skiltning tydeligt. Længst mod syd ses skiltet til »Billetudsalget«, derpå følger gennemgangen »Til tyske Tog«, dernæst skiltet til »II Kl. Ventesal« og i forgrunden »III Kl. Ventesal« og »Restauration«. Skiltningen har dog over tid ændret sig afhængigt af anvendelsen af de enkelte lokaler og bygningens indretning, men hvor skiltens tekst desværre ikke er lige tydelige på alle fotografier. På selve perronen udfolder sig lidt liv, hvor nogle dragere med deres ladvogne formentligt ventende på næste togs ankomst. På taget ses stationens otte skorstene, hvor én er ved at blive repareret af en håndværker, som ligger lige neden for tagryggen. Fotografi fra ca. 1905, ukendt fotograf, Lokalhistorisk Arkiv for Vamdrup.

Stationsbygningen lå midt på banelegemet med en perron til begge sider mellem de mange spor, en såkaldt »ø-station«. På den vestlige side ankom og afgik danske tog og på den østlige side de tyske. Togene var ikke gennemgående, så alle passagerer måtte skifte tog her og gennem stationsbygningen for dansk toldkontrol og tillige fra 1917 paskontrol, da der da blev indført pas-tvang for alle, der ville rejse ind i eller ud af Danmark.

I stationsbygningens sydlige ende fandtes de danske og prøjsiske jernbanekontorer med tilhørende faciliteter: Portørstuer, lampisteri samt 1. og 2. classes ventesal. I midten af bygningen havde det danske toldvæsen kontorer, der omkransede et ret stort visitationslokale, benævnt »toldsalen«. I den nordligste del var der indrettet jernbanerestaurant, 3. classes ventesal,

et postkontor og nogle hjælperum. Det var kun den danske toldbehandling, der foregik i Vamdrup. Skulle man sydpå, foregik det tyske toldeftersyn i Vojens eller 1871-1920 i Sommersted/Farris.

I den nordlige ende af stationen var en høj kommandopost blevet opført, formentlig allerede i 1866. Herfra blev rangerarbejdet dirigeret, ofte ved hjælp af et signalhorn, når der skulle rangeres og manuelt skiftes spor.

Hvorledes toldernes lokaliteter tog sig ud, fortæller toldstedets inventarliste meget fint.

Toldforvalterens kontor var indrettet med kakkelovn, bogreol, knagerække og klædeskab. Lokalet var derudover møbleret med en sofa med tøjbetræk, hvor der lå to tæpper foran, et skrivebord med toldforvalterens skriveredskaber, toldstedets messingtoldsegl og en læderskrivemappe. En servante og en toiletspand hørte også med til bekvemmelighederne på chefens kontor.



Fig. 6. Vamdrup Banegaard, set fra Østergade. Til højre i billedet indkørslen til den tyske side af stationen med lokomotivremise, pakhus og drejeskive samt perron. Til venstre ses den dansk del af stationen med perron samt pakhus og forskellige andre jernbanebygninger. På perronen på den danske side ses flere høje lysmaster med kulbuelamper. Statsbanerne etablerede i 1905 eget »elektricitetsværk« på stationen, idet et gammelt lokomotiv leverede drivkraften til »lysmaskinen«, men efter at Vamdrup Gasværk blev oprettet i 1911 og efterfølgende på opfordring fra statsbanerne i tilknytning hertil i 1912 etablerede elektricitetsværk, overtog dette forsyningen af stationen med elektrisk lys og kraft. Postkort fra ca. 1908, ukendt postkortforlag. Jens Bruhns samling.



Fig. 7. Jernbanestationen set fra den danske side af stationen. Det fremgår tydeligt, at de rejsende skulle passere en del spor for at nå frem til indgangen til perronerne. Postkort fra ca. 1910, ukendt postkortforlag. Svend Erik Brodersens postkortsamling.

Toldkontrollørernes kontor fremstod ikke helt så fint. To skriveborde dominerede rummet, men der var hverken sofa eller toiletpand. Gulvbelægningen var linoleum.

I regnskabskontoret var der ligeledes opstillet to skriveborde foruden en chaiselong. I lokalet opbevarede nogle af de toldredskaber, som brækjern, jernsøgere og hamre, der anvendtes, når toldeftersynet skulle være ekstra grundigt.

Toldassistenternes kontor var mere spartansk indrettet. Møblementet var her tre stole, en sofa og vandtøjet, dvs. servantestellet, sæbekoppen og potten. Her opbevarede tillige tommestokke, båndmål, brækjern, skrue-trækkere og forskellige stempler.

Toldofficianterne og toldmedhjælperne måtte tage til takke med kontorer, som også skulle fungere som vagtværelser. Indretningen bestod derfor af en bæk med madras og en stol med rørflettet sæde foruden vandtøjet.

Toldpakhusets inventar bestod af forskelligt skabsammen af defekte borde og skrivepulte.

Af Vamdrup toldkammers årsberetning fra 1880 fremgår, hvor mange togvogne der dette år passerede grænsestationen. I nordgående retning drejede det sig om 9.434 gods- og passagervogne, og i nærheden af 7.000

personer havde passeret grænsen på denne travle banegård. Som årene gik, øgedes antallet af rejsende og gods, op til udbruddet af Første Verdenskrig.

Efterhånden som trafikken tog til, opførtes forskellige bygninger på jernbaneterrænet. På det vestre terræn, »den danske side«, opførtes lokomotivremise, kulgård, vandtårn, vandkran og drejeskive samt et stort varehus til omladningsgoods og en kvægrampe.

På det østre terræn, »den tyske side«, blev der ligeledes opført lokomotivremise, kulgård, vandkran og drejeskive til brug for de tyske tog.

Toldstedets personale bestod gennem alle årene almindeligvis af en toldforvalter, to toldkontrollører, seks toldassistenter og fem toldofficerter. Derudover var der tilknyttet en toldassistent ved toldstederne i både Brønø og Foldingbro og en toldofficerter ved overgangstederne ved Jels-Bastrup og Skodborghus.

I begyndelsen af 1917 var de tjenestegørende ved Vamdrup Toldkammer, udover toldforvalteren, to toldkontrollører, syv toldassistenter, fem toldofficerter og en rorsbetjent samt derudover en toldassistent i Brønø, en toldofficerter i Jels-Bastrup og en i Skodborghus samt en overrorsbetjent i Foldingbro.



Fig. 8. Vamdrup Station, set mod nord mod kommandoposten. Ved perronen holder et persontog og på sporet ved siden af yderligere et, som formentlig er under rangering. Postkort fra ca. 1910, ukendt postkortforlag. Lokalthistorisk Arkiv for Vamdrup.



Fig. 9. Et formentlig nylig ankommen persontog trukket af et lokomotiv af typen Litra R I ved den danske perron, hvor der stadig er fuld damp på lokomotivet. Til venstre, mod nord, ses varehuset og et brændehus. Fotografi fra ca. 1915, ukendt fotograf. Lokalhistorisk Arkiv for Vamdrup.

På stationen var der også i lange perioder (1880-1886 og 1900-1920) placeret en grænsegendarmeripost, der sorterede direkte under Grænsegendarmeriets chef, og som derfor kunne arbejde uafhængigt af toldforvalteren. Gendarmernes arbejde bestod i at afvise vagabonder og andre uønskede personer samt at assistere det lokale politi. De kunne desuden efter aftale med toldforvalteren deltage i toldeftersynet af de rejsende.

De toldpligtige varer, som passerede toldstedet mod Tyskland, var for hovedpartens vedkommende grove varer. Det var ofte let fordærvelige fødevarer som flæsk, smør, rå ben, sild, fisk og østers, men også kunstgødning, soda, halm, groft papir, tjære og frø var varer, som udførtes i betydelige mængder.

Derudover passerede mange levende dyr grænsen her, hvorfor der også var ansat dyrlæge, som skulle varetage veterinærkontrollen af de passerende dyr. I perioder var der en livlig indførsel af russiske heste, hvilket medførte, at toldpersonalet kunne oppebære en biindtægt, da en del af honoraret for veterinærtilsynet fordeltes mellem toldassistenter og toldmedhjælpere.

Også hvervet som observatør for Meteorologisk Institut i København blev



Fig. 10. Vamdrup Station, den tyske perron, fotograferet mod syd. Bag godsvognen ses nogle af ejendommene i Østergade og til venstre anes stationsmøllen. Fotografiet er taget før stationen brændte i 1911. Håndkoloreret postkort, ukendt postkortforlag. Lokalhistorisk Arkiv for Vamdrup.

varetaget af toldkontrollører og toldassistenter. Der aflæstes således døgnet rundt barometerstand, vindretning og -styrke. Vindretningen registreredes ved hjælp af en vejrfloj på stationens tag. For dette arbejde udbetaltes et mindre beløb, der var et kærkomment supplement til den ikke alt for høje løn.

Den senere toldforvalter i Kalundborg, Einer Bruun (f. 1886) forrettede som toldassistent tjeneste i Vamdrup i årene 1915 til 1917. I Zise 1/1978 fortæller toldinspektør Karl Henrik Suhr (f. 1903) nogle af de anekdoter, som Bruun siden fortalte om sine oplevelser ved grænsetoldstedet:

»Toldassistenterne i Vamdrup havde en ekstrabeskæftigelse som meteorologer, men det blev jo, som Einer Bruun sagde, ikke altid de rigtige meldinger, der blev afsendt. Fx kom Carl Ludvig Hansen [f. 1884] gang på gang og spurgte: »Du Einer, sig mig lige, når vinden er vesten, er det så når den blæser mod vest, eller når den kommer fra vest?« Det lærte han aldrig.

Men hvad, der var værre, var, at når assistenterne på natholdet havde fejret et eller andet og måske fået lidt rigeligt med øl, så benyttede de regnmåleren, når de om morgenen, inden de gik hjem, skulle af med øllet.



Fig. 11. Hilsen fra Vamdrup. En rangermaskine af typen litra F er på vej ind til den danske perron. Postkort fra ca. 1900, Jacob Sand's Forlag, Vamdrup. Jens Bruhns samling.

Det var selvfølgelig ikke alle kollegerne, der gik med på den spøg, og derfor korrigerede væskeaflesningen, men det hændte dog, at man i et jysk dagblad kunne læse, at lufttrykket havde været højt over hele landet med solskin og ingen nedbør, undtagen det sydlige Jylland, hvor der havde været kraftigt nedbør, hvilket antageligt måtte skyldes en kraftig tordenbyge af lokal karakter. Nå, dette lille ekstrajob blev så fratrækket toldassistenterne og overdraget til andre og mere pålidelige aflæsere.»

For at forebygge, at der blev kastet varer af toget, skulle personalet ledsage toldgods, der transporterendes i åbne togvogne, til forskellige toldsteder. Denne opgave optog en stor del af toldofficianternes arbejdstid. Var alle toldofficianter optaget, blev det toldassistenternes og medhjælpernes tur til at tage del i dette arbejde. Ofte kom det som en kærkommen afbrydelse fra det almindelige arbejde med en tjenesterejse, som tilmed også belønnedes med diæter.

Udover disse ekstraopgaver betød tjenesten ved Vamdrup Toldkammer også, at personalet ofte måtte have nattjeneste. Dette udløste et ekstra tillæg, som betød, at tolderne ved toldstedet var bedre aflønnet end mange af deres kolleger ved andre tjenestesteder. Således oppebar de syv toldassistenter ved



Fig. 12. Efterhånden som trafikken tog til opførtes forskellige bygninger på jernbaneterrænet. På det vestre terræn, det danske område, opførtes lokomotivremise, kulhus, vandtårn, vandkran, drejeskive, og varehus med vejerbod til omladning af gods og kvægrampe. Her ses vandtårnet efter at det var blevet forhøjet i 1914. Toget, der ses, er et af de driftssikre rangerlokomotiver af typen Litra F. Fotografi fra ca. 1916, ukendt fotograf. Lokalhistorisk Arkiv for Vamdrup.



Fig. 13. Vamdrup Station efter branden i 1911. Den 7. februar 1911 udbød der brand i den sydlige del af stationsbygningen. Branden opstod i lampisteriet, det lokale, hvor der blev hældt petroleum på togenes lamper. Det var under en sådan påfyldning, at branden brød ud. Det lykkedes dog at stoppe branden, inden den nåede toldvæsenets lokaler, men alligevel blev en del af toldvæsenets inventar flammernes bytte, mens andet blev vandskadet. Det ser ud til, at tegningerne til stationsbygningen fra 1866 til en vis grad blev genanvendt ved genopførelsen. Den nye bygning blev nedrevet i forbindelse med opførelsen af en ny station i 1955. Fotografi fra 1911, ukendt fotograf. Lokalhistorisk Arkiv for Vamdrup.

Vamdrup Toldkammer i 1917 årligt hver ekstra 200 kr. i diæter for nattjeneste, ca. 50 kr. fra Meteorologisk Institut samt 40 kr. i befordringsgodtgørelse, alt udover deres årsløn på 1.470 kr., mens de to toldkontrollører hver ekstra fik 300 kr. i diæter for nattjeneste, 35 kr. fra Meteorologisk Institut samt 50 kr. i befordringsgodtgørelse udover deres årsløn på 2.400 kr., og toldforvalteren udover sin årsløn på 3.600 kr. modtog 200 kr. i diæter for nattjeneste, 150 kr. fra Meteorologisk Institut, 60 kr. for besørgelse af veterinærpolitiforretninger samt i befordringsgodtgørelse 410 kr., men hvor der dog var et fradrag på 450 kr. i årlig leje for embedsboligen. De højestlønnede af toldofficerterne og overrorsbetjenten havde en årlig løn på 1.320 kr. med varierende fradrag for tjenestebolig, mens de lavestlønnede, toldofficerter og rorsbetjenten, havde en årlig løn på 1.200 kr., hvor der dog for et par af toldofficerterne var et fradrag på 150 kr. for årlig leje af tjenestebolig.

Store dele af den oprindelige stationsbygning nedbrændte den 7. februar 1911, men en ny næsten tilsvarende station genopstod hurtigt som af fugl Phønix af asken. Indretningen af stationsbygningen ændredes dog en smule, da der blev indrettet et større telegrafkontor med publikumsbetjening, ligesom toldernes kontorforhold forbedredes og toldsalen blev gjort større.

Det var fra stationerne i Ribe og Vamdrup, at størstedelen af gendarmerne den 5. maj 1920 under stor festivitas startede rejsen til deres nye arbejdsplads langs den nuværende grænse. Den 8. november 1920 blev Kongeågrænsen sløjfet, og de omkring 100 tilbageblevne gendarmere drog derfor også sydpå. Dermed var et stykke danmarkshistorie afsluttet, og et nyt kapitel kunne tage sin spændende begyndelse.

Af Haandbog for Toldetaten 1920 fremgår, at Vamdrup Toldkammer fort-



Fig. 14. Toldpersonalet har taget opstilling til fotografering i visitationslokalet. Fra lokalet kunne de rejsende fordele sig i de ventesale som passede til deres rejsehjemmel. Over døren i baggrunden skiltes med vejen til »III Klasse Ventesaal«. Bemærk, at lokalet er oplyst ved hjælp af nogle store petroleumslamper. Vamdrup Station fik i 1905, som en af de første i landet, indlagt elektrisk lys. Fotografi fra 1890'erne, fotograf J. Bloch, Lyngby. Lokalhistorisk Arkiv for Vamdrup.



Fig. 15. Tolderne står klar i »Toldsalen« til at modtage de rejsende for at tjekke tasker og kufferter. Alle passagererne skulle i Vamdrup gennem tolden ved indrejse fra Tyskland eller udrejse sydpå, skønt den egentlige grænse lå omkring fem km længere sydpå ved Farris. Fotografi fra ca. 1906. Told- og Skattemuseet.

sat eksisterede, da redaktionen af håndbogen sluttede 1. oktober 1920, selv om en del af personalet er flyttet ned til den nye grænse; men af den efterfølgende Haandbog for Toldetaten 1923, hvor redaktionen er sluttet 1. august 1923, fremgår, at Vamdrup organisatorisk er blevet til »Kolding Toldkammer med Vamdrup«.

Personalet i Vamdrup er da toldkontrollør C.P.C.D. Kofoed (f. 1875) og toldassistent Anton Petersen, begge med tjenestebolig og toldmedhjælper Harald Oluf Olsen (f. 1903) samt derudover overtoldbetjent C.L.E.H. Dichmann (f. 1856), ligeledes med tjenestebolig.

Toldkontrollør C.P.C.D. Kofoed blev 24. maj 1921 udnævnt til toldkontrollør og forflyttet til Vamdrup, hvorfra han igen blev forflyttet til Esbjerg 24. januar 1928, og toldassistent Anton Petersen blev forflyttet til Vamdrup med virkning fra 1. februar 1919 og forflyttet til Odense 21. december 1923, mens toldmedhjælper Harald Oluf Olsen gjorde tjeneste i Vamdrup fra 1. februar 1923 og frem til 1. februar 1925.

Personalet i Vamdrup Stationsby indskrænkede sig efter Kofoeds forflyttelse i 1928 til toldassistent O.J. Nyeberg (f. 1874), som var tjenestegørende

i Vamdrup fra 21. december 1923 til sin død 26. marts 1939. Herefter var der ikke længere fast toldpersonale i Vamdrup, men man bibeholdt helt frem til toldreformen i 1971 en ugentlig ekspeditionsdag på stationen i Vamdrup med udsendt personale fra Kolding Toldkammer.

Det fremgår af Toldforvaltnings-Reglementet om »Toldvæsenets Organisatoriske og Personelle Ordning m.v.« fra 1935, at Vamdrup Toldkontrolsted da var bemandet med én toldassistent, samt at man havde tlf. Vamdrup 67. Der var:

»Vareklarering hver Mandag, Onsdag og Fredag fra Kl. 10-13 (i Forbindelse med udsendt Overopsyn fra Kolding Toldsted).



Fig. 16. »Toldsalen«, nu oplyst ved hjælp af højthængende elektriske lamper, men en af de tidligere anvendte petroleumslamper hænger dog fortsat ned fra loftet. Toldpersonalet iført deres dybgrønne uniformer afventer det næste tog. Tolderen med det lyse overskæg som ser direkte mod kameraet er toldassistent Jens Sørensen Dahl (f. 1873), halvt skjult bag ham ses toldkontrollør Peter Madsen Grevlund (f. 1857), til højre for ham bl.a. toldassisterne Hans Gerhard Nielsen (f. 1878) og Volmer Edvin Georg Schultz (f. 1856). Helt til højre ses en gendarmerisergent iført mørkegrå kappe og lyseblå felthue. Forrest til venstre ses daværende sergent C.N.V. Mikkelsens søn Lauritz, hvis fortælling om sin far er gengivet i artiklen Smuglernes skræk i herværende årbog. Postkort fra ca. 1908, P. Hansen, Vamdrup. Told- og Skattemuseet.



Fig. 17. Toldassistenternes kontor. Fotografi fra et af toldvæsenets sparsomt indrettede kontorer på Vamdrup Station. Her ses toldmedhjælperne Christian Rudolph Seehuusen (f. 1865), der sluttede sin karriere som toldinspektør i København, og Theodor Georg Vilhelm Thomsen (1867-1928), der sluttede som toldforvalter ved Sydhavnens toldforvaltning. Fotografi fra begyndelsen af 1890'erne, ukendt fotograf. Lokalhistorisk Arkiv for Vamdrup.

Iøvrigt Ret til hver af Ugens øvrige Søgnedage fra Kl. 10-12 at foretage Klarering af Postforsendelser samt til hver Søgnedag at foretage Klarering af Vognladninger med Varer af Utvivlsom Beskaffenhed.«

Efter Genforeningen mistede stationen sin funktion som grænsestation, og blev omdannet til en landstation på Længdebanen. Sporanlægget og størstedelen af bygningerne på den danske side blev fjernet i 1933, mens skinnerne på den tidligere tyske side i et vist omfang blev bevaret og efterfølgende anvendt som hovedspor i begge retninger.

I forbindelse med en fornyelse af stationen blev træstationen nedrevet i 1954 og erstattet af en ny og mindre stationsbygning samt et nyt posthus opført i røde mursten, mens banelegemet blev hævet med et par meter, så der kunne bygges en jernbanebro over Østergade, hvorefter ledvogterstillingen ved jernbaneoverskæringen i Østergade blev nedlagt i 1956.

Vamdrup Stationsby

Vamdrup Stationsby er beliggende 15 km sydvest for Kolding. Landskabet omkring byen er en flad hedeslette, der gennemskæres af den østligste del af Kongeåen, som løber syd om byen.

Da jernbanen kom til Vamdrup, lå der kun få landejendomme i området, hvor byen nu ligger. Byen voksede faktisk op på den bare mark lidt nord for Kongeåen.

Grænsestationen og toldstedet beskæftigede allerede i de første år et stort personale, der nødvendigvis skulle bo forholdsvis stationsnært. I de første år var boligforholdene fortlivende for mange af toldassistenterne, der i en lang periode måtte gå et par kilometer frem og tilbage fra toldstedet til Bastrup Kro for der at få kost og logi.



Fig. 18. Personalet foran toldekspeditionen, Vamdrup Toldkammer, 1893. Personerne ifølge tekst på billedet, i uvis rækkefølge, men formentlig fra venstre mod højre: Toldmedhjælper Laust Christian Frederik Heise (f. 1867), toldassistent Christoph August Friedrich Klusmann (f. 1820), toldmedhjælper Ferdinand Philip (f. 1867), toldkontrollør Oluf Theodor Thomsen (f. 1849), toldassistent Julius Martinus Mazanti (f. 1827), toldforvalter Jacob Bang (f. 1844), toldmedhjælper Theodor Georg Vilhelm Thomsen (1867-1928), toldassistent Hans Laurids Knudsen (1834-1906), toldmedhjælper Hans Agerbek Poulsen (f. 1867) og toldassistent Niels Poulsen Jepsen f. 1844). Told- og Skattemuseet.



Fig. 19. Toldembedsmændene har taget opstilling foran indgangen til »Toldexpeditionen«. Fotografiet viser nogle af de toldere, som i 1892 udgjorde personalet i Vamdrup ved landtoldgrænsen. Øverst til venstre daværende toldmedhjælper Theodor Georg Vilhelm Thomsen (1867-1928), toldassistent Christoph August Friedrich Klussmann (f. 1820), toldkontrollør Oluf Theodor Thomsen (f. 1849), toldassistent og løjtnant Julius Martinus Mazanti (f. 1827), toldassistent Valdemar Carl Christian Bredal (f. 1862) og toldforvalter, kaptajn Jacob Bang (R, DM) (f. 1844). I forreste række er fra venstre toldassistent Hans Laurids Knudsen (1834-1906), toldmedhjælper Christian Peter Frederik Friis (f. 1865), der i årene 1889-1893 var stationeret i Hejls under Taps, samt toldmedhjælper Christian Rudolph Seehusen (f. 1865). Fotografi fra 1892, ukendt fotograf. Lokalhistorisk Arkiv for Vamdrup.

For at afbøde denne boligmangel lod staten opføre tre solide og funktionelle bygninger til brug for embedsværket. Den ene bygning blev embedsbolig for stedets toldforvalter og en toldkontrollør. Den anden var tjenestebolig for stationsforstanderen frem til 1899, hvor tjenesteboligen henlagdes til en nyopført bygning, og den tredje skulle anvendes af jernbanepersonalet. Foruden de danske tjenesteboliger var der fra 1868 og frem til 1920 en tjenestebolig for den tyske stationsforstander og hans familie.



Fig. 20. Vamdrup Toldkammers samlede toldpersonale. Toldforvalter i Vamdrup 1903 til 1909, Tyge Josias Allese de Fine Bunkeflod (1863-1952), omgivet af toldstedets personale. Bagerste række fra venstre: 1 Sergent Christian Nielsen Vraa Mikkelsen (1866-1933), 2 ukendt, 3 toldofficiant Leopold A. Christensen (f. 1845), 4 toldofficiant K.V. Hansen (f. 1858), 5 toldofficiant Hans Johansen (f. 1860) og 6 sergent Jørgen Fransen (f. 1870). Mellemste række fra venstre: 1 toldassistent Volmer Edvin George Schultz (f. 1856), 2 Jens Sørensen Dahl (f. 1873), 3 toldassistent Anders Carl Christensen (f. 1876), 5 toldofficiant Hans Hinrichsen (1844-1914), 6 toldassistent Jes Madsen Jensen (f. 1874) og 7 toldofficiant C.L.E.H. Dichmann, (f. 1856). Forreste række fra venstre: 1 toldassistent Kristen Madsen Weber (f. 1874), 2 toldkontrollør Riddervold Julius Harald Rudolph Møller (f. 1855), 3 toldforvalter Tyge Josias Allese de Fine Bunkeflod (1863-1952), 4 toldkontrollør Peter Madsen Grevlund (f. 1857) og 5 toldassistent Volmer Edvin Georg Schultz (f. 1856). Fotografisk postkort fra 1908, fotograf Søren Sørensen (1879-1963), Vamdrup. Jens Bruhns samling.

Vamdrups vækst skyldtes fortrinsvis de mange embedsmænd og deres familier, som byen skulle huse. Da grænsen blev flyttet sydpå i 1920, udgjorde det samlede personale af embedsmænd og funktionærer ved toldvæsenet, grænsegendarmeriet, post-, telegraf- og jernbanevæsenet omkring 200 personer. De offentligt ansatte og deres familier udgjorde dermed 25-30 % af byens indbyggertal på ca. 2.300.

De mange offentlige aktiviteter trak hurtigt mange håndværkere og handlende til stationsbyen. I 1901 var indbyggertallet 1.543 og i 1911 var byens



Fig. 21. På den danske perron har den danske overtrafikassistent A. G. Berg og den tyske Oberbahnassistent Tönnies taget opstilling. Ved perronen kupévogne med løbebrædder, hvorfra konduktøren billetterede de rejsende. Over dørene til stationen ses de skilte, som skulle hjælpe de rejsende »Til de tyske Tog«, »I & II Kl. Ventesal« samt »III Kl. Ventesal« og »Restaurant«. Fotografi fra ca. 1905, ukendt fotograf. Lokalhistorisk Arkiv for Vamdrup.

indbyggertal vokset til 2.103, der fortrinsvis var beskæftiget inden for handel, transport, håndværk og industri. Flytningen af embedsværket betød en stagnation af indbyggertallet i stationsbyen, der i 1930 var på 2.017 og i 1940 faldet til 1.969.

Indtil 1883 var Vamdrup Stationsby ikke repræsenteret i sognerådet, som hidtil med få undtagelser havde bestået af gårdejere. Som første repræsentant for byen indvalgte toldforvalter Alfred Konrad Billenstein (1831-1918), der var toldforvalter i Vamdrup 1870-1885, men som i 1885 måtte udtræde af sognerådet, da han 27. juli samme år blev udnævnt til toldinspektør i Randers.

Toldkontrollør Jens Nielsen (f. 1841), der 11. december 1885 var blevet udnævnt som toldkontrollør i Vamdrup, var sognerådsformand 1889-1890,



Fig. 22. Toldofficianter. Under Vamdrup Toldkammer var ansat toldofficianter, en ældre betegnelse for toldbetjente. Ved grænsen var der i perioder ansat op til 12 officianter. De fleste af disse havde først været engageret i en længere årrække i Grænsegendarmeriet, men da tjenesten i dette korps var fysisk krævende, søgte veltjente gendarmere ofte over i toldvæsenet til en mindre strabadserende tjeneste som toldofficiant. Her ses fem officianter i deres uniformer bærende 8 eller 16 års hæderstegn for underofficerer, et hæderstegn, der fortæller, at de har gjort pletfri tjeneste som gendarmere. Stående fra højre C.L.E.H. Dichmann (f. 1856), K.V. Hansen (f. 1858), Leopold A. Christensen (f. 1845), siddende Hans Johansen (f. 1860) og Hans Hinrichsen (1844-1914). Fotografisk postkort fra ca. 1908, fotograf Søren Sørensen, Vamdrup. Jens Bruhns samling.



Fig. 23. Personalet foran Vamdrup Toldkammer, fotograferet 1914. Stående bagerst fra venstre: Toldofficiant C.L.E.H. Dichmann (f. 1856), gendarm Christian Nielsen Vraa Mikkelsen (1866-1933), toldassistent Hans Jørgen Jensen (f. 1877), toldofficiant L.A. Christensen (f. 1845), toldassistent Jes Madsen Jensen (f. 1874), toldofficiant Hans Hinrichsen (1844-1914), toldassistent Johannes Karl Vilhelm Tock (f. 1877), toldofficiant H. Johansen (f. 1860), toldassistent Olaf August Schaltz (f. 1881), toldassistent Christen Carl Eduard Bang-Hansen (f. 1879), sergent Hansen, toldassistent Axel Martin Christian Andersen (f. 1878), fungerende toldofficiant Jens Nielsen, samt toldofficiant A.H. Andersen (f. 1879). Siddende forrest fra venstre: toldkontrollør Axel Thorup-Jensen (f. 1879), toldforvalter Rasmus Cornelius Tornøe (1862-1947), samt toldkontrollør Frants Henrik William Johan Rinck-Hansen (f. 1867). Told- og Skattemuseet.

men måtte udtræde af sognerådet, da han 14. marts 1890 blev udnævnt til toldforvalter i Hobro. Noget blandede embedsmændene sig således i byens anliggender, selv om de ofte var tjenestegørende på stedet i kortere tid, idet de som hovedregel måtte flytte for enten at få en højere stilling eller en bedre løn, hvilket sidstnævnte ikke i alle tilfælde afhang af stillingsbetegnelsen, men af tjenestestedets beliggenhed.

Byen har sin egen middelalderlige sognekirke, opført ca. 1200, som fik tårn og kor i 1920. Derudover et missionshus, opført 1899, som afløste et i 1889 nybygget hus, der var blevet overdraget til Indre Missions Samfund



Fig. 24. Vamdrup Station var en af byens største og livligste arbejdspladser, hvor forskellige etaters embedsmænd havde deres virke. Her ses perronen på den danske side af stationen med danske toldere i forgrunden og jernbanens folk i baggrunden opstillet ved indgangen »Til de tyske Tog«, hvor de rejsende skulle passere dansk toldkontrol, før de kunne rejse videre sydpå med de tyske tog. Af skiltningen ses derudover »I & II Kl. Ventesaal« og i den fjerneste ende skimtes »III Kl. Ventesaal« og »Restaurant«. Fotografisk postkort fra ca. 1916, ukendt fotograf. Lokalhistorisk Arkiv for Vamdrup.

i Vamdrup af missionshusets bestyrelsesformand. Desuden: Vester Vamdrup Skole, bygget 1835; Vamdrup private Realskole, oprettet 1885 og med eksamensret fra 1893; dyrlæge fra 1870; Vamdrup Sygekasse, stiftet 1874; læge fra 1878; et apotek, åbnet i 1894, hvor man indtil da skulle afhente apotekervarerne i Kolding; De Gamles Hjem opført i 1918 med plads til 30 beboere; dertil to offentlige lystanlæg. Derudover statsbanernes grænsestation, Vamdrup Banegård; Kolding Sydbaners endestation, Vamdrup Østbanegård, opført 1912, hvorfra der var etableret et forbindelsesspor til Vamdrup statsbanestation til brug ved udveksling af godsvogne; toldkammer; telegrafstation; postkontor; Sydjydsk Telefonselskabs telefoncentral oprettet i 1892 med 18 abonnenter, hvor der ved Jydsk Telefons overtagelse i 1922 var 197 abonnenter.



Fig. 25. Tre danske toldembedsmænd, hvor toldassistenten til venstre er Hugo S. Schramm (f. 1873), mens de to andre ikke er identificerede. Fotografi fra ca. 1915, ukendt fotograf. Lokalthistorisk Arkiv for Vamdrup.

Byen havde flere pengeinstitutter, således Vamdrup Sparekasse og Vamdrup Bank oprettet i henholdsvis 1882 og 1916, mens Kolding Laane- og Diskontokasse oprettede en filial i Vamdrup i 1904. Desuden: Et elektricitetsværk oprettet i 1904; et gasværk oprettet i 1911; flere købmandshandler; en brugsforening, oprettet 1908; to hoteller, Boysens Hotel fra 1893 og Centralhotellet fra 1906, hvor sidstnævnte i 1920 blev omdannet til Missionshotellet, men hvor der allerede fra 1867 havde været gæstgiveri på stedet; to andelsmejerier, Vamdrup Mejeri, oprettet 1888, som hentede mælk alle ugens dage og Bastrup Mejeri, som blev oprettet i 1897 af Indre Missions gårdmænd i protest mod at Vamdrup Mejeri havde søndagsåbent.

Dette betød, at Bastrup Mejeri var et såkaldt »søndagshvilende« mejeri. Desuden: En ostefabrik; cikorietørreriet »Dannebrog«; et savskæreri; et cementstøberi; en tagstensfabrik.

I Koldingposten den 24. oktober 1876 kunne man om Vamdrup læse:

»... Mindre bekendt turde det Opsving være som et andet Sted ved vor



Fig. 26. Fem uniformerede toldassistenter, en civil og en løjtnant iført kappe, hvide handsker og sabel, fotograferet op ad en tysk 3. classes togvogn med skiltet »Von Vamdrup nach Altona-Hamburg«. Fotografi fra ca. 1920, ukendt fotograf. Lokalhistorisk Arkiv for Vamdrup.



Fig. 27. Stationspladsen set fra kommandoposten. I forgrunden skinnelegemet, toldpakhus med vejerbod samt depotbygning, og i baggrunden skimtes embedsboligerne for ansatte ved toldvæsenet og jernbanen. Således ses længst til venstre i billedet toldforvalterens bolig, den næste bygning var frem til 1899 stationsforstanderens bolig, mens den tredje bygning husede jernbane- og postpersonale på gennemrejse og helt til højre ses »den nye« stationsforstanderbolig fra 1899, der siden 1985 har huset Kongeåmuseet. Håndkoloreret postkort fra omkring 1908, P. Hansen, Vamdrup. Bjarne Hansens postkortsamling.

Sydgrænse har taget, skjøndt Stedet selv, nemlig Vamdrup, som Grænsejernbanestation og Toldsted er enhver noksom bekendt.

Hvorvel Stationen havde et betydeligt Opland, saa indskrænkede Bygningerne ved samme sig for en 6 a 7 Aar siden dog kun til Gæstgivergaarden og et par mindre Huse, foruden Funktionærernes Boliger. Dette er nu helt forandret, i det før så triste Vamdrup, som man gerne vilde anse for et Slags Sibirien, og hvor den ulykkelige Forviste, der var tvungen til der at tage Ophold, næppe kunde faa Tag over Hovedet, end sige en anstændig Bolig for en Familie, forbauses den Tilrejsende nu ved at forefinde, om end landlige saa dog velordnede Gader, med pæne, ny opførte og vel vedligeholdte Bygninger på Siderne, hvoriblandt en ny særdeles smuk Vejr- og Dampmølle tager sig meget fordelagtig ud, man ser store Butiksvinduer med smagfulde Udstillinger, angivende de forskellige Forretningsgrene og Haandværk, som f. Ex. Herreekviperingsmagasin, Manufaktur og Modepynt, Kolonial,



Fig. 28. Tjenestebolig. »Villabygningen« i Vamdrup, som indeholdt to tjenesteboliger til toldembedsmænd. Har også fungeret som toldforvalterbolig. Fotografi formentlig fra omkring 1880'erne, ukendt fotograf. Told- og Skattemuseet.

Jernkram og Stentøj, Agerdyrkningsmaskiner, Snedkere, Saddelmagere, Maler, Bagere, Skomagere, Slagtere, Kornhandel etc. etc. afvekslende med Privathuse og fryder sig ved de i Forhold til Klimaet paa dette for Vinden meget udsatte Sted særdeles smukke Haver og Plantninger, der omgive hvert Hus og hvori Beboerne synes at konkurrere med hverandre indbyr-



Fig. 29. Jernbanecaféen. Bygningen, der lå på den danske side af stationen, var først bolig for toldpersonale, men blev senere indrettet til jernbanecafé. Fotograferet ca. 1906. Told- og Skattemuseet.

des, navnlig maa fremhæves de ved Gaden fra Stationen til den betydeligt udvidede tidssvarende Gjæstgivergaard beliggende Bygninger for Told- og Jernbaneembedsmændene, idet der omkring disse af Embedsmændene er foretaget saare meget til Forskjønnelse af Stedet ved udstrakte Plantninger og betydelige Haveanlæg.

Hvad der især maa glæde, den der kommer til Vamdrup om Aftenen, og maa noteres som vistnok enestaaende, er at Gaderne alle ere tilstrækkelig oplyste indtil Klokken 12 med flere Stenolielamper. Beboerne ere nemlig dette Efteraar traadte sammen og have anskaffet og indført denne efterlignelsesværdige Foranstaltning, der er et meget stort Gode paa et Sted som Vamdrup, hvor der ikke alene om Dagen er den livligste Færdsel men ogsaa om Aftenen navnlig ved Togenes Ankomst og Afgang.«

Marius Sørensen beskriver i heftet »Hvad man ser fra Toget« i 1906 rejsen fra grænsen til Vamdrup således:

»Ved Grænsen. Der er ingen Station paa selve Grænsen, fordi Bastrup Mose ikke kunne bære de store Bygninger og Skinneanlæg. Vi er komne over

Grænsen næsten uden at mærke det; thi Grænsestenene er vanskelige at faa Øje paa i Forbifarten. Det tydeligste Kendemærke er, at Telegraftraadene lige i Landeskellet føres over fra venstre til højre side af Toget. Man vil ogsaa lægge Mærke til, at der lige Nord for Grænsen findes mange Flagstænger ved private Boliger: Beboerne ved, at deres sydlige Naboer glæder sig over at se Korsbanneret tegne sig mod Himlen paa Danmarks Festdage.

Vamdrup Station. Det tyske Tog gaar ind paa Østsiden af Stationen. De rejsende, blandt hvilke altid findes Tyskere – særlig handelsrejsende, som vil gøre Forretning i Danmark, samt norske og svenske, der over Frederikshavn, vender tilbage fra Mellemeuropa – gaar igennem Toldkammeret til det danske Tog. Nu er vi i Danmark. Her paa Grænsestationen mødes Jærnbansens og Postvæsenets kørende Funktionærer fra Aarhus, Nyborg og Hamborg, og de maa tidt overnatte her. For at bøde paa Savnet af Hjemmets Hygge har



Fig. 30. Jernbanerestauranten; interiør fra jernbanerestauranten på Vamdrup Station. Det var ægteparret Johan og Christine Drøgemøller, som i en lang årrække drev restauranten. Efter Johans død i 1915 fortsatte Christine driften frem til sidst i 1940'erne. Servitricen kan være serveringsjomfru Christine Christensen. Restauranten har muligvis gennem årene været placeret forskellige steder i stationsbygningen. Fotograf fra ca. 1920, ukendt fotograf. Lokalhistorisk Arkiv for Vamdrup.



Fig. 31. Liv i jernbanerestauranten. Fra Vamdrup Station foregik der en meget stor og lukrativ kreaturhandel sydpå. For at tilse og vande kreaturer og heste var der ansat nogle kreaturpassere. Her har de sat sig til rette på stationens restaurant, måske efter at dyrene er sendt afsted, for at nyde et glas øl skænket op i Christian VIII glas. Ved bordet ses sergent C.N.V. Mikkelsen (1868-1933), som også får en øl med. Fotografi fra 1916, ukendt fotograf. Lokalhistorisk Arkiv for Vamdrup.

Staten bygget Villaer med gode Soveværelser, Samlingsstuer, Spisestuer og Baderum for disse farende folk; efter hvert Togs Ankomst ser vi Funktionærer styre gennem Haverne i det lille Villakvarter.

Ved Stationen er der fremstaaet en Stationsby paa henved 2000 Indbyggere, og her har vi et Vidnesbyrd om, hvorledes Jærnvejene har grebet ind i Danmarks Næringsliv i den sidste Menneskealder; Nybyen knyttede sig ikke til de to gamle Bondebyer, Øster- og Vester Vamdrup, som ligger tæt ved, men samlede sig om Stationen ...«

Toldmedhjælper Ferdinand Philip (1867-1932), der forrettede tjeneste i Vamdrup i årene 1891 til 1894, skriver i Dansk Toldtidende 1920 om sit syn på Vamdrup:

»Vamdrup var ingen livlig By, mange af de unge, som blev forflyttet der-til, fandt den vel endog slemt kedelig, men for de fleste knytter sig alligevel betydningsfulde Minder til den, Minder om Ungdom og Sundhed, maaske

om en Ven for Livet og i hvert Fald om Opholdet i en ejendommelig, frisk Natur.«

Det kunne også gå livligt for sig i Vamdrup, for som Einer Bruun fortæller, kunne der ske ret grænseoverskridende handlinger blandt toldstedets personale, når de slap tøjljerne:

»Det var under 1. Verdenskrig, at Einer Bruun var tjenestegørende i Vamdrup. Folk af mange nationaliteter kom og gik i Vamdrup, nogle for at tjene penge, andre af andre årsager. Der gik rygter om, at toldassistent Frost [Søren Andersen Frost, f. 1880, Vamdrup 09.09.1914-09.12.1915] vistnok var en slags engelsk spion. Om dette havde noget at gøre med hans forflyttelse vides ikke, men medens han var indkaldt til sikringsstyrken blev han forflyttet til Herning. Senere kom han en tur til Vamdrup for at give et afskedsgilde ...

Festen skulle stå i Bastrup Kro. Vi begyndte i haven, men da det trak op til regn og tordenvejr, flyttede vi indendørs. Da vi gik hjem hen på natten skyllede regnen stadig ned, og Carl Ludvig var blevet så medtaget, at to mand



Fig. 32. Gendarmene vinker farvel. Den 5. maj 1920 drog det første kontingent af grænsegendarmersyd på til deres fremtidige arbejdsplads ved den nuværende grænse. For de gendarmere, der var med på denne rejse, blev det til en oplevelse, de aldrig glemte. Efter en hjertelig afsked på Vamdrup Station rejste de med særtog ned gennem Sønderjylland, hvor de overalt blev modtaget med åbne arme og af børn, der svingede med dannebrogssflag. Ukendt fotograf. Lokalhistorisk arkiv for Vamdrup.



Fig. 33. Vamdrupområdet, som frem til 1920 var grænseland. Udsnit af kort fra ca. 1920, Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig, Flensborg.

måtte bære ham. Tychsen [Edvard Tüchsen, f. 1885] gik ved siden af og dirigerede. »Når I nu er trætte, må vi hvile, og vi lægger Carl Ludvig i en vandpyt, med maven nedad. Det køler så dejligt«.

Ved fælles hjælp nåede selskabet til Vamdrup, alle våde til det bare skind. Carl Ludvig boede hos en enke med en voksen datter. Der var ingen hjemme, da vi ankom, men vi fik klædt ham af, og gav ham noget af datterens nattøj på. Hos isenkræmmeren, der havde forretning i stueetagen, »lånte« et par kolleger noget trådvæv, som blev fastgjort rundt om sengen, så han ikke kunne falde ud, og trådvævet blev pyntet med lidt blomster fra potteplanterne i vindueskarmen.

Næste dag ventede man spændt på, hvad Carl Ludvig Hansen havde at sige, men han var fuldkommen tavs, indtil Einer dristede sig til at spørge til hans befindende. »Måske synes I det er sjovt«, sagde Carl Ludvig, »men da jeg vågnede i morges og så, at jeg var spærret inde, at blomsterne voksede nedad og jeg havde tøj på med blonder, så lukkede jeg øjnene igen og sagde til mig selv: Nu er du blevet tosset Carl Ludvig.«

Ja, spøgen var vel nok drevet lovligt vidt.«

LITTERATUR

- Andersen, Ib V.: Kolding Sydbaner 1911-1948. Ynico, København 1948.
- Bay, William: Danske Statsbaners Damplokomotiver. Herluf Andersens Forlag, 1968, s 71-72.
- Berrig, Poul: Vamdrups historie fra 1864 til vore dage. Koldingbogen 2006, s 39-52.
- Berrig, Poul: Grænsebanegården i Vamdrup gennem 150 år. Lokalhistorie fra Sydøstjylland 2017, s 69-73.
- Birkebæk, C. Asschenfeldt: Vamdrup 1866-1966. Fra Grænsestation til industriby. Vamdrup 1966.
- Bundsgaard, Inge: Arbejderbevægelsen i stationsbyen. Træk af Vamdrup socialdemokratiske Forenings historie i tiden før 2. verdenskrig. Nyt fra stationsbyen 5. 1984, s 3-28.
- Byriel, I.H.: Vamdrup By. Tillæg til Danske Købstæders Historie og dets Erhvervsliv. Redigeret af O. Hougaard og A. Wedderkop Hedegaard. Dansk Handel & Industri Forlag, Odense 1919.
- Byriel, I.H.: Minder fra Vamdrup Sogn. Bind I. Historisk Topografisk Selskab for Vamdrupengen/Vamdrup Bibliotek 1983. Manuskript fra 1930'erne. 166 s.
- Ellbrecht, G.: Danske Mejerier. Ill. Haandbog for Mejeribruget i Danmark. Selskabet til Udgivelse af Nationale Haandbøger, København 1918, s 154-155 (Bastrup Andelsmejeri) og s 233-234 (Vamdrup Andelsmejeri).
- En tur i grænsestationsbyen Vamdrup 1866-1920. Kongeaa museet og Vamdrup Arkiv, Vamdrup. Folder. u.å.
- Fode, Henrik: Liberalisme og frihandel. Dansk toldhistorie, bd. 3, Toldhistorisk Selskab 1989.
- Hansen, Aage Emil: Rejsen til den nye grænse. Zise. 28. årg. 1/2005, s. 5-8.
- Hansen, Aage Emil: Kongeåen – told- og statsgrænse 1864-1920. Genforenings- og Grænsemuseet. 2001, ny udgave 2014.
- Hundevad, Peter: Indre Mission i Vamdrup. Et historisk tilbageblik gennem 120 år. Koldingbogen 2019, s 166-181.
- Haandbog for Toldetaten 1881, 1884, 1887, 1890, 1893, 1896, 1899, 1902, 1905, 1908, 1911, 1914, 1917, 1920, 1923, 1926, 1929, 1932, 1935, 1938, 1941.
- Jespersen, Poul Erik Rosenberg: Vamdrup – hvor banen krydser Kongeåen. En guide til kultur, kunst, natur og historie i Vamdrup By og Sogn. Rosenberg, Vamdrup 2016.
- Kall, Peter: Die Preußische Zollverwaltung in Nord-Schleswig in der Zeit von 1867 bis 1920 und die Verlegung der Zollgrenze im Jahre 1920. Manuskript. 1967.

- Koldingposten. Nyheds- og Avertissements-Tidende for Kolding og Omegn. Nr. 247.
Tirsdagen den 24de October 1876. [Læserbrev af 'P'].
- Lang, J.O.: Danske Gasværkers Historie. Gasværkerne og deres Mænd. Varde Folkeblads
Bogtrykkeri, Varde 1922, s 217-219 (Vamdrup Gasværk).
- Madsen, Otto: Fortegnelse over Toldetatens Titler. Zise. 16. årg. 3/1993, s 95-143, se
specielt s 108.
- Møller, Anders Monrad: Etaten og traditionerne, Dansk toldhistorie, bd. 4, Toldhistorisk
Selskab 1990.
- Pedersen, Ole Nørregaard: Operation Genforening. Statsbanerne og Sønderjylland
1918-1928. Danmarks Jernbanemuseum, Odense 2001.
- Philip, F.: Vamdrup Toldsted. In memoriam. Dansk Toldtidende, 18. årg. 1920, s 193-194.
- Riis, Steffen: Genforeningen 1920 1-2. Danmarks-Samfundet, Kolding 2020.
- Suhr, K.H.: Noget om Einer Bruun. Zise, 1. årg. 1/1978, s 19-21.
- Sørensen, Marius: Hvad man ser fra Toget. Hefte VII. Vamdrup-Aarhus. København
1906, s 3-5.
- Sørensen, Paul H.: De gamle telefoncentraler i Sydjydske Distrikt. Jydsk Telefon, Århus
[1986], s 27-28 (Vamdrup).
- Thestrup Poul: På sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og Samfundet, Bind 1, Til 1914.
Jernbanemuset, Odense 1997, s 145-147.
- Thorup-Jensen, A.: Vamdrup Toldsted 1866 – 1. november – 1916, Maanedsskrift for Told-
væsen, 10. årg., 11/1916, s 193-197.
- Toldvæsenets Organisatoriske og Personelle Ordning m.v. Toldforvaltnings-Reglement.
I. Del. København 1935.
- Trap: Danmark, bd. VIII, 1928, s 577-581.
- Vamdrup Toldsted holder 50 Aars Jubilæum. Verden og Vi, 6. årg., nr. 45, 1916, s 21.
- Wraae, Flemming, Steen Thunberg: »Jeg sender dig en hilsen – Sønderjyske stationer på
postkort«, 2011.

TAK

* Ved udarbejdelsen af denne artikel har Told- og Skattehistorisk Selskabs sekretær Gunnar Jakobsen været en inspirerende samarbejdspartner, som har ydet en meget stor arbejdsindsats og suppleret med mange oplysninger. Han skal have mange tak for gode idéer og for at øse af sin store viden og for sin hjælpsomhed. Desuden tak til Gitte Lundager, Danmarks Jernbanemuseum, museumsinspektør Jytte Thorndahl, Energimuseet, arkiv- og forskningsleder Mogens Rostgaard Nissen, Forskningsafdelingen ved Dansk Centralbibliotek for

Sydslesvig, Kolding Stadsarkiv, Birkerød Bibliotek for talrige fjernlån, jernbanehistorikerne Flemming Wraae og Svend Erik Brodersen samt lokalhistorikerne Poul Berrig, Inger Sørensen og Kirsten Wehmüller, Lokalhistorisk Arkiv for Vamdrup for mange nyttige informationer og hjælp i forbindelse med udarbejdelsen af artiklen samt ikke mindst fremskaffelse af billedmateriale. Endelig skal også postkortsamler Bjarne Hansen, Skærbæk, have tak for udlån af billedmateriale.

Smuglernes skræk

AF JENS BRUHN

Smuglernes skræk

En af de gendarmere, som virkelig har indskrevet sig i historien som en betydelig personlighed i bekæmpelsen af smugleri, er oversergent Christian Nielsen Vraa Mikkelsen (1868-1933), der fra 1900 til 1919 gjorde tjeneste i Vamdrup. Toldkontrollør Aage Emil Hansen, Kruså, overlod mig for år tilbage en kortfattet biografi om denne navnkundige grænsegendarm i Vamdrup, som Christian Nielsen Vraa Mikkelsens søn, speditør Lauritz Mikkelsen, skrev i slutningen af 1930'erne om sin fars meritter.

Christian Nielsen Vraa Mikkelsen

Oversergent Christian Nielsen Vraa Mikkelsen blev født den 5. juli 1868 i Bastrup pr. Vamdrup. Efter konfirmationen kom han i skomagerlære i Ødis Bramdrup, og kom derefter til Sønderjylland, hvor han arbejdede som skomagersvend. Hans soldatertid aftjente han ved artilleriet i København. Efter hjemsendelsen søgte han ind i grænsegendarmeriet, og blev antaget ved oberst Marcher. Den første station i tjenesten var Skibelundmark, men af kort varighed. Derefter nogle afløsningsposter længere mod vest, indtil han blev fast stationeret i Vejstrup (grænsesten nr. 117). Der var han så i seks år og blev overført til kystbevogtningen mellem Hejlsminde og Stenderuphage.

I år 1900 blev han forflyttet til Vamdrup, hvor tjenesten hovedsageligt omfattede rejsende fra syd og nord, om der var efterlyste eller uønskede personer, og tilmed omfattede stillingen også polititjenesten i Vamdrupområdet særligt når der skulle skiftes landbetjente ud. Således var det i 1913, da sergent Iver Rødsgaard Christensen (1886-1963), blev »lånt« fra gendarmeriet til politiet (en aftale, som var indgået mellem oberstløjtnant Rømeling og herredsfoged Bosch).

Christensen havde tidligere været i politiet, men var gået tilbage til gen-



Fig. 1. Sergeant Christian Nielsen Vraa Mikkelsen (1868-1933) fotograferet foran sit hus i Nørregade i Vamdrup sammen med en russer flygtet fra tysk krigsfangenskab, efter sigende en nevø til Lev Trotsky, den revolutionære, der bl.a. grundlagde Den røde Hær. Mikkelsen er klædt på til lejligheden i sin lyseblå gendarmuniform bærende sit 16 års hæderstegn for underofficerer på brystet, og i bæltet bærer han dels sin tjenestepistol M 1882 og dels den karakteristiske gendarmsabel for uberedne M 1851-52/1868. I vinduet ses fru Mikkelsen. Fotografi fra omkring 1917, fotograf Gerhard Rentzmann, Vamdrup. Lokalhistorisk Arkiv for Vamdrup.

darmeriet. Iver Rødsgaard Christensen var ungkarl. Og fik lejlighed hos os, så politi og gendarmeri var under et tag. Således fortsatte det, da »lejemålet« var slut, og den nye landbetjent L.F. Christensen kom til byen 1. januar 1914 – året der blev et skæbnesvangert år for mange, og der skete en kolossal omvæltning på alle felter.

Augustdagene var jo præget af uro, og efterhånden kom de mange udførselsforbud. Ganske vist blev der taget let på forholdene, idet herredsfogden bestemte, at når tyske jernbanefunktionærer var vant til at købe ind i Vamdrup skulle de have lov til deres indkøb til opholdet her, samt til rejsen, og det var henholdsvis Flensborg og Neumünster. Men det varede jo ikke længe, før knapheden på mange varer var ret følelig, og det var en indbringende forretning, at medtage mere, end der kunne tillades.

En beretning herom, som figurerede overalt i pressen, fortæller, at Mikkelsen anbragte en tysker i varmeskabet, men så slemt var det ikke. En tysk jernbanemand kom en dag, lille af vækst, og fylde – men var kommet til at se temmelig trivelig ud. Mikkelsen spurgte, om han havde været henne og forsyne sig, hvad tyskeren benægtede. »Æ smugler int«. »Ja, det kan jeg li' at høre, og nu da det er koldt i dag, vil jeg gerne invitere dig på en kaffepunch, da du er så flink«. Kakkelovnen var rødglødende den dag, og Mikkelsen fik flere interesserede inddraget i sin plan. Tyskeren blev anbragt op af ovnen, og den ene punch efter den anden havde sin virkning, så efter en kort tid, lignede tyskeren en fedtglinsende »bornholmer«. Til almindelig morskab blev den tyske overassistent Tönnies tilkaldt, og så kunne tyskeren gøre sig ren – så godt gørligt – med avispapir og tvist.

Efterhånden som tiden gik, var togene, der normalt kunne betjenes af 6-8 mand, ofte forsynet med 20-30 mand, der kom med for at forsyne sig. Det var jo begrænset, hvad toldopsynet kunne udrette, og de vagthavende ved grænsen, blev trukket ind på stationen, og her var der opgaver nok.

Ikke en dag gik uden anholdelser, og det var både smuglere og forretningsfolk. Både høj og lav, ja selv det tyske rige var impliceret, hvad jeg skal berette om.

Mikkelsen var pligtopfyldende, ikke smålig – men lun, så han altid så det morsomme i en sag, selvom den kunne være alvorlig for den skadelidte.

En tysker var en dag ret pralende på stationen. Ham kunne de bestemt ikke tage. Mikkelsen tog handsken op, og lovede, at inden aften var tyskeren taget, hvis han forsøgte. Mikkelsen havde kalket udhus, og hans civile klæder var overstænkedede. Det trak han i, en rygsæk på nakken, en stor stråhat

og knortekæppen i hånden, tog han ned på Vestergade, hvor han vidste, at tyskeren forsynede sig.

Mikkelsen gik op på siden af tyskeren, da han kom ud af forretningen, og spurgte om vej til banegården. »De kan jo følge med«. Han havde ikke genkendt Mikkelsen. Da de nåede jernbaneterrænet, sa' tyskeren, at her er banegården, hvorefter Mikkelsen tog politiskiltet frem, og så sad tyskeren i saksen, men med udgydelser, der næppe findes i en tysk ordbog.

Det var jo meget uheldigt at gå i den lyseblå uniform ved undersøgelse af vogne og lokomotiver, så Mikkelsen fik tilladelse til at gå i civil, og fik den store kappe farvet mørkeblå. Det skabte forvirring, og den første eftermiddag, han var »iklædt«, gik han op ad gaden og overværede, at en tysker og to civile lavede aftaler, og han hørte tyskeren sige: »Ved den første afkørsel«, så var Mikkelsen klar over, at der skulle ske noget på Bastrup Dam. Han fik sergent Søren Juhl og landbetjent Christensen sat ind i sagen. Ved aftenstide tog de ud til bemeldte sted, to på den ene side af jernbanesporet og en på den anden side gemt i nogle gyvelbuske. Det var en klar frostnat,



Fig. 2. Oversergent Christian Nielsen Vraa Mikkelsen, med kælenavnet »Smuglernes skræk«, bag en mængde rekvisitter, der var blevet benyttet til at gemme smuglervarer, som ofte var forskellige fødevarer. Fotografi fra ca. 1918, ukendt fotograf. Lokalhistorisk Arkiv for Vamdrup.

og de kunne høre afgangssignalet, umiddelbart efter kom der et par herre og blinkede. Da toget kom, sagtede de farten, og en stor sæk skulle kastes på toget. Sækken fik de, og den ene mand. Men [da] lokomotivfører Gross opdagede Mikkelsen, råbte han: »Mikkelsen hier«, og straks blev der sat fuld kraft på maskinen. Udbyttet blev 700 stk. håndsæbe – og det var store stykker.

Al orlov var suspenderet under krigen 1914 til 1918, og arbejdstiden var ubegrænset. Politistationen var tilgængelig nat og dag. Der blev indbragt smuglere og russiske krigsfanger. Fru Mikkelsen var visitrise, og de konfiskerede varer hobede sig op, og blev solgt ved auktion hver måned.

Efter en lang arbejdsdag, sagde Mikkelsen, at nu ville han hjem, men i stedet for tog han opstilling i haven til den tyske overnatningsbolig, der var omgivet af et tæt buskads og 1-5 [må være 1,5] meter højt plankeværk. Han havde ikke været der ret længe, før der kom en tysker. Denne blev vist tilbage og umiddelbart efter kom en forretningsmand med en sæk på nakken, og Mikkelsen udbrød: »Ich bin hier«, hvorefter sækken blev kastet over stakitten. Sækken lod Mikkelsen ligge, og så kom tyskeren igen, og såvel ham og sækken blev taget. Den indeholdt 41 pund margarine. Denne anholdelse fik en særlig afslutning, idet købmanden nægtede at varerne var købt hos ham. Datteren, der var ekspeditrice i forretningen, kom også i forhør, men holdt sig stum, hvortil herredsfo[ge]den sa'e til købmanden: »Jeg befaler dem som pigens fader og værge, få hende til at tale,« men Ida var stadigvæk stum, hvilket resulterede i, at hun fik en tid i Kolding Arrest. Der blev holdt rettergang i Vamdrup, hvor herredsfo[ge]den ledede forhøret, den tyske overassistent Tönnies var tilkaldt som tolk, og tyskeren skulle aflægge ed på, at han havde købt margarinen hos pågældende købmand. Herredsfo[ge]den læste edsformuleringen op, og dens betydning oversatte Tönnies, hvorefter handlingen skulle ske, men da nægtede tyskeren at aflægge ed, med den begrundelse, at han havde købt meget mere, end det, der var konfiskeret.

Jeg nævnte, at også ledelsen var interesseret i smugleri, og dette skal også berettes. Gendarmerne havde bemærket en tysk pakvogn, der med mellemrum kom til Vamdrup, og ved undersøgelse havde de aldrig fundet noget, men deres formodning skulle prøves. Mikkelsen og 3-4 andre lejrede sig på Jernbaneplassen mellem sveller og andet skrammel i nærheden af vognen.

Funktionærer kom og gik fra vognen, én smurte og havde forskellige gøremål ved vognen. Han havde altså vagten. Pludselig sprang gendarmerne frem. Men med samme negative resultat som tidligere, men da havde Mikkelsen hørte klirrende lyd af metal, og han gav ikke op. I den forhøjning, som

Tyskernes praleri holdt sig, men Mikkelsen gav dem igen. Således kom en tysker og viste Mikkelsen, at så store var de russiske lus, som han havde under sit urglas. »Åh«, sagde Mikkelsen, »det er ingenting, jeg har en tysk uniform hængende derhjemme, smidt af en tysk desertør, og der er lus, der er så store, at der er nogle, der har jernkors«. Mikkelsen blev udnævnt til oversergent i februar 1919 med station i 13. afsnit (Hafdrup-Vejen Å). Der var fire poster langs Kongeåen, næsten utilgængelige, da gendarmerne skulle posteres ved grænseskellet, ganske uhensigtsmæssigt, men sådan lød ordren.



derlig. Der blev holdt råd med sergent Søren Juhl og August Nielsen (senere togfører i Padborg) og en aften i marts måned tog de hen til gården og undersøgte laden, der duftede af gode sager. Så var der ikke tvivl længere. August Nielsen blev begravet under noget kvas, og skulle først komme frem ved et givent signal. Juhl tog opstilling mellem salpetertønder, og Mikkelsen tog plads i halmen ved den modsatte udgang. De beredne gendarmere havde netop fået revolvere udleveret, og de skulle prøves i kommende situation. De havde vel stået en times tid, da døren i porten gik op, men ikke en lyd fra Juhl, der skulle advisere først. Noget efter gik døren igen, og gendarmene hørte to mænd, der ragede op i halmen, da pludselig kom der en lyskegle og en revolvermunding fra Juhl, og med et vræl kastede de sig mod den anden udgang, men der var Mikkelsen, der på tilsvarende måde hilste dem, tilmed kom August Nielsen med sin karabin, og så sad smuglerne i saksen.

Smuglerne var frække og de så, at hvis ikke gendarmene havde haft de »pusterør« var de løbet. Ved afhøringen tilstod den ene, at nu kunne han heller ikke mere. Han smøgede bukserne op, og viste et grimt skudsår, han havde fået sig i 14. afsnit under et forsøg på smugleri. Han havde kræfter



Fig. 4. To russiske krigsfanger, flygtet fra tysk fangenskab, på vej til karantænestationen ved Brørup De bliver ledsaget af politibetjent Lars Frederik Christensen (1882-1951), indtrådt i politiet som landpolitibetjent i Vamdrup 1. januar 1914. Yderst til højre sergent Christian Nielsen Vrå Mikkelsen, som havde forestået den første afhøring af de to overløbere. Billedet er taget ud for Mikkelsens hus i Nørregade. Postkort fra omkring 1916, fotograf Gerhard Rentzmann, Vamdrup. Lokalthistorisk Arkiv for Vamdrup.

nok til at søge over på den sønderjyske side, men nu kunne han ikke holde det ud længere, da han klemte en tallerkenfuld materie ud af såret dagligt. Udbyttet den aften blev 50 pund peber, 10 pund chokolade, 10 pund kakao, 15 bund vanilje. Der var jo bagmænd – også dengang, forretningen blev ødelagt, og gården solgt.

Den 1. juni 1919 tog Mikkelsen sin afsked. En knæskade, han havde pådraget sig ved eftersyn af togene, gjorde, at han ikke ville med til den nye grænse, men fortsatte ved toldvæsenet i Frederikshøj indtil Genforeningen.

Dette var sådan set et udtog af de handlinger, der skete omkring Vamdrup. Meget mere kunne jo skrives om »dengang«, men mit skriveri er jo kun tildragelser min far var knyttet til.

Grænsen ved Taps/ Frederikshøj og grænsegendarm Niels Lauritsen Nielsen

AF JENS BRUHN

Indledning

Det var et pragtfuldt fotoalbum, som læge Edward Grann introducerede mig for. Jeg gjorde store glade, øjne, da jeg første gang bladrede det gulnede album igennem. Indholdet viste sig at være grænsevagtimester af 1. grad Niels Lauritsen Nielsens (1876-1963) billedsamling fra årene 1899 til 1920 fra de år, hvor han gjorde tjeneste ved grænsetoldstedet ved Taps/Frederikshøj.

De fine fotografier fortæller på bedste vis om, hvordan livet udspandt sig ved et af Kongeågrænsens lidt større toldsteder. Ved at studere disse fotografier får man et fornemt indtryk af hverdagslivet ved grænsen op til Første Verdenskrigs udbrud, tilværelsen ved grænsen under krigen 1914-1918 og en tid, hvor bl.a. mange, flygtet fra tysk krigsfangenskab, fandt vej over den tysk-danske grænse netop i dette område. Fotografierne giver også et fascinerende bidrag til historien om den omfattende handel ved grænseovergangen efter krigens ophør, og tillige af afstemningsdagen den 10. februar 1920 og den store genforeningsdag den 10. juli 1920, hvor kong Christian X netop her red over grænsen på sin hvide hest.

I min begejstring over de episke fotografier besluttede jeg mig for at undersøge, hvad fredsslutningen efter krigen i 1864 betød for grænsedragningen, historien om toldstedet og grænsegendarmeriets rolle i Taps og de lokale vilkår, som den unge grænsegendarm N.L. Nielsen skulle virke under. Også spørgsmålet rejste sig, hvem var denne N.L. Nielsen egentlig, og hvad tænkte og følte han?



Fig. 1. Et idyllisk sommerbillede af Frederikshøj Kro. Det var her den unge grænsegendarm Niels Lauritsen Nielsen blev indkvarteret hos enkefru Ane Margrethe Wilson (1852-1919). »Et godt Kvarter«, fortæller Nielsen i sin erindringer til Ordenskapitlet, »det blev som et Hjem for mig. Jeg mindes ikke, at der nogensinde er skiftet et eneste ondt Ord mellem os i hele den Tid, jeg var indkvarteret der. Jeg betalte for Kost og Værelse 25 Kr. pr. Maaned, indtil jeg den 1. juni 1908 fik mit eget Hjem.« Fotografi fra ca. 1900.



Fig. 2. Kort over Taps/Frederikshøj.

Fredsslutningen – grænsen rykkes mod nord

Freden efter krigen 1864 indebar, at hertugdømmerne tilfaldt Preussen og Østrig. Dette betød, at en ny grænse skulle etableres mellem Danmark og Preussen. Det blev den grænse, der benævnes »Kongeågrænsen«, og som i næsten 56 år var landegrænsen til vores sydlige nabo.

Allerede i december 1864 blev en ny lov om toldforholdene ved landegrænsen stadfæstet. Kort tid efter samledes en international grænsereguleringskommission, for at afmærke den nye grænselinje.

Afmærkningen i marken foretoges med grænsesten med numre fra 1 til 128, begyndende fra vest mod øst. Toldposter blev oprettet i Hvidding, Klaaby, Gjelsbro, Obbekjær, Kalvslund, Foldingbro, Skodborghus, Bastrup, Brænøre, Taps/Frederikshøj, Kjær Mølle, Vejstrup og Hejls. Desuden blev der oprettet jernbanekontrolsteder i Vamdrup og Vester Vedsted.

Det fortælles, at da kommissionen skulle fastsætte den præcise grænse ved Frederikshøj, inviterede kromanden den samlede kommission på en god frokost. Han beskænkede kommissionens medlemmer så grundigt, at de indvilligede i at flytte grænsen nogle hundrede meter længere mod syd end oprindelig planlagt, hvorefter kroen kom til at ligge i Danmark.

Generaltolddirektoratet fik travlt med at finde passende faciliteter til toldere og gendarmen langs den ny grænse. I Taps var det nærliggende, at valget faldt på Frederikshøj Kro.

Dens beliggenhed ud til chausseen mellem Kolding og Haderslev kunne ikke være mere velvalgt. Dele af kroen blev derfor lejet til toldkontor. Andre lokaler var allerede udlejet til læge og dyrlæge.

Tidligere lå kroen ved sognets gamle tingsted, men flyttedes i 1854 til sin nuværende beliggenhed. Kroen hed oprindelig Høkelbjerg efter en nærliggende bakke. Navnet blev også benyttet til det tyske toldsted. Høkelbjerg Kro erhvervede sine kongelige privilegier under Frederik III i 1660. I 1960 ændredes kroen navn til »Den gamle Grænsekro«.

Bygningen blev skadet ved en brand i 1896 og måtte gennemgå en omfattende renovering. Under denne dukkede en del gamle byggematerialer op, som antages at stamme fra Koldinghus slotsruin.

Krohaven dannede ramme om en række nationale møder i de år, hvor Sønderjylland var under tysk herredømme. Her kunne deltagerne nemlig frit samles og slippe for »den tyske ørns blikke«.



◁ Fig. 3. Dette fotografi, der viser tre grænsegendarmere i gallauniform, er formentlig taget for at glæde den siamesiske kong Chulalongkorn (1853-1910), der var så betaget af de danske uniformer, at han ønskede at efterligne dem i sit hjemland. Billedet viser den beredne sergent Jørgen Christensen, chefen, ritmester E.A. von Rømeling (1851-1953) og »fodgendarmen« Niels Lauritsen Nielsen (1876-1963). Fælles for de tre er, at deres uniformer var lyseblå, med karmoisinrøde passepoiler for gendarmer og underofficerer og brede striber langs benklædernes udvendige sømme hos officeren. Ritmester E.A. von Rømeling i midten har som hovedbeklædning en lyseblå kepi med sølvtræseer, sølvpompon påsat svejf og fangsnor. Hans officersdistinktioner sidder på skulderen. Patrontasken bæres i et sølvbandoler og hans sabel M 1873 er udstyret med sølvsabelkvast. På brystet bærer han Dannebrogordenens ridderkors, som han modtog den 17. februar 1897. Til venstre bereden sergent Jørgen Christensen med lyseblå kepi M 1881/87 med hvide lærredstresser, hvid pompon, svejf og en flettet karmoisinrød-hvid fangsnor og læderbandoler, hvorpå patrontasken er ophængt. Sablen er en ryttersabel M 1873 med ruslæder sabelkvast. Til højre ubereden gendarm Niels Lauritsen Nielsen iført kepi med hvid pompon uden svejf, Remington karabin M 1867 og sabel for uberedne gendarmer M 1851-52/68 med uldkvast i oldenborgernes farver rød og gul. Fotografi fra ca. 1908, fotograf A. Hofgaard, Kolding.



Fig. 4. Niels Lauritsen Nielsen som ung gendarm iklædt den enradede lyseblå gendarmeriuniform med karmoisinrød høj krave, passepoiler og skulderstropper, hvorpå en kongekrone i nysølv er fæstnet. Om halsen ses den flettede karmoisinrøde og hvide fangsnoer, som er fastgjort til en kepi, som gendarmene anlagde, når de trak i gallauniform. Fotografi fra ca. 1900, fotograf A. Hoffgaard, Kolding.



Fig. 5. Niels Lauritsen Nielsen fotograferet med sin lyseblå felthue med uldtresser og fortil et lille rigsvåben i nysølv, og i sin varme uldne sorte paletot og hvide handsker. Fotografi fra ca. 1906, fotograf Georg Burcharth, Kolding.



Fig. 6. Grænsevagtmaster af 1. grad Niels Lauritsen Nielsen aftjente sin værnepligt ved Livgarden. Han indtrådte i Grænsegendarmeriet som gendarm i Skodborghus 1. marts 1899. Blev 1. april 1899 forflyttet til Frederikshøj. På kroen her traf han husjomfru Elise Petersen, som han blev gift med den 3. juni 1908. Han blev udnævnt til sergent 1. april 1911 og gjorde tjeneste ved Frederikshøj indtil den 16. september 1920. Herefter forflyttet til Højer, hvor han forfremmedes til oversergent 1. april 1921 og til grænsevagtmaster af 2. grad 1. april 1924. Herfra blev han forflyttet til Kruså den 1. oktober 1927 og den 1. oktober 1931 oprykket til grænsevagtmaster af 1. grad i Rudbøl. Niels Lauritsen Nielsen modtog den 10. april 1919 8 års hæderstegn for underofficerer og udnævntes til dannebrogsmænd 7. januar 1941. Pensioneret 1. april 1941. Fotografi fra 1941, fotograf H. Mallings, Gråsten.



Fig. 7. Toldpersonalet har taget opstilling ved en godt pakket automobil foran dørene til kroen og toldkontoret. Bemærk det ovale toldskilt til venstre for den ene fyldningsdør. De uniformerede personer i forgrunden er fra venstre: En ukendt toldassistent, toldassistent Jens W. Knudsen (1872-1918) og sergent A.H. Bahr (f. 1861). Fotografi ca. 1910.

Det var her kong Christian X red over grænsen på sin hvide hest den 10. juli 1920 for at markere genforeningen, og kongen blev her budt velkommen af toldforvalteren i Kolding, Hans Poulsen (f. 1869).

Taps

Den unge grænsegendarm Niels Lauritsen Nielsen begyndte sin tjeneste i Taps den 1. april 1899 og fortsatte her sit bevogtnings- og toldarbejde frem til Genforeningen i 1920. Herefter forflyttedes han til Højer ved den nye grænse, og som en af de sidste gendarmere forlod han Kongeågrænsen den 16. september 1920.

Da Niels Lauritsen Nielsen kom til Taps var det en landsby med ca. 800 indbyggere, der havde egen sognekirke og præstegård, en landsbyskole,

hvor lærer Jakob Frederik Bergholt (1837-1905) introducerede peblingene for kundskabens glæder, en gymnastiksal, som tillige kunne bruges som forsamlingshus og til dilettant, en købmandshandel, en brugsforening, andelsmejeriet »Enigheden«, og i 1906 kom også et missionshus til.

I 1911 blev Taps også ved jernbaneforbindelse forbundet med omverdenen, idet den blev stationsby, da Kolding Sydbanes linje fra Kolding til Vamdrup placerede en større stationsbygning med toldkontor her. Stationsbygningen er bevaret og kan stadig ses på Stationsvej 13.

Banen tog en stor omvej for at komme til grænsebyen Taps, da det oprindeligt var meningen, at banen skulle have en lille sidebane fra Taps til Frederikshøj. Derfor fik stationen et større spornet end banens øvrige landstationer.



Fig. 8. En landauer med glade rejsende ved Frederikshøj. Gendarmene er fra venstre Anders Peter Rand (f. 1873) og Niels Lauritsen Nielsen. »Det skal bemærkes, at i de første Aar fra 1899 var forholdsvis roligt ved Grænsen«, skriver vagtmesteren i sine erindringer og fortsætter: »Smugleri var der ikke meget af, men en del Rejsende Haandværkssvende og mange Tilbagevisninger over Grænsen. Taps Toldkammer havde dengang Lokale i Frederikshøj Kro, hvorfor alt og alle, der passerede Grænsen, skulle standses og underkastes Toldeftersyn. Jeg kom i berøring med mange forskellige Mennesker.« Fotografi fra ca. 1912.



Fig. 9. Et automobil og en cyklist ved Frederikshøj en sommerdag. Sergent Niels Lauritsen Nielsen og toldassistent J.W. Knudsen er på pletten for at se, om der er varer, der skal fortoldes. Fotografi fra 1910.

Toldstedet ved Taps

Taps var oprindeligt et selvstændigt toldsted, et såkaldt grænsetoldoppebørselssted. Kontrolposterne i Vejstrup, Brønøre og Hejls (fra 1873) hørte administrativt under Taps toldsted. Toldstedet blev ved århundredskiftet ledet af toldforvalter Niels Johnsen (f. 1848), der i 1902 blev toldforvalter i Svendborg, i forbindelse med at toldkontoret ændrede status til et toldkontrolsted, og blev underlagt Kolding Toldkammer sammen med kontrolposterne i Hejls og Vejstrup, mens Brønøre blev underlagt Vamdrup. Toldstedet blev nedlagt i 1921.



Fig. 10. Midt i billedet ses toldassistent Jens Wilhelm Knudsen med sin toldkasket på hovedet. Han fejres i anledning af sin 40 års fødselsdag med en komsammen på kroen. Mange af de lokale børn, voksne og kolleger – også tyske – er mødt op for at fejre tolderens, og alle er trukket i festtøjet. Gendarmene er, set fra venstre: Niels Lauritsen Nielsen, Niels Larsen (1879-1944), en ukendt og A. H. Bahr. Under toldskiltet står toldofficiant Søren Nielsen (f. 1878) i sin nye uniform bærerende Medalje for Druknedes Redning på brystet. Fotograf fra den 26. juli 1914 – blot en uge før Første Verdenskrigs udbrud.

Grænsegendarmeriet

Den 1. januar 1839 oprettedes et »Grenzgens d'Armerie«, under navnet Det holstenske Grænsetoldgendarmrikorps. Formålet med korpset var at hjælpe og beskytte tolderne langs hertugdømmet Holstens landegrænse, der tillige var monarkiets sydgrænse. Korpsets mandskab blev rekrutteret fra forskellige lokale rytterregimenter.

Hurtigt viste det sig, at gendarmene gjorde god fyldest, og da toldvæsenet manglede personale, besluttedes det at lade gendarmene aflægge tjeneste og udstyre dem med et kongeligt toldtegn, så de fremover kunne vigelere på egen hånd.

I 1840 blev gendarmene ensartet uniformeret, da alle fremover skulle bære en lyseblå lansenerer uniform. Allerede i 1843 fik de holstenske gen-

darmer dog deres helt egen uniform. Den fulgte rytteriets uniformstradition, hvor våbenfrakken var udstyret med karmoisinrød krave og ærmeopslag, samt to rækker sølvfarvede knapper. Under krigen 1848-1850 fortsatte gendarmerne bevogtningen af grænsen; kun officererne forlod korpset for at deltage i krigen på dansk side. Efter krigsafslutningen blev korpset reorganiseret, men selv om korpset var dansk forblev kommandosproget tysk.

Ved krigsudbruddet i 1863 nedlagdes korpset og overførtes til feltgendarmeriet, hvor personellet varetog bevogtningen af broerne over Alssund, patruljetjenesten langs kysten og ledsagede de vogne, der kørte med ammunition og proviant til Dybbøl-stillingen.

Ved etableringen af Kongeågrænsen besluttedes det i januar 1865 at oprette Grænsepolitikorpset, omdøbt til Grænsegendarmeriet i 1876. Korpsets mandskab blev rekrutteret blandt tidligere gendarmer og underofficerer, der havde gjort tjeneste ved Det holstenske Gendarmerikorps. Korpset var militært organiseret og bestod af en chef, to distrikts officerer og 124 underofficerer og gendarmer.

Efter folkeafstemningen i 1920 flyttedes korpset den 5. maj 1920 til den nuværende landegrænse for at fortsætte grænsebevogtningen her.

I 1952 blev korpset omdannet til et civilt korps under navnet Toldgrænsekorpset, og de ansatte blev ikklædt sorte uniformer, som mindede en del om dem toldvæsenet benyttede.

Korpset nedlagdes den 1. april 1969, hvorefter toldvæsen og politi overtog kontrolopgaverne og patruljetjenesten.

Grænsevagtmester af 1. grad Niels Lauritsen Nielsens, DM, erindringer

I min søgen efter at kunne sætte »kød og blod« på Niels Lauritsen Nielsen henvendte jeg mig til Det kongelige Ordenskapitel, hvor der siden 1904 opbevares levnedsbeskrivelser fra de personer, som havde modtaget Dannebrogsmændenes hæderstegn. Mange af de 88 grænsegendarmer, der modtog »sølvkorset,« har til Det kongelige Ordenskapitel indsendt deres selvbiografi. Langt de fleste har beskrevet deres karriere kort og lapidarisk, men heldigvis er der andre, som har skrevet fyldigt. Niels Lauritsen Nielsen var én af dem. På fem tætskrevne foliantsider har Niels Lauritsen Nielsen beskrevet sin tilværelse, med særlig vægt på sit arbejde og de oplevelser han fik i sit virke i Grænsegendarmeriet i perioden 1898-1941.



Fig. 11. Fotografi af daværende sergent Niels Lauritsen Nielsen til forlægget til ét af tre gendarmbilleder i en litografisk serie, der viser en række militære og civile uniformers udseende. Serien udsendtes af Kongelig Hof-Guldtrækker C.L. Seifert i årene 1915-1918.

Fig. 12. Niels Lauritsen Nielsen i fuld uniform blev gengivet på fotografier, og et af disse kom desuden til at være forlæg for den række af farvelagte litografiske uniforms-billeder, som i 1915 blev udgivet af Kongelig Hof-Guldtrækker C.L. Seifert.





Fig. 13. »Der blev taget mange Smuglere, der var meget at varetage for os Gendarmere og for resten en ubehagelig Tid, fordi det ikke var let at skønne mellem ondt og godt.« Her ses nogle af de beslaglagte smuglervarer inde i visitationslokalet. Fotografi fra 1920.



Fig. 14. Det var just ikke en hyggelig stemning, som prægede visitationslokalet. Lokalet var spartansk indrettet med et langt bord, hvorpå en vægt var placeret. Det var her de rejsende skulle placere deres kufferter og andre pakkenelliker, når tolderne ville tjekke, om der var gemt toldpligtige varer i bagagen. Til venstre i billedet ses toldassistent Carl Valdemar Andersen (f. 1873) og en lille »vaghund«. Fotografi fra 1920.



Fig. 15. »Krigsfanger sneg sig over Grænsen. Derfor blev der oprettet Karantænestation i Frederikshøj for Krigsfanger, der kom her til Landet. De fik fuld Forplejning i Frederikshøj Kro, og vi Gendarmer, der var stationeret her, havde vagt og opsyn med Karantænen. Der var mange Nationaliteter samlet, mest Russere,« skriver Niels Lauritsen Nielsen i sine erindringer. Russiske, franske, rumænske og engelske krigsfanger flygtede i stort tal over grænsen til Danmark. Nogle af disse har taget opstilling for at blive foreviget i anlægget foran den hvidkalkede kro. I baggrunden ses to toldassistenter, et par gendarmere og en sygeplejerske. Atmosfæren mellem flygtninge og opsynspersonale virker behagelig afslappet. Fotografi fra 1916.

Ved sin pensionering blev han den 7. januar 1941 udnævnt til Dannebrogsmænd og indsendte den 7. maj 1941 sin velfortalte levnedsskildring, som gengives i det følgende:

»Undertegnede, der er født den 27. marts 1876 i Hjarup, Slags Herred, Ribe Amt. Søn af Husmand Jens Nielsen og Hustru Cathrine Marie Nielsen, født Poulsen, Moder døde da jeg var fem Aar, jeg kom derefter i Pleje hos min Farmor. Efter jeg var blevet konfirmeret kom jeg i Tjeneste hos Proprietær Boysen, Eliselund, Hjarup, hvor jeg blev til 10. maj 1896, da jeg blev indkaldt til at aftjene min Værnepligt ved Livgardens Linjebataljon, 3 Kompagni, nr. 11. Efter at have gennemgaaet Rekrutskolen blev jeg Oppasser for Kaptajn Kaufmann, der dengang boede ude paa Amagerbrogade Nr. 5 i en Villa med Have, som ejedes af Kaptajnen Svigerfader Fabrikant Holmblad.



Fig. 16. Sergent Nielsen fotograferet sammen med en russisk flygtning. På fotografiets bagside kan læses: »Krigsfange Rudolf Opilz f. 29/2 95 i Moskva, tysk Krigsfange i September 1914 i Karpaterne. Undvegen fra Güstrow 15. Marts 1915, igen anholdt og ført til Spandau og idømt 1 Aar og 3 Maaneders Fængsel. Derefter kom han til et stort Gods ved Eckernförde tilhørende Prins Heinrich. 3 Uger derefter for 3. Gang undvegen og kommen over Grænsen 11. Oktober 1916, efter at have gået på Flugt i 37 dage.« Fotografi fra 1916.



Fig. 17. Sergent Niels Larsen (1879-1944), en russisk krigsfange og toldassistent S.P. Axelsen (1853-1925). Fotografi fra ca. 1917.



Fig. 18. To russere, Feodocie Kriwopalow Tabow og Nicolaj Samoilow. De var flygtet til Danmark ved Taps den 5. januar 1916 og kommet i ly hos Niels Lauritsen Nielsen og hans kone. Da man i den russiske kirke fejrede jul netop i de dage, pyntede Elise Nielsen et lille juletræ for at glæde de to russere. Fotografi fra 1916.

Kaptajn Kaufmann var en streng, men pligtopfyldende Officer. Den 10. oktober blev jeg hjemsendt fra Livgarden, men mindes min Tjenestetid med Glæde, der satte sit Præg paa mig for Livstid. Efter givet Løfte vendte jeg tilbage til Eliselund igen for at indtage min Plads som Kusk hos Proprietær Boysen, men jeg ønskede mig en anden Livsbane og den 1. november 1898 indsendte jeg Ansøgningen om Ansættelse i Grænsegendarmeriet.

Det skal bemærkes at Familien Boysen stammede fra Flensborg, men havde købt Gaarden Eliselund efter Krigen i 1864, den gamle fru Boysen (Ingeborg Dorothea Boysen, født Lorenzen, 1830-1913) var dekoreret med den saakaldte Dannebrogssløjfe for at have deltaget i Hjælpen af saarede danske Soldater i Flensborg under Krigen 1864. Min Fader, Jens Nielsen, har været i Tjeneste hos Proprietær Boysen lige fra han overtog Eliselund til den blev solgt i 1904, da Boysen købte Hvidsminde ved Kolding og bad min Fader følge med ham for at fortsætte med at lede arbejdet paa Hvidsminde. Proprietær Boysen døde i 1912, men havde bedt Fader om at fortsætte som Bestyrer af Gaarden saa længe fru Boysen levede, men i 1920 solgte hun Hvids-



Fig. 19. Grænseovergangen ved Frederikshøj var et yndet motiv for fotograferne, da grænsestenene tydeligt viste, hvor grænsen mellem Tyskland og Danmark gik. Her fire fotos taget med et års mellemrum i årene 1915-1918. Til venstre ses gendarmerisergent Niels Lauritsen Nielsen, en preussisk nivellementssten og to landstormsoldater. Fotografi fra 1915.

minde og flyttede til Kolding. Boysen havde før sin Død ordnet det saaledes, at Fader skulle have sin Løn så længe han levede, samt som en Paaskønnelse have Boysens Guldlommeur med Kæde, der forelaa ingen skriftlig Bevis, men hans Ønske blev udtalt til Fru Augusta Boysens Datter Klara og Søn Fritz Erik, nuværende Kaptajn Boysen i Artilleriet, København, (f. 22.1. 1890, R 18.4. 1934, i 1947 oberstløjtnant) min Fader modtog sin Løn som nævnt saa længe han levede til Februar 1930. Fader var tildelt Sølvmedalje for lang og tro Tjeneste.

Den første Marts 1899 blev jeg ansat i Grænsegendarmeriet under daværende Chef Oberst Marcher, med Station i Skodborghus og indkvarteret hos Frederik Thomsen, Skodborghus Kro. 1. april samme Aar blev jeg omstateret til Frederikshøj, Taps og i den Anledning skulle jeg melde mig hos Obersten i Kolding, der modtog mig med de Ord: Jeg giver Dem min bedste Station ved Grænsen, fordi jeg stoler paa Deres gode anbefaling fra Proprietær Boysen, Eliselund, det bemærkes Oberst Marcher havde personlige Forbindelser med Boysens. Jeg blev indkvarteret hos Enkefru Wilson, Fre-



Fig. 20. Niels Lauritsen Nielsen med sin Remington karabin under armen, en tysk landstormsmand og den preussiske nivellementssten. Fotograf fra 1916.

derikshøj Kro, et godt Kvarter, det blev som et Hjem for mig, jeg mindes ikke, at der nogensinde er skiftet et uvenligt Ord mellem os i hele den Tid, jeg var indkvarteret der, jeg betalte for Kost og Værelse 25 kr. pr. Maaned indtil jeg den 1. juni 1908 fik mit eget Hjem. Den 3. Juni blev jeg gift med Husjomfru Elise Petersen, datter af Snedkermester Rasmus Petersen og Hustru Maren Petersen f. Aunstrup, Vivild, Revsø Herred, Randers Amt. Vi flyttede ind i et Hus, vi havde købt af oversergent Rudolph. 1. April 1911 blev jeg forfremmet til Sergent, 10. April 1919 tildelt 8 Aars Hæderstegnet. 16. September 1920 forflyttet til den ny Grænse stationeret i Højer som Næstkommanderende i 16. Grænsegendarmeridistrikt. Oversergent i 1920. 1. oktober 1927 omstationeret til Krusaa 7. afsnit. 1. Oktober 1931 Vagtmester af 1. Grad og ansat som Afsnitsleder af 16. Grænsegendarmeridiafsnit i Rudbøl. 7. Januar 1941 udnævnt til Dannebrogsmænd og den 31. Marts s.A. paa Grund af Alder afskediget af Grænsegendarmeriets Tjeneste med Pension og fra 1. April Bopæl i Graasten.

Det skal bemærkes, at de første Aar fra 1899 ved Grænsen var forholdsvis rolig. Smugleri var der ikke meget af, men en Del rejsende Haandværksvende og mange Tilbagevisninger over Grænsen. Taps Toldkammer havde dengang Lokale i Frederikshøj Kro, hvorfor alt og alle, der passerede Græn-

sen skulle standses og underkastes Toldeftersyn. Jeg kom i Berøring med mange forskellige Mennesker og blev meget nationalt paavirket, det var den Tid Köller Politikken rasede i Sønderjylland og de Sønderjyske Foreninger holdt deres store Møder i Frederikshøj Kro. Det skal nævne engang Landdagsmand Gustav Johansen, Flensborg, skulle tale i det nye danske Forsamlingshus »Frej« i Christiansfeld lige før Mødets Begyndelse kom den tyske Gendarm og slog Segl paa Døren, at Mødet var forbudt. Derefter drog hele Forsamlingen, der var mødt, til Taarning hos Gaardejer Chr. Finnemann, men ogsaa der kom Gendarmen og forbød Mødet. Gustav Johansen bad derefter Forsamlingen følge ham nogle Kilometer Nord paa til Frederikshøj Kro, hvor han saa ville holde sit Foredrag. To Cyklister blev sendt forud med Bud til Frederikshøj Kro, at der kom 200 Sønderjyder sammen med Landdagsmand Gustav Johansen, Flensborg for at holde Møde. Der blev sendt Bud til Sønderjysk Forenings Formand, Købmand Hans Have, Kolding, angaaende Mødet i Frederikshøj, saa det blev et godt vellykket nationalt Møde.

I Köller Tiden blev mange dansk sindede Personer udvist fra Sønderjylland, blandt disse Gaardejer Chr. Finnemand, Taarning, blev af den tyske



Fig. 21. Til venstre står Niels Lauritsen Nielsen og poserer nok så afslappet, til højre for ham står toldassistent J.W. Knudsen og to uidentificerede herrer ved kilometerstenen, som viser afstanden til Kolding og Vejle. I baggrunden mod syd ses en tysk grænsevagt. Fotograf fra 1917.



Fig. 22. I forgrunden til venstre Niels Lauritsen Nielsen med sin hund »Djuk« og toldassistent Carl Valdemar Andersen (f. 1873). I baggrunden ses to tyske soldater foran deres primitive vagthytte, der skulle beskytte dem mod regn, sne og blæst. Fotografi fra 1918.

Gendarm Villemann, Christiansfeld, afhentet i sit hjem og ført til grænsen. Finnemann og Frue tog fast Bopæl i Frederikshøj Kro, i de Aar de maatte tilbringe i Danmark og skulle de have Forbindelse eller Bud til Familien paa Gaarden maatte jeg eller min kollega Sergent Bahr, sendes der over lige som vi ofte maatte op til Finnemanns til Underholdning, men hørte aldrig heller Ord fra Finnemann angaaende den Behandling, der var blevet ham tildelt af Tyskerne. Efter at kejser Wilhelm havde været i København paa besøg – fik Finnemann Tilladelse til at rejse tilbage til sit Hjem i Sønderjylland. I august 1914 da Verdenskrigen brød ud, blev det en meget bevæget Tid ved Grænsen og særlig ved Frederikshøj, den første Tid saa vi mange, der fulgte deres paarørende ud til Grænsen og tog der Afsked med dem, de skulle møde ved deres Afdeling som tysk Soldat.

Længere hen i Tiden blev Grænsen fuldstændig spærret for al Trafik. Landevejen mellem Frederikshøj og det tyske Toldsted i Høkkelbjerg var saa grøn som en Græsmark, men mange Sønderjyder sneg sig igennem Postkæden og kom her til Danmark. Ligeledes Krigsfangerne sneg sig over Grænsen, derfor blev der oprettet Karantænestation i Frederikshøj for Krigsfangerne, der kom her til Landet, de fik fuld Forplejning i Frederikshøj Kro, og vi Gendarmen, der var stationeret i Frederikshøj havde Vagt og Opsyn ved Karantænen.

Der var mange forskellige Nationaliteter samlet mest Russere. Saa kom den Tid da Sønderjyderne maatte passere Grænsen for at købe Varer her i Landet, om Morgenen Kl. 9 kom der 40 Vogne med Passagerer der skulle til Kolding efter Varer og Kl. 3 Eftermiddag kom de tilbage og skulle gennem Told- og Paskontrollen, der blev taget mange Smuglere, der var meget at varere tage for os Gendarmen og for resten en ubehagelig Tid fordi, det var ikke let at skønne mellem ondt og godt.

Efter Krigen kom Afslutnings Tiden, den 10. Februar 1920, en Dag jeg mindes, de mange Flagsmykkede Vogne der passerede Grænsen med folk, der skulde over for at stemme Sønderjylland hjem til Danmark. Men en Dag



Fig. 23. Efter Første Verdenskrigs udbrud indførtes der paskontrol ved grænsen. Fra 1917 indførtes desuden pas- og visumtvang for alle, der ville rejse ind i Danmark. Årsagen hertil var, at de krigsførende lande ønskede at forebygge spionage og forhindre soldater og arbejdere i at forlade landet. I 1920 indførte Folkeforbundet en standard for pas. Her er paskontrollen forevigt i paskontoret lige inden for kroens indgangsdør. Fotografi fra 1918.



Fig. 24. I tiden under og efter Første Verdenskrig var der i Tyskland stor vareknaphed. Derfor tog mange sønderjyder over grænsen for at handle. Ved flere grænseovergange, som her ved Frederikshøj, opførtes interimistiske forretninger, så de købelystne ikke behøvede at ulejlige sig ind til Kolding. Alligevel skriver Niels Lauritsen Nielsen i sine erindringer: »Så kom den Tid, da Sønderjyderne maatte passere Grænsen for at købe Varer her i Landet. Om Morgenens Kl. 9 kom 40 Vogne med Passagerer, der skulle til Kolding efter Varer, og Kl. tre Eftermiddag kom de tilbage og skulle igennem Told- og Paskontrollen.« Fotografi fra 1919.

med Regn og Storm saa mange Dannebrogssflag blev fuldstændig pisket itu af Stormen. Den 5. Maj 1920 rykkede Grænsegendarmen ned til den nye Grænse, men jeg maatte blive tilbage i Frederikshøj med en mindre Styrke, vi skulle endnu en Tid bevogte den gamle Grænse. Den største Dag for mig ved Grænsen var, den 10. Juli 1920, da Kongen paa den hvide Hest red over Grænsen ved Frederikshøj. Jeg stod ved siden af Kammerherre, Oberst Boeck, der talte og udbragte ved Frederikshøj Toldsted et »Leve Konge og Fædreland«, hvorefter Hans Majestæt Kongen red ned og tog det genvundne Sønderjylland i Besiddelse. Det var som om hele Danmarks Folk fulgte med deres Konge ind i det genvundne Land for at byde Sønderjyderne velkommen Hjem.

- Den tungeste Dag for mig i de 42 Aar, jeg har forrettet Tjeneste ved Grænsen, var den 9. April 1940. Jeg havde den Nat lagt mig inde i Stuen paa Divanen ved Telefonen, fordi jeg var klar over, at der ville ske noget i løbet af Natten. Før Kl. 4 ringede Kaptajn Malling-Jacobsen, der opholdt sig ved Krusaa Toldsted, om at jeg straks skulle samle 6. Afsnits Personale paa Gen-



Fig. 26. »Efter krigen kom Afslutningstiden. Den 10. februar 1920 er en Dag jeg mindes de mange flagsmykkede Vogne, som passerede Grænsen med Folk, der skulle stemme Sønderjylland hjem til Danmark. Men også en Dag med regn og storm, der betød at mange Dannebrogsglag blev fuldstændigt pisket itu af Stormen.« Fotografi fra 10. februar 1920.

darmerigaarden i Kollund, klar til Afgang, hvilken Ordre jeg pr. Telefon fik udsendt. Posten fra Skomagerhus meldte til Afsnittet, at han ikke kunne faa Forbindelse med Kaptajnen i Krusaa. Jeg forsøgte derefter at ringe til Kaptajnen, men maatte ringe til 7. Afsnit i Krusaa, der oplyste, at Tyskerne havde indtaget Toldstedet, Toldvæsenet, Politiet og Grænsegendarmerne taget til fange. Jeg meldte det passerede til Korpset. Chefen gav mig Ordre til at overtage Kommandoen i 2. Distrikt og handle paa bedste Maade m. v. Jeg fik For-



Fig. 27. Frederikshøj kro er pyntet flot med guirlander og flag for Genforeningen skal fejres. Kongen kommer om lidt. Lokale tjenestemænd og krofolk har taget opstilling. Fra venstre toldassistent K. Andersen, postbud Conradsen, gendarm Peter Madsen Sundal (f. 1896), kroejer Jens Kristian Wilson (1879-1948), Mary og Betty Wilson, hunden Djuk og sergent Niels Lauritsen Nielsen. Fotografi fra 10. juli 1920.

bindelse med 9. Afsnit, der oplyste, at der var skudt 3 Gendarmere i 8. Afsnit. Meldingen der om kunde jeg ikke faa afsendt til Korpset, Telefonen var afbrudt. Mit Personale kom hurtigt tilstede paa Gendarmerigaarden, men det var umuligt at komme afsted.

Der hørtes stærk skydning i retning af Søgaard og Hokkerup og tyske flyvemaskiner fløj i lav Højde hen over Gendarmerigaarden, jeg var forberedt paa, at Tyskerne kunne tage os til fange. Posten fra Anmeldeposten ved Skomagerhus ringede Kl. 7.20 til Afsnittet, at der kom en tysk Patrulje fra Wassersleben ned mod Broen, og igen blev der ringet, at nu kom der et helt Kompagni, det bemærkes, at der var Automattelefon og derved kunde jeg holde Forbindelsen med Posterne. Jeg beordrede Gendarmen til at blive staaende roligt paa sin Post, i hvad der siden ville ske.

Tyskerne gjorde holdt midt paa Broen og Befalingsmanden holdt en Tale til Soldaterne, han udtalte, at de nu overskred den dansk-tyske Grænse, men de kom ikke som Fjende, men som Venner, dog enhver modstand fra dansk Side skulde knuses og det skete i Førerens Navn, »Sieg Heil« 3 gange og derefter passerede 1000 Mand og en Rytterpatrulje paa 5 Mand ind i Landet forbi Gendarmen, der stod paa sin Post ved Anmeldelsesposten Skomagerhus.

Midt i skoven mødte de en Patrulje, jeg havde sendt ud, ham tog de med for at han skulde vise dem Vej gennem Skoven ud til Fjordvejen langs med Flensborg Fjord.

Hermed vil jeg slutte med Haab og Ønsker om at vor kære gamle Fædreland Danmark snart igen maa blive et frit Land.

N.L. Nielsen.«

Fig. 28, 29, 30. »Den største Dag for mig ved Grænsen var den 10. Juli 1920, da Kongen på den hvide Hest red over Grænsen ved Frederikshøj. Jeg stod lige ved siden af Kammerherre, Oberst Bianco Boeck (1850-1921), der talte og udbragte ved Frederikshøj Toldsted et »Leve Kongen og Fædrelandet«, hvorefter hans Majestæt Kongen red ned og tog det genvundne Sønderjylland i besiddelse.« Fotografier fra 10. juli 1920.



Fig. 28.



Fig. 29.



Fig. 30.



Fig. 31. Æresporten set mod syd med inskriptionerne »Gud Velsigne Kongen Og Hans Hus« og »Velkommen til Sønderjylland«. Under æresporten står fra venstre Niels Lauritsen Nielsen, hunden Djuk, krojerens datter Betty og krojer Jens Christian Wilson. Fotografi fra 10. juli 1920.



Fig. 32. En stor dag. Nær æresporten er den forhadte grænsesten nummer 112 faldet den 10. juli 1920. De to hvide kilometersten fortæller, at nu er der blot »12,7 Km til Kolding og 39,8 Km til Vejle« og 235,3 Km von Altona.« Fotografi fra 10. juli 1920.



Fig. 33. Det store ikoniske øjeblik, da kong Christian X red over grænsen ved Frederikshøj lørdag den 10. juli 1920 kl. 9.20 og blev tiljublet af glade sønderjyder. I Berlingske Politiske og Avertissements Tidende kunne man den 11. juli 1920 på forsiden læse: »Hans Majestæt Kongen har overskredet den gamle Grænse, fulgt og modtaget af de uoverskuelige Skarer, der var strømmet til fra alle Egne for at overvære det historiske Øjeblik. Gaardejer P.J. Refshauge havde i Ord, hvis hjertevarme Begejstring var inspireret af øjeblikkets uforglemmelige Stemning og Højtidelighed, budt Majestæten og den kongelige Familie: »Velkommen til Sønderjylland!«. Fotografisk postkort fra 1920, Stender.

LITTERATUR

- Adriansen, Inge: *Ivan fra Odessa. Krigsfanger i Nordslesvig og Danmark 1914-1920*. 1991.
- Bruhn, Jens: *Den gamle grænse – set på postkort*. 1978.
- Eliassen, P.: *Kongeåen eller Den gamle grænse*. 1926. Reprotryk 1980.
- Fode, Henrik: *Liberalisme og frihandel 1814-1914. Dansk Toldhistorie, bd. 2*. 1989.
- Gjerløv, Christian (red.). *Dansk Politistat*. 1934.
- Grænseværnet*. 1922-1969.
- Hansen, Aage Emil: *Kongeåen · told- og statsgrænse 1864-1920*. 2001. Ny udgave 2014.
- Haandbog for Toldetaten*. 1905, 1908, 1914, 1920.
- Jensen, Jens: *Det danske Gendarmerikorps med efterskrift af Lars Bjørneboe*. 1938, genudgivet 1981.
- Madsen, K.: *Rids af Grænsegendarmeriets Historie*. 1953.
- Riis, Steffen: *Genforeningen 1920*. 2020.
- Sønderjysk Almanak*. 2016-2020.
- Trap: Danmark*. Bd. 7. 1924.

Ritmester Aage Malling-Jacobsens erindringer om 9. april 1940

AF HENRIK GJØDE NIELSEN

Aage Malling-Jacobsen 1894-1973

I 2018 afleverede ph.d. Ole Grøn via specialkonsulent Niels Gyrsting ritmester Aage Malling-Jacobsens erindringer til Told- og Skattehistorisk Selskab, som havde udtrykt interesse for at publicere manuskriptet. Manuskriptet viste sig at være ganske stort og struktureret på en måde, så fuldstændig publicering ikke ville være mulig. Der skal redigeres i sagen, men der er meget at hente. Selskabet lagde manuskriptet til side til rette tid måtte opstå. Det er nu.

Først lidt om manden. Aage Malling-Jacobsen blev født den 11. juni 1894. Han havde sin militære baggrund fra 3. Dragonregiment, hvor han gjorde tjeneste som løjtnant af forstærkningen i årene 1917-1920. Malling-Jacobsen indtrådte i grænsegendarmeriet i februar 1920 som distriktsofficer, blev Ridder af Dannebrog 19. august 1940, og blev pensioneret den 30. juni 1964. Ved grænseflytningen i 1920 blev Malling-Jacobsen leder af 2. Grænsegendarmdistrikt med station i Kollund. Ud over sine professionelle funktioner var Malling-Jacobsen bl.a. optaget af at lede et gymnastikhold bestående af gendarmer, ligesom anvendelse af hunde inden for korpset havde hans store interesse. Malling-Jacobsen døde den 10. januar 1973.¹

Så vidt de formelle fakta. Vi går et spadestik dybere. Aage Malling-Jacobsen fødtes i Øster Hurup i Himmerland, og han var først befalingsmand i hæren, men bliver »permitteret« efter at have behandlet nogle af sine underordnede for hårdt under en øvelse; Malling-Jacobsen går derefter over i Grænsegendarmeriet. Malling-Jacobsen bliver gift første gang med Claudia Clausen i Bov Kirke. Claudia Clausen er datter af den tyske kommuneformand i Bov Sogn fra tysk tid, dvs. før 1920, og er således ud af det tyske

mindretal. Datteren Ingeborg Emilie bliver født den 30. juni 1925. Et familie-medlem beretter, at Malling-Jacobsen ved et besøg opfører sig meget autoritært og nærmest militært overfor datteren. Og hustruen Claudia er ifølge familien noget mærkelig. Hun er meget optaget af at gå i nyeste mode, som kan være ganske mandhaftig, og hun går derfor under øgenavnet »Onkel Claus.« Niels Grøn Madsen, postmester i Padborg og leder af et omfattende efterretningsnetværk ind i Tyskland, og Malling-Jacobsen er nære venner, og arbejder sammen om efterretning for H.M. Lunding.² De tager ofte til møder i frimurerlogerne i Aabenraa og Sønderborg, der fungerer som dække for efterretningsmøder. Malling-Jacobsen kører sammen med Niels Grøn Madsen til disse møder i sin privatbil uden chauffør, og ikke i tjenestebilen med chauffør. I slutningen af 1930'erne vokser hustruen Claudias sympati med den nazistiske udvikling i Tyskland, og hun får sig en kæreste; en nazistisk sindet tjener på en lokal restaurant. Ægteskabet ophæves den 18. marts 1939. Malling-Jacobsen er tilsyneladende gendarmerikorpsets efterretningskontakt til Lunding, som Malling-Jacobsen taler direkte med om situationen op til 9. april 1940, som står i centrum i herværende artikel. På det personlige plan skal vi imidlertid også her have med, at Malling-Jacobsen gifter sig anden gang den 12. oktober 1941 med den svenske fødte forstanderinde og sygeplejerske Margaretha Krag, som han ringer til fra Padborg, da han i 1945 med de hvide busser er på vej hjem efter ophold i koncentrationslejr i Tyskland. Det er efter alt at dømme ekshustruen Claudia og datteren Ingeborg, der stikker Malling-Jacobsen til tyskerne under krigen, og dermed forårsager hans koncentrationslejr ophold. Efter krigen kommer de to på Koldinghus, og de skulle efter udståelse af deres straf være taget til USA.³

Man må konstatere, at der er delte meninger om, hvordan Malling-Jacobsen bestred sit arbejde som distriktsofficer, for nu at udtrykke det diplomatisk. Under alle omstændigheder har overvagtimester Lars Andsager om Aage Malling-Jacobsen skrevet følgende:

»Malling Jakobsen boede i Kollund og var oprindelig mejerist. Der skulle han være blevet. En værre tyran har aldrig været ansat i gendarmeriet, han var uopdragen, huserede med sit personale, som var det skoledrenge, og ikke mindst med de ældre vagtmestre. Nå, efterhånden er gassen gået af ham, han afgik med pension den 30. juni 1964.«⁴

Det kan man jo så tage til efterretning. Let har livet imidlertid ikke været for Aage Malling-Jacobsen. Hverken livet med den første kone eller opholdet i koncentrationslejr ville vel gå hen over nogle uden at sætte sig spor, og da slet ikke med bevidstheden om, at ens egen datter muligvis har haft en

Fig. 1. Fotografi af Aage Malling-Jacobsen, formodentlig taget i anledning af hans udnævnelse til ritmester eller kaptajn i 1934. Jens Bruhns samling.



finger med i spillet. På den anden side må man også konstatere, at en meget ritmesteragtig attitude mere end skinner igennem i erindringerne. Hvordan det forholder sig med hønen og ægget i den diskussion kan være vanskeligt at bestemme.

De forhold, der er antydnet her, er medtaget for at anskueliggøre, at Malling-Jacobsens erindringer bestemt ikke er udtømt ved 9. april 1940. Der er meget mere at hente,⁵ men for indeværende må gengivelsen af Malling-Jacobsens erindringer indskrænke sig til denne markante dato, og selv i den sammenhæng er der blot tale om en del af erindringerne. Dette skyldes erindringernes struktur, som der skal redegøres for i det følgende.

Aage Malling-Jacobsens erindringer

Som manuskript findes Malling-Jacobsens erindringer i tre maskinskrrevne eksemplarer; hæren har de to, Finn Lautrup det tredje, og desuden findes

erindringerne i kopi hos Ole Grøn.⁶ Endvidere findes så den omtalte kopi ved Told- og Skattehistorisk Selskab. Visse af siderne er ganske utydelige, og kan være vanskelige at læse.

Der er som nævnt tale om et stort og relativt uoverskueligt manuskript, som ud over den strukturelle uoverskuelighed også rummer en indholdsmæssig uoverskuelighed, idet Malling-Jacobsen har en vane med at vende tilbage til forhold, som han tidligere har behandlet, og tage disse op igen, ofte under en ny synsvinkel, men med de deraf følgende uundgåelige gentagelser og variationer. Som helhed er manuskriptet betitlet *Aage Malling-Jacobsens erindringer*, hvilket er sket af de forskellige brugere og ejere. Selv har forfatteren i hovedsagen betitlet de enkelte hoveddele.⁷

Første del af manuskriptet er af Malling-Jacobsen selv betitlet »Grænsegendarmeriet – Dets organisation og bevogtningsopgaver.« Der er tale om en meget beskrivende og meget detaljeret redegørelse på 20 sider.

Derpå følger et inserat som indeholder en avisartikel om de blå gendarmer, et par tyske dokumenter fra besættelsestiden, herunder en paserseddel, en anonym redegørelse om 9. april 1940, to sider, dateret Søgaard den 24. april 1940, Malling-Jacobsens tale, fire sider, holdt ved mindehøjtideligheden i Bov Kro den 9. april 1948, afskrift af instruktion til den tyske Værnemagt, afskrift af artikel om »Larver« fra Kristeligt Dagblad den 22. august 1940, løbeseddel, to sider, »Det mindste vi kan gøre,« fra modstandsgruppen Holger Danske, manuskript, formodentlig en tale, om Malling-Jacobsen i forbindelse med 40-året for dennes ansættelse ved Toldgrænsekorpset, dvs. det gamle Grænsegendarmeriet, to sider.

Herefter følger næste hovedstykke, nemlig »De tyske koncentrationslejre og opholdet i Sverige« af Malling-Jacobsen, pagineret til 29 sider, men der er egentlig 31 pga. af to dobbeltpagineringer.

Næste hovedstykke er ikke betitlet, men er den del af manuskriptet, der med bedst ret kan have titlen »Aage Malling-Jacobsens erindringer.« Manuskript er uden mellemrubrikker og paginering, men s. 1-11 omhandler barndom og ungdom, og s. 12-18 drejer sig om 9. april 1940. Det tæt skrevne manuskript afsluttes med at angive sted og tid for tilblivelsen, nemlig Kollund i januar 1941. Af erindringernes første del bringes her en del af s. 9-12, hvor Malling-Jacobsen redegør for sin ansættelse og sit virke ved Grænsegendarmeriet. Derpå følger de sidste syv sider, s. 12-18, som også er centrale i herværende arbejde. Malling-Jacobsen vender adskillige gange senere i manuskriptet tilbage til denne dag, men i denne del af manuskriptet står begivenhederne frisk i erindring, og har karakter af øjensvidneskildring, hvorfor

gengivelsen af begivenhederne her fra et historisk synspunkt er de mest interessante. At der så i 2020 tillige er tale om 80-året for begivenhederne, gør jo ikke redegørelsen mindre relevant.

Næste afdeling er et lille inserat, der rummer en række avisartikler fra august og september 1940, i anledning af Mallings-Jacobsens udnævnelse til Ridder af Dannebrog.

Manuskriptet, eller manuskriptsamlingen som det jo retteligt er, afsluttes med sidste hovedstykke, nemlig en 41 sider lang tætskrevet tekst, hvortil kommer forside og introduktion, to sider. Manuskriptet er af Mallings-Jacobsen selv betitlet »Fortsættelse af levnedbeskrivelse.« Af fortalen fremgår, at beretningen er tiltænkt Ordenskapitlet, hvilket første del af levnedbeskrivelsen også har været. Endvidere anfører Mallings-Jacobsen, at hensigten med de nok lidt omfattende beretninger er ønsket om at fastholde og formidle de oplevelser, tanker, følelser og stemninger, der besjælede en deltager i de vigtige begivenheder, og unddrage disse glemslen, og endvidere, at Mallings-Jacobsen er bevidst om gentagelserne, som er medtaget for forståelsens, oversigtens og heldens skyld. Side 1-4 er betitlet »1. Den danske soldat af 9. april 1940,« og er primært en politisk vurdering af begivenhederne. Dette afsnit er medtaget i herværende arbejde, idet det perspektiverer den foregående, mere personlige øjenvidneskildring. Næste del er betitlet »2. Grænsegendarmeriet under besættelsen,« s. 5-27, en meget detaljeret redegørelse for begivenheder og forløb i grænsegendarmeriets særlige perspektiv Herefter vender Mallings-Jacobsen tilbage til behandlingen af koncentrationslejrene i Tyskland, med »3. Opholdet i tyske koncentrationslejre,« s. 28-41. For så vidt følger manuskriptet den plan, som Mallings-Jacobsen angiver i fortalen. Af denne fremgår yderligere to afsnit, nemlig »4. Frøslevlejren – Fårhuslejren – Padborglejren,« og »5. Tiden efter 5. maj til dato.« Det er uvist, om disse dele er bortkommet, eller om Mallings-Jacobsen ganske enkelt ikke har fået skrevet dem. I introduktionen skriver Mallings-Jacobsen til slut, at årsagen til beretningens sene fremkomst skyldes, at han gerne ville have så konkrete oplysninger til afsnit 4 som muligt, og at disse først er kommet ham i hænde på et meget sent tidspunkt. Som nævnt har Mallings-Jacobsen muligvis aldrig fået skrevet afsnit 4 og 5. I hvert fald har det ikke været muligt at spore disse afsnit.

Hvorom alting er: Således rustet er vi nu klar til at tage fat på ritmester Mallings-Jacobsens erindringer om 9. april 1940. De gengives i ren afskrift i det følgende, dog med den afvigelse, at Mallings-Jacobsen havde for vane i hovedsagen ikke at indsætte bindestreg ved orddelinger ved linjeskift. I disse tilfælde er ordene trukket sammen. Meningsforstyrrende ord, mere

graverende fejlskrivninger og manglende ord er indføjet i skarp parentes, for gennemgående fejlskrivninger kun første gang de forekommer. Rubrikinddelingen og -titlerne på de to første afsnit, som i manuskriptet følger umiddelbart efter hinanden, er indsat og formuleret af redaktøren, mens titlen på det sidste afsnit er af Malling-Jacobsen. Kun er afsnitsnummereringen, 1., fjernet her.

Ved Grænsegendarmeriet

Den 1/2 1920 blev jeg ansat som Løjtnant ved Grænsegendarmeriet med Bopæl i Vamdrup for den 5/5 s.A. som Færdselsofficer at føre Korpsets om den østlige Længdebane placerede Mandskab til den nye Grænse, hvor jeg fik Bopæl i Bov.

Nedrykningen til vor nuværende Grænse var et af mit Livst [Sic!] største Øjeblikke. Der var Jubel og Glæde over hele Linien, og der blev fejret storlaaede Genforeningsfester, den største paa Dybbøl med Amtmand Grev Schaks ypperlige Tale. Det hele havde et rosenrødt Skær, og jeg er glad over, at det faldt i min Lod at deltage i den Oplevelse Grænseflytningen blev.

I min nuværende Stilling som Officer i Grænsegendarmeriet har jeg erhvervet mig en grundig Øvelse i at lede og administrere, uden at have modtaget en eneste Instruktion i saa Henseende. Jeg naaede lige at overtage Distriktet inden min Forgænger i Huj og Hast hastede af Sted til Toget og lod mig selv hitte ud af de forskellige Bestemmelser og Bøgers Føring. Distriktets Personalestyrke har varieret fra 100-115 Mand. Tjenesten her omfatter foruden Inspektion af Vagttjeneste, Tilsyn med Udrustning, Regnskabsføring, Udbetaling af Lønninger m.v., Forhandling med Haandværkere angaaende Tilbud paa Vedligeholdelsesarbejder ved Distriktets indtil 42 Tjenesteboliger, Tilsyn med disse Arbejders Udførelse, Tilsyn med Overholdelsen af de for Grænsen gældende særlige Love og Bestemmelser indenfor Distriktet, der er beliggende i Bov og Holbøl Sogne lige Nord for Flensborg, hvad der bevirker, at de 3 Hovedfærdselsaarer: Jernbane, Lande- og Søvej skærer Grænsen i Distriktet. Dettets Korrespondance med Korps, Toldvæsen, Grænsedylæge, Politi og andre Myndigheder.

I Vinteren 1920/21 lede [Sic!] jeg en frivillig Aftenskoleundervisning for Gendarmerne. Da der i Løbet af 1921 ansattes Lærere i Bov, der den følgende Vinter tog Aftenskoleundervisningen op, henstillede jeg til Gendarmerne, at de deltog i denne, hvilket ogsaa skete.

Fig. 2. Aage Malling-Jacobsen som løjtnant og nyansat officer omkring 1920. Jens Bruhns samling.



Paa Opfordring af Gendarmerne ledede jeg de følgende Aar et frivilligt Hold i Gymnastik, hvilken Undervisning, der ophørte i 1924 paa Grund af Bopælsforandring, var til stor Glæde for begge Parter.

I Foraaret 1921 indkaldte jeg til Møde, derv [Sic!] havde til følge, at Frøslev Skytteforening blev startet. Senere paa Aaret deltog jeg som Medstifter i Oprettelsen af »Sønderjysk Kreds« indenfor »Foreningen af Officerer udenfor aktiv Tjeneste«, i hvis Bestyrelse jeg sad i en Aarrække.

I 1922 var jeg opstillet som Tjenestemandrepræsentant til Sogneraadet.

December 1922 stiftede jeg Bov Sogns Konservative Forening.

Den 1' April 1923 blev jeg udnævnt til Distriktsofficer ved Grænsegendarmeriet med Bopæl i Kollund, hvor jeg har boet siden.

I 1926 tilrettelagde jeg Korpssets Tjeneste med Hunde og har siden været leder af denne særlige Tjeneste.

Fra 1927 har jeg været fast Dommer ved de af Landsforeningen af Politihundesagens Fremme i Danmark afholdte Landsstævner.

Var i 1934 Medlem af Skolekommissionen for Kollund Skoledistrikt.

I 1935 stiftede jeg »Foreningen af Embedsmænd ved Grænsegendarmeeriet«, Officerernes faglige Organisation, hvis formand jeg siden har været.

I 1938 stiftede jeg »Sønderjysk Rytteriforening«, hvis Formand jeg siden har været og tillige denne Forenings Repræsentant i Danske Soldaterforeningers Fællesrepræsentation.

Samme Aar stiftede jeg »Rytteribladet«, hvis Redaktør jeg siden har været. Soldaterforeningsarbejdet har altid været og er bestandig mig en Kilde til Glæde og Opmuntring.

Ritmester Aage Malling-Jacobsens erindringer om 9. april 1940

I 1939 begyndte truende Skyer at samle sig over den europæiske Himmel. Atmosfæren rundt omkring glødede til Tider saa stærkt, at den truede med at tændes i Brand. Den 1' September tændtes Krigsfaklen atter over vor Verdensdel, og det var med Sorg og Bekymring jeg imødesaa Fremtiden, aldeles overbevist om som jeg var, at vort elskede Land ikke denne Gang blev holdt udenfor det store Opgør.

En haard og kold Vinter gik, men med Vinteren svandt ogsaa mit Haab, Dag for Dag sneg Ulykken sig umærkeligt nærmere. Dog pludselig indtraadte en Lysning, paa et af Rigsdagen afholdt Møde vedtog man eenstemmigt med alle til Raadighed staaende Midler at værne Danmarks Neutralitet. Det var vel et Lys i Mørket, men hvad skete der? INTET! OVERHOVEDET INTET!!! Dog blev der indkaldt en saakaldt »Beredskabsstyrke«, som ingen Beredskabsstyrke var, en Indkaldelse, der hvilede tungt paa dem, det gik ud over, og som i Realiteten kun var til liden Nytte.

Tiden gik, og jeg oplevede mit Livs hidtil største og tungeste Sorg, den tristeste og mørkeste Dag, der endnu er gryet i mit Liv, hin skæbnetunge 9' april 1940.

Lige saa stor en Glæde og Fryd Genforeningen var for mig, hvis gamle Bedstefar kæmpede for Danskhedens Sag paa Isted Hede, hvis første Barnepige var en gammel Veteran fra Dybbøl Skanse, lige saa tung, bitter og ydmygende en Sorg bragte den 9' April mig, da jeg i Krusaa var tvunget til at se mit Land overrendt af tyske Soldater, Tyskland med hvem Danmark havde en Ikke-Angrebspagt, uden at jeg havde Lov til at røre saa meget som en Finger til mit Lands Forsvar.

Men Gudskelov og Tak blev det mig forundt at alarmere Garnisonen paa

Søgaard saa betids, at den ikke blev overrumplet, men naaede at komme ud og kæmpe bravt og tappert paa Hovedvej 10 og 8.

Sent Søndag Aften den 7/4 1940 hørte jeg Rygter om tyske Troppesamlinger omkring Slesvig og Rendsborg. I Nattens Løb søgte jeg – men opnaaede det ikke – Bekræftelse paa disse Rygter.

Den 8/4 modtog jeg Kl. ca. 0910 fra Vagtmesteren i Krusaa telefonisk Meddelelse om, at han havde modtaget en vigtig Oplysning om Forholdene Syd for Grænsen.

Jeg beordrede ham til at møde mig ved Krusaa Korsvej, hvortil jeg samtidig kørte og modtog følgende Oplysning: »En motorkørende, der var passeret over Krusaa Toldkontrol ca. en Time tidligere, havde oplyst, at han mellem Rendsborg og Flensborg havde passeret en militær Kolonne paa over 60. kms. Længde paa March mod Nord. Kolonnen bestod af alle mulige Køretøjer, deriblandt ogsaa rekvirerede Vogne og civile Motorvogne. Den paagældende Meddeler maatte anses for paalidelig.«

Da jeg ikke stode paa Telefonen kørte jeg straks til Søgaard og meddelte mine Oplysninger til Adjutanten [Sic!] ved 2' Fodfolkspioner-Bataillon, der omgaaende satte sig i Forbindelse med Generalstabens Efterretningsofficer. Selv tog jeg fra Søgaard til Graasten og afgav Melding til Chefen for Grænsendarmeriet, hvorpaa jeg tog til Kollund.

Umiddelbart efter Hjemkomsten modtog jeg atter [fra] Krusaa Oplysning om, at der forelaa nye Meddelelser Syd fra. Jeg tog omgaaende til Krusaa, hvor jeg talte med Generalstabens Efterretningsofficer, der oplyste, »at der ikke var nogen Tvivl om, at der Syd for Grænsen stod en Division paa Motorkøretøjer med Teten i Wassersleben. Der var i Kolonnens Kø i Nærheden af Rendsborg talt med en Befalingsmand, der mente, at Teten allerede var i Kamp ved den dansk-tyske Grænse.«

Jeg beordrede straks Krusaa-afsnittet samlet og Rekylgeværmagasinerne ladet, selv kørte jeg omgaaende til Graasten og meldte de nye Efterretninger til Korpsets Chef, hvem jeg samtidig underrettede om de af mig trufne Foranstaltninger, samt fik Befaling til ufortøvet at samle Personalet afsnitsvis og yde Modstand ved en eventuel Grænseoverskridelse. Fra Graasten kørte [jeg] tilbage til Krusaa, hvor jeg pr Telefon udstedte Ordre i Overensstemmelse med den af Chefen givne Befaling til alle Afsnittene, samt oplyste at jeg var at træffe paa Krusaa 520 eller 554.

Efter at have talt med Afsnittene afprøvede jeg Telefonforbindelsen med Søgaard, og aftalte med Adjutanten at vi af og til skulde afprøve Forbindelsen mellem Klipleve 8 (Søgaard) og Krusaa 520. Dette skete hver fulde Time

til den 9/4 Kl. 01.00, jeg oplyste samtidig, at jeg tog til Kollund for at pakke, men var atter i Krusaa i Løbet af en Time.

Straks efter Ankomsten til Krusaa Kl. 15.00 prøvede jeg atter Forbindelsen med Søgaard. Umiddelbart herefter modtog jeg fra Korpsets Chef følgende Ordre: »Der maa under ingen Omstændigheder skydes af Grænsegendarmeriets Personale ved en eventuel Grænseoverskridelse. Mandskabet hjemsendes holdvis, pakker en Pakke med Tørkost, Spisegrejer, Undertøj og gør klar til eventuel Afrejse til Haderslev«.

Denne Ordre udgav jeg skriftlig til hver Afsnitsleder og tog selv til Afsnittene og befalede Afsnitslederne til omgaaende at underrette Mandskabet om den ændrede Befaling med Hensyn til Skydning.

Kl. 1705 modtog jeg fra Korpsets Chef følgende Befaling: »I Tilfælde af Grænseoverskridelse skal Distriktet uden at indlade sig i Kamp afgaa til Haderslev Kaserne. Ingen Poster efterlades. Al Amunition [Sic!] medbringes. Alle af Gendarmklassen bevæbnes med Karabin. Kappe og Vinterhue anlægges Hensyn til senere Overgang til Staalhjem. Private Sager i en lille Pakke eller Taske«.

Ogsaa denne Befaling blev udsendt skriftlig til Afsnittene. Paany blev det ændrede Forhold med Hensyn til Skydning indskærpet, da en Fejltagelse paa dette bestemte Omraade faktisk kunde foraarsage ubodelig Skade for hele Landet og dets Befolkning.

Kl. 1830 aftalte jeg med Adjutanten paa Søgaard at mødes med ham ved Krusaa Korsvej Kl. 2000, hvilket skete, og vi udstillede en Ordonnanspatrulje som Meldingsmodtager.

Da jeg kom tilbage til Krusaa Toldkontrol underrettede jeg Distriktets Ordonnanser om Patruljens Tilstedeværelse, samt indskærpede Vigtigheden af for dem at være vaagen og lydhør samt handle hurtigt og rigtigt. Blev Krusaa overrumplet, da til nærmeste Telefon og uopholdelig Melding til Søgaard og Korpset, og derefter Underretning til Patruljen ved Krusaa Mejeri. De fik hver sin Opgave og Ordre til at køre op til Patruljen og sætte sig i forbindelse med den.

I Løbet af den 8/4 var jeg flere Gange i Telefonisk Forbindelse med Afsnittene og enkelte særlige fremskudte Gendarmposter, der meldte direkte til mig i Krusaa. Kl. 2200 meldte saaledes Posten ved Skomagerhus, at der var stærk Motorlarm i Flensborg som af svære Køretøjer. Umiddelbart herefter talte jeg paany med Generalstabens Efterretningsofficer, der paa dette Tidspunkt opholdt sig i Krusaa, hvem jeg meddelte, hvad jeg vidste om Forholdene Syd for Grænsen. Vi hørte nu selv ogsaa Motorlarmen fra Flensborg.

Kl. 0100 den 4/9 var jeg atter i Forbindelse med samtlige Afsnitsledere og beordrede disse til at have Mandskabet samlet ved Afsnittene til kl. 0400 klar til eventuel Afgang. Forklarede dem hvor alvorlig Situationen var, og at Grænseoverskridelse kunne forventes ved Dag gry, samt befalede dem til at blive ved Telefonen.

Derpaa ringede jeg Aabenraa Central op, meddelte hvordan og hvor alvorlig Situationen var, saa at jeg af denne Grund aldeles uopholdelig maatte i Forbindelse [med] Søgaard, naar jeg forlangte det. Talte Søgaard selv, skulde min Samtale anmeldes alligevel. Den paagældende Dame lovede beredvilligt at hjælpe paa bedste Maade.

Kl. c. 0345 blev jeg ringet op af Chefen, der paany understregede Situationens Alvor og forhørte sig om de trufne Foranstaltninger var i Orden. Jeg meldte at Mandskabet Kl. 0400 stod samlet ved Afsnittene, men fik ingen Befaling til at leje Vogne.

Paany satte jeg mig i Forbindelse med Afsnitslederne og befalede skærpet Opmærksomhed og forlangte Melding, saa snart Mandskabet var samlet. Derpaa gik jeg ud i Toldlokalet og befalede Ordonnansen straks at sætte sig i Forbindelse med Patruljen ved Korsvejen og fra mig befale denne til at være vaagen og indstillet paa det værste, da Forholdene kunne udarte til Katastrofe fra Sekund til andet, og at man i Dagbrækningen kunne vente [ulæseligt].

Umiddelbart efter Kl. 0400 var jeg atter ude i Toldsalen, og det forekom mig, bevidst eller ubevidst, at der var Uro i Luften, jeg gik uden nærmere at undersøge min Tankes Rigtighed straks ind paa kontoret og satte mig i Forbindelse med Søgaard, som jeg omgaaende fik og spurgte: »Er det Dig og nævnede Adjutantens Navn?« Jeg naaede lige at høre et »Ja« i Telefonen, da den ene af Ordonnanserne kom springende og raabte ind til mig: »Nu er de her ude paa Vejen!« Jeg beordrede ham til at lukke Døren, som jeg laaste, slukkede Lyset og genoptog siddende paa Gulvet ved Vinduet under et Skrivebord min afbrudte Samtale med Søgaard, idet jeg spurgte: »Er Du der?«, paa hvilket der blev svaret: »Ja, ja«, hvorpaa jeg meldte: »Vi er overrumplet. Toldstedet er taget!« Jeg hørte Adjutanten gentage: »Overrumplet«, jeg afbrød straks og gentog: »Ja, overrumplet, det er Alvor nu, er Du klar over det, se at komme ud deroppe!«. »Ja« svarede han, hvorpaa jeg afbrød Samtalen med et »Slut«.

Derpaa gik jeg ind og kaldte ad Toldkontrolløren, og fra dennes Lejlighed ud i Baggaarden for at naa over til Afsnitslederens Bopæl. Paa Kørevejen bag Toldstedet mødte jeg en yderst ophidset og meget nervøs Soldat, der

rystende pegede paa mig med et Gevær, og forlangte at jeg skulde række Hænderne i Vejret, hvad jeg pure nægtede, og beordrede ham til at tage Geværet bort, da jeg ikke vidste hvilket Øjeblik, han i sin grænseløse Nervøsitet kom til at røre for meget ved Aftrækkeren. Min Anmodning blev sagt i en temmelig skarp og truende Kommandotone, hvilket bevirkede, at Soldaten fjernede Geværet, hvorpaa jeg meddelte ham, at jeg frivilligt gik med, idet jeg greb ham i Ærmet og trak af med ham om foran Toldstedet til nogen Forbavselse for de der forsamlede Tyskere, hvoraf en Oberleutnant straks kom farende og forlangte mig visiteret, hvilket dog ikke skete, tvertimod udeverede en Feldwebel i Forfjamskelse en ladt Pistol, efter at jeg havde skældt tilstrækkeligt ud baade til højre og venstre! Jeg var kort sagt rasende, og sagde Tyskerne min Mening lige i Ansigtet, hvilket efter min Mening var tilladt, da jeg ikke havde modtaget noget Forbud mod Meningstilkendegivelse og min fik de af karsken Bælg, hvor meget de forstod der af, ved jeg ikke, men de kikkede noget betuttet paa mine røde Striber paa Benklæderne og mine Skuldergradstegn. Senere erfarede jeg, at disse Ting er Kendetegn for tyske Generaler, jeg lod dem blive i deres Tro, da jeg ikke fandt nogen Anledning til paa daværende Tidspunkt at give dem noget Kursus i Tjenesteforhold. Jeg har senere truffet tyske Befalingsmænd med samme Tankegang uden, at jeg har følt mig foranlediget til at rette denne, ud fra den Tankegang, at enhver bliver salig i sin Tro, og Tyskerne har nu en Gang deres Tro.

Begge Distriktets Ordonnanser gjorde, hvad der stod i deres Magt for at efterkomme de givne Befalinger, den ene endog med Fare for sit Liv, da han uden at ændse Tilraab sprang for at alarmere Korpset og naaede dette. Det var ligeledes en sand Fryd, at blive ekspederet af Telefondamen paa Aabenraa Central, der var Gange, hvor jeg bogstavelig talt havde Forbindelsen med Søgaard samtidig med at mit Ønske var udtalt. Det har derfor ogsaa glædet mig meget, at begge saavel Ordonnansen som Telefondamen har modtaget officiel Tak for deres aldeles fortrinlige Optræden.

Meget ondt gjorde det mig at høre, at 3 af mine udmærkede Overgendarmer var skudt uden nogen som helst virkelig Grund af civilklædte Personer i Padborg. Senere paa Dagen erfarede jeg, hvorledes Garnisonen paa Søgaard havde kæmpet.

Med Blod betalte dansk Ungdom den 9' April, hvad Landet modtog uden Sværds slag i 1920. Lykkelige Land – trods alt – der efter 40 Aars bevidst Nedbrydning af Forsvarsviljen fostrer herlige maalbevidste Sønner, der med Ildhu og uden Dækning af mindste Art, hvilket efter sigende, var blevet dem nægtet, kæmpede lige saa tappert og bravt som vore Fædre samme Dato 92

Aar tidligere ved det ca. 14 km. længere mod Vest beliggende Bov, ladende haant om den modbydelige og vederstyggelige »HVAD KAN DET NYTTE« Frase.

Deres Kamp har ikke været forgæves, de har vist os efterlevende et straalende Eksempel til Efterfølgelse, da de ofrede Livet for deres Land, vi har ubønhørlig Pligt til at bygge videre paa den Grundvold de lagde, deres Navne skal aldrig blive glemt.

Maatte vi have lært af deres Mod og Offer, lært Sammenhold og Forsagelse, saa vil der atter oprinde lysere Tider [for] vort gamle Land.

Ja, maatte jeg opleve den Dag, da vort herlige gamle Flag, Verdens skønneste Banner, atter Vejer over det danske Land og Folk, med Folket frigjort fra Materialismens, Selvglædens og Gudløshedens selvpaalagte Lænker, over et i alle Henseender frit Folk, værdig til at leve under Korsets Tegn i Kærlighedens Farver.

Den 19/8 1940 modtog jeg Ridderkorset af Dannebrogssordenen, ved Audiensen den 16/9 udtalte HANS MAJESTÆT KONGEN overfor mig sin Tak og Anerkendelse af min Indsats den 9' April 1940.

I Troen og Haabet paa mit Lands Fremtid som selvstændig Nation slutter jeg denne min Levnedsbetragtning.

Langfredag var en bitter Dag, men skøn var Paaskemorgen.

Kollund i januar 1941.

Den danske soldat af 9. april 1940

Den 9. april 1940, en dag, der for bestandig vil stå som en skæringsdag på utallige områder, bør aldrig nogensinde glemmes, trækker end ydmygheds, skuffelsens, smertens og sorgens begsorte farver deres uudslettelige striber i det mindernes bånd, der slynger sig om hin skæbnetunge dag; thi på denne dag viste den menige danske soldat – udsnittet af dansk ungdom af årene omkring 1940 – at ånden fra 1848 endnu var lyslevende her i landet, trods mellemliggende års meget, meget dårlige og yderst uheldige påvirkning af vort folks forsvarsvilje og -evne. Dige måtte han ikke, vige ville han ikke, fra isse til fodsål var han besjælet af viljen til at vise, »at aldrig kan et folk forgå, der ikke vil det selv«. Han græd af raseri, da [han] fik ordre til at holde inde og aflevere sine våben, jeg har selv set det med egne øjne, og jeg, ved at mangel en dyr ed om modstand blev svoret hin uforglemmelige forårsmorgen, da den danske modstandsbevægelse for første gang så dags

lys, og eden blev holdt, fordi den var svoret af mænd med viljer som stål – og ikke af uansvarlige pjattehoveder, der ca 10 år senere demonstrerede, fordi de blev pålagt 18 måneders tjeneste – var førstnævnte end ynglige i alder og udseende. Hvormange af disse prægtige unge mænd er ikke siden gået døden i møde med oprejst pande givende livet for vort fælles fædreland. De overvejede ikke om det »kunne betale sig« eller »hvormange gange 18 måneder det skulle vare inden fjenden atter var jaget ud af landet«. Ikke en eneste af de danske soldater af 9. april svigtede denne dag og ej heller senere under modstandskampens tunge, trange kår.

Den 9. april 1940 blev så absolut den menige danske soldats dag som tænkes kunne, eftersom befalingskorpset var reduceret til et minimum af, hvad der virkelig var brug for, et led i den bevidste sabotering af forsvaret, som de daværende regeringspartier planmæssigt søgte gennemført, måske, hvem ved hvad, efter aftale med det såkaldte »herrefolk« i syd, der under ingen omstændigheder måtte forulempes, om vi så selv skulle gå til grunde derved, det gjorde mindre til sagen, når blot man kunne tækkes tyskerne, der aldrig nogensinde har forstået eller nogensinde vil forstå den slags.

Ganske vist vedtog man – vel sagtens tvunget af omstændighederne – i rigsdagen, at landet skulle forsvares »med alle til rådighed stående midler«. Fagre ord som overhovedet intet som helst havde med virkeligheden at gøre. Blår i øjnene på troskyldige sjæle, der ikke gad tænke sig om, for enhver, selv den svagest åndelige begavede måtte vide, at regering og rigsdag bevidst havde formindsket »de til rådighed stående midler«, således at den smule, det endnu ikke var lykkedes den at ødelægge var nærmest [Sic!] lige NUL. Og selv denne ubetydelige tilbageværende smule måtte ikke engang bruges, da det endelig blev nødvendigt. Ja man forbød endog enhver forberedelse af feltstillinger m.m., man sad ganske simpelt sagkundskabens forlangende om indkaldelse af en sikringsstyrke overhørig, det var, hvad regeringen forstod ved brugen af »alle til rådighed stående midler«, ingen beskyttelse af nogen art og dog havde der været tid nok til at grave sig en smule ned, man vidste i København ca 8 dage i forvejen, hvad der forestod, man var advaret men angsten for tyskerne sad regeringen sådan i blodet, at den overhovedet ikke vovede at foretage sig andet end at trække tiden ud. Det var, hvad politikerne med landsfader Stauning og Munch, der som forsvarsminister i 1914 rendte fra ansvaret og gemte sig i Kregome indtil kong Chr. D.X. lod ham hente hjem, Alsing-Andersen foretog sig [Sic!], og hertil kan føjes papiradmiralen Rechnitzer, der jo var i samme selskab, ladende hånt om enhver af den øverste hærleders velbegrundede ønsker og overlod kynisk til de

her i Sønderjylland værende ca 500 soldater at forsvare vort lands sydligste grænse. Til Gengæld kæmpede disse 500 mand, som var de 5000 og satte sig på en aldeles fortrinlig måde i respekt hos modstanderne, og det må man lade tyskerne, der ellers ikke har synderligt at rose sig af i forbindelse med overfaldet på Danmark, at de uden opfordring udtalte deres respekt og beundring af den danske soldats mod og kampvilje.

Således udtalte en tysk kaptajn efter kampen ved Hokkerup på hovedvej 8, hvor 25 danske soldater holdt ca 250 tyskere stangen: »Kompagni ret! Præsenter gevær! Her ser I tyske soldater den styrke I har haft overfor jer, 25 mand. Gudfaderbevares! Med soldater af Danskernes slags kunne man jo indtage selve helvede!« Dette var ikke pral eller en sejrherres overlegne gestus overfor sin slagne modstander, det var alvor og begejstring af en mand, der havde forstand på soldaterhåndværket, på de ting han talte om. Da den danske deling afmarcherede sænkede han sin sabel til ære for sine tapre modstandere, hvilket var absolut fortjent, eftersom den nævnte lille danske styrke havde ødelagt 5 tyske pansrede kampvogne og først gav op, da hver mand havde 10 tyskere omkring sig.

Der blev nævnte morgen overalt her i Sønderjylland kæmpet bravt og tappert. Lundtofte, Bjergskoven, Åbenrå, Haderslev, Bredevad er navne der for bestandig vil blive stående i erindringen om de 500 [soldaters] modstand. At disse få og mangelfuldt udrustede og beskyttede soldater har bidt fra sig med både næb og klør »med alle de midler de havde til rådighed« turde fremgå deraf, at det alene på hovedvej 10 kostede tyskerne, efter deres eget udsagn ikke mindre end 580 døde og godt 120 sårede for at trænge de 56. km. der er fra grænsen til Haderslev, hvor kampen blev standset.

40 års bevidst propaganda for den forbandede, modbydelige og selvopgivende »hvad-kan-det-nytte-frase« havde ikke formået at berøve dem hverken mod eller kampvilje, de skød som var de til konkurrenceskydning på skydebane, og det både med gevær og 20. mm. kanon. Ved Hokkerup skød vor kanonskytte ind gennem sigterevnen på den tyske panservogn, ødelagde både sigtemidler og skytte, ingen af dem kunne repareres. I Bjergskoven kørte en tysk panservogn over en 20. mm. kanon, der endog stod inde i vejsiden og aldeles ikke forhindrede vognens passage, herover blev skytten (den danske) så rasende, at han greb et gevær og skød den tyske vognkommandør, der netop stak både hånd og hoved op af lemmen og hånligt råbte: »Heil Hitler!« et projektil gennem hovedet, så han var død på stedet. Det var ganske forbavsende og i allerhøjeste grad opmuntrende at se den kampiver og det mod vore soldater viste sig i besiddelse af den 9. april 1940. Kamp-

ånden fra 1848 var ikke kuert af de mellemliggende års dårlige indvirken, som en strålende fugl Phønix viste den [sig] i aldeles samme nu det første skud faldt, på ruinerne af »hvad-kan-det-nytte-frasen«.

Lige så ufortrødent, lige så uforfærdet, lige så offervilligt satte den danske soldat den 9. april 1940 sit liv ind for vort lands selvstændighed og frihed, som hans forgængere gjorde det i 1848-49-50 og 64.

Roligt og koldblodigt indtog han sine stillinger rundt om på vore landeveje uden ringeste grad af beskyttelse af hvad art nævnes kan. En sådan var det ham – som før nævnt – forbudt at etablere, alt var i så henseende berøvet ham, og det skal aldrig blive glemt.

Roligt og koldblodigt betjente han sine våben til det sidste, til orden [Sic!] om at »holde ind« tilgik ham. Han lagde ingenlunde skjul på, at den modtagne ordre var ham yderst ubehagelig, men han lystrede som altid tilforn, hvor tungt det end faldt ham.

Ikke en eneste svigtede hin ulyksagelige dag, »for dem der faldt, var de ny overalt«, trådte andre i stedet, ja »mødte endog før der blev kaldt«. Trods morderisk ild fra tyskerne i deres velbeskyttede fremadkørende panservogne, læg vel mærke til forskellen i beskyttelse, sprang vore soldater deres kammerater til hjælp, hvor disse var udsat for at blive levende brændt af flammende bezin [Sic!] fra ibrandskudte motorkøretøjer.

Der hører mod til uden dækning af nogen art i projektilregn at ile andre til hjælp.

Der skal i sandhed både mod og meget høj moral til at gå lige lukt ud i ildlinien for at hente en såret kammerat.

Sådan adfærd vidner tillige om en uforlignelig kammeratskabsånd.

Det er modigt og uforfærdet at lægge sig på åben gade, vej eller stenbro og uden dækning at besvare fjendens ild.

Det vidner om disciplin og pligtfølelse uden tøven at indtage en falden kammerats yderst dårlige og meget udsatte stilling.

Det vidner om karakterstyrke, at ingen af de sårede gav et kny fra sig På episoder som ovennævnte kan der heldigvis nævnes mange eksempler fra den 9. april 1940.

Selve dagen, var som før nævnt, på grund af forholdene så decideret den menige danske soldats dag, og det hverken kan, skal eller bør glemmes og ej heller skjules, uanset dagens nok så sørgelige resultat, der er særdeles god grund til altid at mindes hans indsats og altid være ham taknemmelig herfor.

Den danske soldat af 1940 havde tilvisse fortjent en modtagelse, som den der blev treårskrigen veteraner til del. Han fik den ikke. Han blev ikke mod-

taget med jubel og laurbærkranse, han kom ikke hjem med sejren i behold, hvilket ganske vist er en realitet der ikke kan benægtes, men lige så sikkert og vist er det, at æren, æren den havde han så sandelig ikke mistet.

Der var himmelvid forskel på hjemkomsten i 1848 og 1940, hvor endog enkelte såkaldte »danskere« tillod sig at tale nedsættende og hånlige om den danske soldats indsats for landets frihed og selvstændighed. De oplyste overhovedet intet om, hvor stor deres egen indsats i så henseende havde været og med hvilken ret de bebrejdede soldaterne deres.

Da kampen var endt, kom sikkert den danske soldats tungeste indsats, men også under denne viste han et værdigt eksempel til efterfølgelse.

Tavs og stille trådte han an i rækkerne med åbne huller, hvor før kammeraterne havde haft deres plads.

Tavs og stille gik han ud med afsøgningskommandoerne.

Tavs og stille vendte disse tilbage med deres dræbte kammerater mellem sig.

Jeg vover at påstå, at ingen nok så kærlig moderhånd kunne have taget varsommere og mere blødt på sin døde dreng, end disse tavse, stille, sørgende og trofaste kammerater gjorde det.

Var det end en tung og smertefuld gang for de faldnes nærmeste og efterladte at gå blandt ofrenes kister for at finde den, der rummede de jordiske levninger af ham, de søgte. Den var ingenlunde lettere for de kammerater, der søgte, fandt og bar ham mellem sig fra kamppladserne ind på kasernen.

Det er med stolthed og taknemmelighed over og mod den danske soldat – repræsentanten for dansk ungdom af 1940 – jeg har ristet denne minderune, fordi jeg føler trang her til, fordi ingen dansk kan være denne ungdom taknemmelig nok for dens indsats ovennævnte dag eller i de 5 lange, trange år, der skulle hengå, inden solen atter oprandt over et frit, uafhængigt og selvstændigt Danmark. Det er en stor arv, der er efterladt os, der overlevede besættelsen, men skam få den, [Sic!] der ikke med alle til rådighed stående lovlige midler sætter overhovedet alt ind på at yde sit ypperste for at løfte arven, for at føre Danmark ind i dagen på ny.

NOTER

- [1] Jens Bruhn i mail af 26. september 2020 til selskabets sekretær Gunnar Jakobsen.
- [2] For denne særlige del af historien se Ole Grøn og Michael H. Clemmesen: Skyggerne på væggen: Et forsøg på delvis rekonstruktion af efterretningstjenesten i og fra Sønderjylland fra 1920 til ca. 1950. I: *Fra Krig og Fred. Dansk Militærhistorisk Kommissions Tidsskrift*. 2014/1. 2014, s. 86-180. Om H.M. Lunding: 1899-1984. Dansk officer, i 1937 forsat til generalstabens efterretningssektion, fik til opgave at etablere efterretningsforbindelse langs Østersøen. Fra 25. marts 1940 stationeret i grænseområdet, hvorfra han sendte løbende meldinger til København om de tyske troppebevægelser i Nordtyskland. Efter den tyske indmarch i Danmark fortsatte han sin virksomhed inden for efterretningstjenesten med Jylland og Fyn som særligt område. Den 29. august 1943 arresteret af tyskerne i generalstabens, interneret, fængslet i Berlin, derpå i koncentrationslejrene Flossenbürg og Dachau, og derfra til en lejr ved den italienske grænse, hvor han den 7. maj 1945 blev befriet af amerikanske tropper. Om H.M. Lunding se endvidere: Hans Christian Bjerg: *H.M. Lunding*. Dansk Biografisk Leksikon, onlineudgave, 2011. Her er også de foregående oplysninger om Lunding hentet.
- [3] Ole Grøn i mail af 19. august 2020 til undertegnede. Hvad der sker for Malling-Jacobsen efter 9. april 1940 behandles ikke i herværende artikel. Kun har det i denne indledende redegørelse for manden været nødvendigt i kort form at inddrage visse centrale dele.
- [4] Lars Andsager: 41 ¾ år i grænsegendarmeriets tjeneste. I: *Zise - Toldhistorisk Tidsskrift*, nr. 1, 1989, s. 3-47, citat s. 10.
- [5] Det er redaktionens plan at bringe fortsatte uddrag af Malling-Jacobsens erindringer.
- [6] Mail fra Finn Lautrup af 14. oktober 2020 til redaktøren; mail fra Ole Grøn af 29. juni 2020 til redaktøren. I mail fra Ole Grøn af 25. oktober 2020 til redaktøren fortæller Ole Grøn, at det eksemplar, som Grøn har scannet og videregivet til Told- og Skattemuseet, er den version, som en slægtning til Malling-Jacobsen havde liggende på loftet, og, som Grøn anfører, så virker det hele noget sammenklippet og som om, erindringerne ikke har fundet deres endelige form. Se endvidere Ole Grøn og Michael H. Clemmesen: Skyggerne på væggen: Et forsøg på delvis rekonstruktion af efterretningstjenesten i og fra Sønderjylland fra 1920 til ca. 1950. I: *Fra Krig og Fred. Dansk Militærhistorisk Kommissions Tidsskrift*. 2014/1. 2014, s. 155.
- [7] Den følgende gennemgang af manuskriptet bygger på den orden, i hvilken Told- og Skattemuseet har modtaget Aage Malling-Jacobsens erindringer. For de følgende citater, dvs. afsnittene Ved Grænsegendarmeriet, Ritmester Aage Malling-Jacobsens erindringer om 9. april 1940 og Den danske soldat af 9. april 1940, henvises her én gang for alle til manuskriptet.

De første faldne

Tragedien i Padborg den 9. april 1940

AF FINN LAUTRUP

Danmark i alarmberedskab

I dagene op til den 9. april 1940 indløb der foruroligende rapporter om store koncentrationer af tyske styrker lige syd for den dansk-tyske grænse i Sønderjylland. Der blev også rapporteret om en massiv tysk flådeopbygning i Østersøhavnene, og tyske orlogsfartøjer var observeret passere gennem Storebælt på vej nordpå. På regeringsplan og på møder med kongen blev der 8. april ført drøftelser om en mulig tysk krænkelse af Danmarks erklærede neutralitet. Der fandt også drøftelser sted med værnscheferne om, hvordan man i givet fald skulle reagere. Trods den tilspidsede situation ville man ikke provokere tyskerne ved at træffe vidtgående militære foranstaltninger som mobilisering eller formering af sikringsstyrken, men de danske styrker i Sønderjylland blev dog sat i alarmberedskab.

Grænsegendarmeriet og dets opgaver

Gendarmeriet har sin oprindelse tilbage til 1839, hvor »Det Holstenske Grænsegendarmeri« blev oprettet efter forordning af kong Frederik den VI. Korpsets opgave var at beskytte toldvæsenet langs hertugdømmet Holstens landegrænse, der samtidig var det danske monarkis sydgrænse. Korpset var underlagt militæret.

Under de slesvigske krige 1848-1851 og 1864 fungerede gendarmeriet som feltgendarmeri under hæren. Efter nederlaget på Dybbøl Banke 18. april 1864 og Wiener-fredsslutningen derefter, blev korpsets navn ændret til »Grænse-toldpolitikorpset«, der i begyndelsen af januar 1865 trådte i funktion ved den

efter fredsslutningen nye fastlagte grænselinje ved Kongeåen i det sydlige Jylland.

I 1876 blev korpset ændret til »Grænsegendarmeriet«, som blev bibeholdt indtil korpset i 1952 blev omdannet til et Toldgrænsekorps med stort set samme opgaver, som gendarmeriet havde. Efter 130 år som gendarmeri blev korpset definitivt nedlagt i 1969 og opgaverne overdraget til toldvæsenet og politiet. Det må siges, at gendarmeriet i alle dets afskygninger gennem tiderne har haft en betydende rolle i Danmarkshistorien og således også under besættelsen 1940-1945.

Frem mod 2. verdenskrig var korpset et paramilitært organiseret og bevæbnet grænsekorps, der sammen med toldvæsenet havde til opgave at kontrollere varetrafikken i grænseområdet. Korpset bistod også politiet ved paskontrollen og i opgaverne med at opretholde ro og orden ved grænsen. Derudover kunne der i særlige situationer være opgaver af mere militær karakter. På daværende tidspunkt hørte Grænsegendarmeriet organisatorisk under Finansministeriet, Departementet for Told- og Forbrugsafgifter.

Op gennem 1930'erne blev der på ministerielt niveau ført drøftelser mellem militæret, politiet og Grænsegendarmeriet om opgavefordelingen og samarbejdet ved grænsen. Drøftelserne førte ikke til fuldstændig klarhed over opgavefordelingen. Det var især opgavefordelingen mellem hæren og Grænsegendarmeriet i tilfælde af mobilisering og krigshandlinger, der voldte problemer. Noget kom dog på plads. Ved krigshandlinger blev det Grænsegendarmeriets opgave i det sydlige Jylland at sprænge vigtige broer og veje, da hæren ikke selv havde kapacitet til at gøre det alene. På den måde kunne man drage nytte af de folk i korpset, der var uddannet i sprængningsteknik. En uddannelse, der allerede var påbegyndt i midten af 1920'erne, som en konsekvens af 1. verdenskrig. Det var også et ønske fra hærens side, at Grænsegendarmeriet blev bedre bevæbnet og mere uddannet i militær retning, hvilket da også skete i et vist omfang. Der blev bl.a. udlånt 20 rekylgeværer fra hæren, og korpsets folk blev også udstyret med pistoler som supplement til deres karabiner af ældre dato. Skydefærdighederne blev også trænet. Sammenfattende kan siges, at Grænsegendarmeriets opgaver midt i 1930'erne bevægede sig mere over i retning af opgaver, der normalt var tillagt hæren.

Drøftelserne om opgavefordelingen førte ydermere til, at Krigsministeriet 10. april 1937 udstedte en hemmeligholdt instruks, der gik ud på, at Grænsegendarmeriet i tilfælde af fjendtlig grænseoverskridelse skulle yde den første modstand, inden hærenhederne fra de omkringliggende garnisoner kunne nå frem og støtte op. Baggrunden for instruksen var den politiske

JYDSKE DIVISION

Viborg, den 8/4 1940.

Portretligt O. 175

Til

Grænsegendarmeriet.

Krigsministeriet har ved Skrivelse 862 af 8/4 1940 tilskrevet Generalkommandoen saaledes:

"Efter Aftale mellem Finansministeriet og Krigsministeriet anmodes Generalkommandoen om at meddele Grænsegendarmeriet og Jydske Division at Grænsegendarmeriets Underlæggelse under Jydske Division ikke skal finde Sted paa Grundlag af de for Tiden truffne Beredskabsforanstaltninger, men kun efter udtrykkelig Formering af Sikringsstyrke, Beredskabsstyrke i Sønderjylland eller ved Mobilisering.

See længe saadanne Foranstaltninger ikke er truffet, skal Grænsegendarmeriet i Tilfælde af eventuelt Grænseoverkridelse fra tysk Side af væbnede Styrker ikke gøre Brug af Væben, men underrette de militære Myndigheder og, efter Forholdene, fortsætte Grænsetilsynet eller søge Styrken samlet bag de tilstedeværende Afdelinger af Hæren efter nærmere Anvisning fra Jydske Division.

Det tilføjes, at nærværende Bestemmelser intet ændrer i de for Grænsegendarmeriets Forhold efter Formering af Sikringsstyrken fastsatte Instrukseser."

Hvilket herved meddeles til Efterretning.

E. B.

Busch
Oberstløjtnant.

Fig. 1. Den danske kontraordre af 8. april 1940. Kopi i forfatterens samling.

udvikling i Tyskland. Hitler var i 1933 kommet til magten, og i Europa var der stigende bekymring over den nationalsocialistiske fremmarch i Tyskland. En fremmarch, der også bredte sig til Danmark, særligt i Sønderjylland.

Bekymringen blev ikke mindre, da Tyskland 1. september 1939 uden varsel angreb Polen. Dette blev indledningen til 2. verdenskrig. Med hærheder i alarmberedskab i Sønderjylland var det således den omtalte instruks fra 1937, som Grænsegendarmeriets chef, oberst Svend Bartholin Paludan-Müller (1885-1944), skulle rette sig efter, og den 8. april 1940 gjorde korpset sig klar til at modstå en forventet snarlig grænseoverskridelse fra tysk side.

Kort fortalt var korpset i 1940 organiseret i tre distrikter, Sønderborg, Kollund og Tønder, med underliggende grænseafsnit fra øen Als mod øst og til Højer i vest. Hvert distrikt var ledet af en officer med rang af kaptajn. Hvert afsnit var ledet af en grænsevagtmester af 1. grad. Hovedkvarteret lå i Gråsten tæt ved slottet, og korpschefen havde sin tjenestebolig nær ved. Korpset, der bestod af 340 mand, var ikke udrustet eller trænet til at kæmpe i forreste linje, og dertil kom, at mandskabets gennemsnitsalder var over 40 år.

Efter drøftelser mellem Finansministeriet og Krigsministeriet først på eftermiddagen den 8. april 1940 må ministerierne have indset, at Grænsegendarmeriet kun havde ringe mulighed for uden store tab at leve op til den gældende instruks. På den baggrund modtog korpset kl. 16.40 kontraordre fra Hærens Generalkommando gennem Jydske Division i Viborg.

Hvis tyske væbnede styrker overskred grænsen, måtte Grænsegendarmeriet ikke gøre brug af våben, men man skulle holde de militære myndigheder underrettet om situationen ved grænsen. Efter forholdene skulle man fortsætte grænsetilsynet eller søge styrken samlet bag de tilstedeværende afdelinger af hæren, der befandt sig ved garnisonen i Tønder, Søgårdlejren, Haderslev og i Sønderborg.

Kontraordren efterlod gendarmeriet i et voldsomt dilemma. Man skulle så vidt muligt opretholde bevogtningen af grænsen uden mulighed for at forsvare sig selv. På forhånd kunne man ikke vide, hvordan de tyske styrker ville reagere, når de stod ansigt til ansigt med de bevæbnede gendarmere.

Paludan-Müller var i 1933 blevet udnævnt til korpsets næstkommanderende. Han kom fra en stilling som oberstløjtnant i hæren. Allerede året efter, i 1934, blev han udnævnt til oberst og samtidigt chef for korpset. Han var kendt som en retlinet og dygtig officer, og der hersker ingen tvivl om, at hvis kontraordren fra Generalkommandoen ikke var kommet, havde han fulgt

gældende instruks og ført sine folk i en ulige kamp med alvorlige konsekvenser til følge.

Der hersker nok heller ikke tvivl om, at fornævnt drejning af korpsets opgaver i mere militær retning faldt fint i tråd med Paludan-Müllers temperament. Hans tid som officer i hæren fornægtede sig ikke.

Tyskernes plan

Tyskernes plan var at besætte Danmark og samtidigt Norge. Det var af stor betydning for besættelsen af Norge, at jernbanenettet og vejnettet op gennem Jylland var intakte. Især var indtagelsen af den lille kommunale flyveplads Rørdal ved Aalborg, nu kendt som Aalborg Lufthavn, yderst vigtig for etablering af en luftbro til transport af tropper og forsyninger til Norge.

Derfor havde jernbanebroen i Padborg og broerne over Vidåen syd for Tønder stor strategisk betydning for jernbanen som forsyningslinje nordpå i Jylland. Det gjaldt også jernbanebroen lige syd for Tinglev.

Den tyske efterretningstjeneste (Abwehr) havde i marts og i begyndelsen af april modtaget underretninger om, at sprængladningskamrene i jernbaneviadukten syd for Tinglev station var klargjorte. Det var også muligt at afbryde jernbanestrækningen Tinglev-Sønderborg ved sprængning. Desuden fandtes der ved stationen i Tinglev et depot til opbevaring af sprængstoffer. Samtidigt forelå der oplysning om, at et antal gendarmere havde været på sprængningskursus. Endvidere, at en bestemt grænsegendarm havde som opgave ved en tysk indmarch at sprænge jernbaneviadukten i Padborg. Oplysningerne kom fra tysksindede, der boede på den danske side af grænsen og som fungerede som agenter for Abwehr.

I Grænsegendarmeriet var der i 1940 uddannet 25 gendarmere i sprængningsteknik, og det havde således været muligt at foretage de nødvendige sprængninger for at forsinke tyskerne. Ordren til sprængninger skulle komme fra den øverste hærledelse, men det kom aldrig til drøftelse, og derfor blev der i gendarmeriet ikke taget skridt til at foretage sprængninger.

Den tyske efterretningstjeneste tog oplysningerne fra deres agenter i Danmark alvorligt, og så det som en trussel mod de videre planer for besættelsen af Norge. Under dæksnavnet »Operation Sanssouci« krydsede en civilklædt tysk specialstyrke på ni mand, nogle beretninger nævner seks mand, før daggy den 9. april 1940 derfor grænsen for at forhindre spræng-

ning af broer, sikre sig sprængstofdepotet i Tinglev og sikre andre vigtige trafikknudepunkter. På deres færd fik de hjælp af agenterne i Danmark.

Tyskerne var også til fulde klar over Grænsegendarmeriets styrkeforhold og bevæbning. Stillet over for tyskernes enorme krigsmaskine kunne gendarmeriet næppe være en væsentlig forhindring, men tyskerne frygtede alligevel, at gendarmernes modstand kunne forsinke fremrykningen op gennem Jylland, der af hensyn til besættelsen af Norge skulle være afsluttet samme dag.

Med den meget synlige tyske opmarch syd for grænsen i dagene op til den 9. april 1940 kunne man heller ikke tale om et overraskelsesmoment, og derfor var det afgørende, at vigtige broer og veje i Danmark forblev intakte.

Situationen ved grænsen natten mellem den 8. og 9. april 1940

Distriktsofficer ved gendarmeriet, kaptajn Aage Malling-Jacobsen, befandt sig i toldbygningen ved Kruså-grænseovergangen for at kunne rapportere til korpsets chef og generalstabens efterretningsofficer i Søgårdlejren, hvor danske styrker var i højeste alarmberedskab.

Før midnat hørtes der tiltagende motorlarm sydfra, men omkring midnat blev der stilhed. Malling-Jacobsen har i sine hidtil ikke offentliggjorte erindringer beskrevet det således:

»Ikke en vind rørte sig, og ikke en lyd hørtes, den før midnat observerede stærke motorlarm var helt ophørt. Med opmærksomheden skærpet til det yderste stirrede vi spændt mod syd. Vi var aldeles ikke i tvivl om, hvad der forestod.«

Klokken 01.00 blev der givet ordre til at inddrage gendarmeriets poster langs grænsen og samle mandskabet i de afsnit, som grænsebevogtningen var delt op i.

Inddragelsen af posterne skulle være på plads kl. 04.00, hvor der normalt var vagtskifte. Hensigten var herefter, at man skulle søge mod de danske hærenheder, hvilket imidlertid kun kom til at ske i meget begrænset omfang.

Lidt over klokken 04.00 telefonerede Malling-Jacobsen rutinemæssigt til Søgårdlejren for at sikre, at telefonlinjen virkede. Midt under samtalen trængte tyske soldater ind i bygningen, men Malling-Jacobsen nåede fra toldkontrollørens kontor lige akkurat at alarmere Søgårdlejren, inden tyskerne afbrød telefonerne. I løbet af tre minutter rykkede de danske styrker

i Søgårdlejren ud og var klar til kamp. De øvrige garnisoner blev varskoet og kunne også tage deres forholdsregler.

Det bragede herefter løs langs hele grænsen, og der opstod sporadiske kampe mellem danske og tyske tropper med tab på begge sider.

For sin snarrådighed 9. april i Kruså blev Malling-Jacobsen 19. august 1940 tildelt Ridderkorset af Dannebrogssordenen.

Besættelsens første faldne – tragedien rammer tre gendarmere i Padborg

Overgendarm J.P. Birk var kort før klokken 04.00 i bil på vej til afsnitskontoret i Bov, der var samlingssted. Ved viadukten i Padborg møder han kollegaerne A.S. Albertsen og A.A. Hansen, der var ved at forlade deres poster og ligeledes begive sig på vej til samlingsstedet. Birk standser for at tage dem med, men i samme øjeblik dukker tre civilklædte personer fra førnævnte tyske specialstyrke op på den anden side af vejen under viadukten. Gendarmene råber de tre personer an og spørger, hvor de skal hen. »Til banegården« lyder svaret på tysk, og da gendarmene går nærmere for at undersøge, hvem personerne er, trækker de våben og affyrer på tæt hold en række pistolskud mod gendarmene.

Birk er dræbt på stedet, Albertsen og Hansen er begge dødeligt sårede. De to sårede bliver først tilset af en læge og senere kørt i ambulance til Statshospitalet i Sønderborg, hvor de straks kommer på operationsbordet, men deres liv står ikke til at redde. Hansen når at afgive forklaring om, hvad der var sket, og derfor kender vi i dag de nærmere omstændigheder.

Antagelsen er, at da tyskerne så de tre gendarmere ved viadukten, troede de, at gendarmene var ved at forberede en sprængning, og de handlede derfor. Antagelsen må også være, at gendarmene ikke var forberedte på, at der kunne operere civilklædte tyske specialstyrker på dansk grund for at forhindre sprængning af broer, jernbaner og veje.

De tre gendarmers tilfældige tilstedeværelse ved viadukten på vej til samling i Bov blev skæbnesvanger for dem. Da de tyske specialstyrker opererede i civilt tøj, var nedskydningen af gendarmene en klar overtrædelse af folkeretten. Tyskerne havde selvfølgelig ingen interesse i en nærmere undersøgelse af hændelsen.

Sprængstofdepotet i en bunker ved Tinglev station blev uden problemer sikret af folk fra den tyske specialstyrke. Depotet var ubevogtet. Efter tysk

opgivelse var der 2,5 tons sprængstof i depotet. Oplysninger fra dansk side nævner 1,1 tons.

Broerne over Vidåen ved Tønder var vigtige for de tyske styrker, der skulle bevæge sig op gennem Jylland ad den vestlige marchrute. Ruten var også et vigtigt alternativ, hvis styrkerne på den østlige marchrute fra Kruså-Padborg løb ind i større forhindringer. Folk fra specialstyrken sikrede broerne ved Tønder, hvor fire gendarmer blev holdt op uden dramatik.

Efter krigen blev tre danske medløbere, dvs. agenter, der havde givet tyskerne vigtige oplysninger om forholdene ved grænsen, afsløret og ved retssager dømt for landsskadelig virksomhed. Agenten, der havde givet oplysninger om jernbaneviadukten i Padborg, blev ikke tiltalt for at have forårsaget nedskydningen af de tre grænsegendarmer. Han blev dømt for andre forhold. Udover de tre nævnte agenter blev yderligere tre personer dømt for at have spioneret for tyskerne andre steder i Danmark i tiden op til besættelsen. En af de sidstnævnte havde en radioforbindelse til Tyskland.

En mindesten blev rejst

I efteråret 1940 tog nogle borgere i Padborg initiativ til at samle ind til et minde over de faldne gendarmer, og der var massiv opbakning til indsamlingen fra både nær og fjern. Selve mindestenen blev skænket af Smedeby Skærvefabrik, og det var den københavnske billedhugger Bomand Utzon Frank, der udførte udsmykningen af stenen.

På forsiden af stenen er der en fredssengel og gendarmernes navne. På bagsiden er der indhugget et vers, forfattet af Hansigne Lorenzen, Ballum:

Pligttro I satte Livet til
med Eders Kald i Pagt.
Hav tak fra Fædreland og Folk
for trofast Grænsevagt.
REJST AF LANDSMÆND

Verset er meget betegnende for den samhørighed, der altid har været mellem grænsegendarmerne og det folk og land, som gendarmerne så trofast tjente til det yderste.

På en smuk forårsdag den 4. maj 1941 blev stenen afsløret under overværelse af en meget stor folkeskare, heriblandt enkerne og andre pårørende til de



Fig. 2. Mindestenen ved jernbaneviadukten i Padborg. Foto: Finn Laurup.

tre gendarmere. Af alle datoer vil 4. maj 1941 og 4. maj 1945, aftenen hvor befrielsesbudskabet kom fire år senere, for altid stå i stærk erindring i grænseegnen.

Lige siden mindestenen blev rejst i 1941, er de omkomne gendarmere hvert år 9. april blevet mindet ved Gendarmhaven og jernbaneviadukten i Padborg, hvor mindestenen står.

Til afslutning kort om de omkomne gendarmere, i alfabetisk orden:

Albert Sørensen Albertsen. Grænseovergendarm af 1. grad. Født den 15. december 1894 i Bække, Lindknud sogn. Ansat som gendarm i Kalvslund den 21. februar 1919. Tjenestegørende i Rens og Padborg siden 5. maj 1920. Skudt ved jernbaneviadukten i Padborg den 9. april 1940. Begravet på Bov Kirkegård.

Johannes Petersen Birk. Grænseovergendarm af 1. grad. Født den 30. juni 1897 i Taps sogn. Ansat som gendarm den 21. februar 1919. Tjenestegørende i

Rens og Padborg siden 5. maj 1920. Skudt ved jernbaneviadukten i Padborg den 9. april 1940. Begravet på Taps Kirkegård.

Anders Andersen Hansen. Grænseovergendar af 1. grad. Født den 11. januar 1900 i Brørup. Ansat som gendarm i Frøslev den 16. januar 1922. Skudt ved jernbaneviadukten i Padborg den 9. april 1940. Begravet på Bov Kirkegård.

KILDER OG LITTERATUR

Grænsevæernet. Medlemsblad for Grænsegendarmeriforeningen. Nr. 9, 15. maj, 1941.

Jørgensen, A.R.: Spionage mod Danmark. I: *Årsskrift for Frøslevlejrens Venner*, 1987.

Materiale fra private samlinger.

Mindeskrift om de som følge af den tyske Besættelse af Danmark omkomne danske

Grænsegendarmer. Grænsegendarmeriet, 1946.

Ritmester Aage Malling-Jacobsens erindringer. Upubliceret.

19. september 1944

Interneringen og deportationen af politi og grænsegendarmeri

AF HENRIK SKOV KRISTENSEN

Den 19. september 1944 overfaldt den tyske besættelsesmagt dansk politi og grænsegendarmeri og satte begge korps ud af spillet. Denne artikel formidler hovedtrækkene i *Operation Möwe*, som tyskerne kaldte aktionen, ligesom den skitserer hvilke konsekvenser den fik for politi og grænsegendarmeri.*

Indledningsvis et par afgrænsninger: Artiklen vil først og fremmest koncentrere sig om *grænsegendarmerne*, ligesom den vil koncentrere sig om *konsekvenserne* af den tyske aktion den 19. september 1944. Eller mere præcist: Artiklen vil først og fremmest koncentrere sig om gendarmernes skæbne i de tyske koncentrationslejre, og sammenligne den med politifolkenes.

Den 9. april og fredsbesættelsen

Men først skal scenen sættes for begivenhederne den 19. september 1944. Og til den ende skal vi starte allerede den 9. april 1940. Her overgav den danske regering sig efter korte kampe i Sønderjylland og gik ind på det tyske ultimatum. Ganske vist under protest! En lille detalje, som mange nu om dage er tilbøjelige til at overse.

Det forhold at den danske regering tog imod det tyske ultimatum betød, at den tyske tilstedeværelse i Danmark fik karakter af en såkaldt »fredsbesættelse«. Det indebar, at Danmark, som det eneste tysk-besatte land i Europa, formelt set stadig var et neutralt, suverænt land, som Tyskland ikke var i krig med. De danske forfatningsmæssige organer, konge, regering og

rigsdag, kunne arbejde videre, om end med visse begrænsninger, som med tiden blev mere og mere udtalte! Også det danske militær forblev i funktion.

For Tyskland var Danmark stadigvæk udland. Derfor blev der heller ikke opbygget en tysk forvaltning i Danmark. De dansk-tyske forbindelser blev, trods den tyske besættelse, opretholdt i de gamle former. Det betød bl.a., at det fortsat var det tyske udenrigsministerium, som var ansvarlig for Danmark, ikke den tyske værnemagt og ikke SS.

Helt central for fiktionen (for det var det jo!) om dansk suverænitet og uafhængighed var, at grænsebevogtningen fortsat var på danske hænder. Og det betød, at Grænsegendarmeriet, som havde karakter af et militært opbygget grænsepolitikorps, kort efter den 9. april 1940 genoptog deres tjeneste, ligesom politiet selvfølgelig fortsatte med at fungere!

I løbet af sommeren 1943 voksede utilfredsheden med den danske regerings politik i dele af befolkningen, og den 29. august 1943 kom det til et åbent brud mellem den danske regering og besættelsesmagten. Regeringen ophørte med at fungere. Tyskerne indførte militær undtagelsestilstand og overfaldt og afvæbnede den danske hær og flåde.

Her er det imidlertid vigtigt at fastholde, at regeringen blev erstattet af det såkaldte »departementschefstyre«, dvs. centraladministrationens embedsapparat, som overtog regeringens og rigsdagens rolle som besættelsesmagtens forhandlingspartner. Og besættelsesmagt vil her sige dr. Werner Best, som var det tyske riges befuldmægtigede i Danmark. Selv om Werner Best var højtstående SS-officer repræsenterede han i Danmark det tyske udenrigsministerium.

Det var altså stadig det tyske udenrigsministerium, som var ansvarlig for Danmark, og tyskerne fastholdt lige til kapitulationen den 5. maj 1945, at de ikke var i krig med Danmark, og at Danmark fortsat var et suverænt land. Det er derfor en sandhed med modifikationer, når man ofte har sagt, at den danske regerings tilbagetræden den 29. august 1943 gjorde en ende på forhandlingspolitikken, eller samarbejdspolitikken, som den også betegnes.

Frøslevlejren

Et godt udtryk for den fortsatte forhandlingslinje var etableringen af Frøslevlejren. Men Frøslevlejren var også samtidigt et godt udtryk for, at forholdene i Danmark blev kraftig *skærpet* efter den 29. august 1943: Modstanden mod besættelsesmagten voksede, og tyskerne greb til stadig hårdere meto-

der i bekæmpelsen af modstanden. Nok var det tyske udenrigsministerium stadig formelt set ansvarlig i Danmark, men den tyske værnemagt og tysk politi vandt stigende indflydelse.

Efter at flere hundrede danske statsborgere i efteråret og vinteren 1943 var blevet deporteret til kz-lejre i Tyskland, akkompagneret af de danske myndigheders protester, foreslog man fra dansk side, at der blev oprettet en lejr på dansk grund. Fra dansk side håbede man, at en sådan lejr kunne forhindre deportationer til Tyskland, og at de, som var blevet deporteret, kunne blive ført tilbage til denne lejr.

I marts 1944 accepterede tyskerne idéen, og den 13. august 1944 kunne man tage Frøslevlejren i brug. Opførelsen og driften af lejren blev betalt af den danske stat, mens tyskerne var bygherre, og det tyske sikkerhedspoliti stod for lejrens drift.

Deportationen den 15. september 1944

Aftalen om at opføre Frøslevlejren så faktisk ud til at have standset de tyske deportationer, men den 15. september 1944, kun en måned efter lejren var taget i brug, brød tyskerne selve grundlaget for lejrens opførelse ved at deportere de første 195 Frøslevfanger til koncentrationslejren Neuengamme ved Hamborg. De 195 fanger blev udtaget ved en meget tidlig morgenappel i Frøslevlejren, og om formiddagen blev de transporteret med lastbiler til Harreslev station umiddelbart syd for grænsen, hvor de blev omladet i lukkede kreaturvogne og ført til Neuengamme.

Deportationen den 15. september 1944 vakte bestyrtelse i Danmark. Man frygtede, med rette, at en ny tysk kurs var indledt. De danske myndigheder protesterede og påpegede, at deportationen stred mod Folkeretten og alle dansk-tyske aftaler. I Padborg nedlagde DSB-personalet arbejdet i protest mod deportationen, og arbejdsnedlæggelsen udviklede sig til en altomfattende, landsdækkende strejke.

I Frøslevlejren betød deportationen en markant og permanent ændring af atmosfæren. Ingen kunne nu føle sig sikker, og lejren blev fra nu, selv om man forsøgte at abstrahere fra det, betragtet som en gennemgangslejr. Det medførte selvfølgelig en betydelig sjælelig belastning for fangerne.

Operation Möwe den 19. september 1944

Strejkerne og uroen rundt om i Danmark efter deportationen den 15. september var knap klinget af, før det næste lammende slag ramte med interneringen af det danske politi og Grænsegendarmeriet den 19. september 1944. Som tidligere nævnt vandt den tyske værnemagt og det tyske politi i Danmark stadig større indflydelse på bekostning af Udenrigsministeriet, repræsenteret ved dr. Best. Netop værnemagts frygt for en allieret invasion i Danmark blev den direkte årsag til interneringen af politiet og grænsegendarmerne, selv om det faktisk var chefen for det tyske politi i Danmark, Günther Pancke, som gav ordre til interneringen. Værnemagten frygtede ganske enkelt, at først og fremmest politifolkene skulle falde tyskerne i ryggen i forbindelse med en allieret invasion. Man må huske på, at Politiet var et veldisciplineret og bevæbnet korps på ca. 10.000 mand.

Tyskerne havde netop i sommeren 1944 oplevet, hvordan det franske politi i Paris havde vendt på en tallerken, og havde gjort fælles sag med modstandsbevægelsen i kampene mod den tyske besættelsesmagt. Kampe, som jo var udløst af den allierede invasion i Frankrig den 6. juni 1944.

Det danske politikorps var både talrigt og forholdsvist ungt, idet korpset var blevet tredoblet siden den 9. april 1940. Og hvad der også spillede en rolle: Siden den 29. august 1943 havde tyskerne ikke haft det bedste samarbejde med det danske politi, som nu ikke længere ville deltage aktivt i opklaringen af sabotager mod værnemagten.

Også Grænsegendarmeriet frygtede værnemagten kunne falde tyskerne i ryggen ved en invasion. Derfor blev de også omfattet af »Operation Möwe«. For grænsegendarmerne har det sikkert også været kompromitterende i tyskernes øjne, at Chefen for korpset, oberst Paludan-Müller, havde deltaget i illegalt arbejde og modsat sig arrestation tidligere på sommeren. Som bekendt tog Paludan-Müller kampen op med tyskerne og blev dræbt i sin embedsbolig i Gråsten. Der er nu intet, der tyder på, at Paludan-Müllers illegale arbejde kan projiceres over på gendarmerne som sådan. Deres deltagelse i modstandsbevægelsen lå sikkert ikke over gennemsnittet for andre faggrupper.

Interneringen af politiet og grænsegendarmerne den 19. september 1944 gav anledning til, at den uro, og de protester og strejker, som deportationen af 195 Frøslevfanger den 15. september havde givet anledning til, fortsatte og endda blev forstærket, ikke mindst fordi tyskerne omgående sendte langt størsteparten af de ca. 2.000 internerede politifolk direkte til Tyskland, nem-

lig de ca. 1.800, der gjorde tjeneste i København og på Sjælland. 288 politifolk blev interneret i Frøslevlejren. Det var dem, som var blevet arresteret i Jylland og på Fyn, i henholdsvis Aalborg, Aarhus og Odense. Men den 25. september blev også de deporteret til Tyskland. Som kollegerne fra København og Sjælland blev de 288 jyske og fynske politibetjente transporteret til koncentrationslejren Neuengamme ved Hamborg, og som kollegerne fra Østdanmark blev de efter få dage sendt videre til koncentrationslejren Buchenwald i Weimar. Dermed var ca. 20 % af den danske politistyrke deporteret til Tyskland.

Deportation af grænsegendarmerne

Af Grænsegendarmeriets 337 tjenestegørende blev 291 interneret i Frøslevlejren den 19. september 1944. De kunne den 25. september bekymret følge, hvordan de 288 politibetjente blev marcheret sydpå. Men for grænsegendarmerne virkede det beroligende, at tyskerne straks løslod enkelte gendarmere fra Frøslevlejren, først og fremmest gendarmere, som var over 50 år gamle.

Generelt var gendarmene sig ikke nogen skyld bevidst; de havde haft et udmærket samarbejde i det daglige med den tyske grænsebevogtning, og mange regnede tydeligvis med, at interneringen var af forbigående karakter. Enkelte meldte sig endda selv ved hovedporten i Frøslevlejren den 19. og 20. september for at blive interneret.

Men den 5. oktober 1944 kom chokket! 141 grænsegendarmere, eller nøjagtig halvdelen af dem, som var interneret i Frøslevlejren, blev udtaget til transport. Tilsyneladende foretrak tyskerne, at transporterne var på ca. 200, så 59 almindelige politiske fanger i Frøslevlejren blev udtaget til at følge gendarmene sydpå.

Om de 141 grænsegendarmers transport fra Frøslevlejren beretter overgendarm Kristen Nielsen:

»Den 5. oktober 1944 blev for os Gendarmere den sorteste Dag i vort Liv. Kl. 3.30 blev vi alle i Barakken [gendarmene var stort set indkvarteret samlet i barak H10] vækket og fik Ordre til at stille op ude paa Gangen, der blev sagt, at der vilde komme en vigtig Meddelelse. Der kom saa to Tyskere med en Liste og vi fik Besked paa, at de hvis Navne blev raabt op skulde gaa ned paa venstre Fløj, og det blev mange.

Da de var færdige med Navneopraabene var Halvdelen af Gendarmeriet, 141 Mand udtaget.

Vi fik saa Ordre til at gaa ind paa Stuerne og pakke vort Tøj og stille igen, de Tiloversblevne kunde gaa tilbage til Stuerne og sove videre.

Det svirrede med Rygter, den Morgen: vi skulde Hjem, paa Arbejde i Jylland, Norge eller Tyskland; men at det var alvorligt var vi alle klare over.

Kaptajn Digmann var til Stede og uddelte Cigaretter, det var ikke noget godt Tegn; men at det var vor Dødsdom, de den Morgen læste op for os, anede [vi ikke], ej heller tænkte vi; men vi skulle komme til at sande det, at vi skulde opleve saa frygtelige Forhold og være udsat for disse Lidelser, som Livet i en Koncentrationslejr var, havde ingen af os drømt eller tænkt.

Kl. 6 blev vi saa alle samlet og ført over i K[ommandantur] Barakkerne, det var der Opsynspersonalet boede. Her kom vi saa sammen med 60 Civile Fanger, deriblandt 6 Faldskærmsjægere, saa vi udgjorde en Transport paa 200 Mand.

Nu kunde vi nok mærke, at Tonen var en anden, der blev en Banden og Skælden ud, og et par Lussinger vankede der ogsaa, naar der ikke blev svaret hurtigt nok.

Vi fik slet ingen Morgenmad den dag, kun lidt sort Kaffe og saa udleveret en Madpakke til rejsen paa 4 Stykker Brød. Vagten var meget bevæbnede baade med Maskinpistoler og Geværer, og da det begyndte at blive lyst, kørte der Lastbiler og Rutebiler op foran Barakken, og vi blev i Hold ført ud til de ventende Biler.

Vi var først oppe paa en Lastbil; men vi blev jaget ned igen, vi skulde i Rutebilerne. Ingen maatte se, at de transporterede Gendarmer ud af Landet. Vi kørte saa mod Syd, ingen anede hvor Rejsen gik hen; men vi var nu klar over, at det hverken blev Jylland eller Norge, men Tyskland.

Hvor i Tyskland det blev, var det store Spørgsmaal, der opfyldte vore Tanker. Det gik stadig mod Syd, vi passerede Padborg og tænkte Rejsen gjaldt Flensborg; men efter vi havde passeret den dansk-tyske Grænse, drejede Bilerne fra og kørte til den tyske Station Harreslev.

Dér stod fine Salonvogne i Form af snavsede Kreaturvogne parat til vor videre Befordring.

Vi blev saa læssede 50 mand i hver Vogn, saa blev der smidt 2 Knipper Halm ind i hver Vogn til os; men vi maatte skam betale Halmen med 2 Kr. pr. Knippe, ellers fik vi intet. Ja, man blev skam godt behandlet og betjent i det Tredje Rige.

Døren blev saa lukket og laaset, og vi var saa henvist til at hygge os saa godt, som Forholdene nu en Gang tillod. Ret meget Plads og ret mange Straa til hver blev der ikke.

Ved ca. 11 Tiden kom der saa et Godstog og med Stød og Puf blev vi tilkoblet og Rejsen begyndte, denne Rejse der for Gendarmerikorpset skulde blive den sørgeligste i hele Gendarmeriets Historie ...«

Så vidt overgendarmer Kristen Nielsen.

En anden gendarm, vagtmester J.J. Jensen, kommer i sin beretning ind på det forhold, at gendarmerne var lokale folk. Han fortæller bl.a:

»...vi kørte sydpå gennem Frøslev by, hvor flere af vore kammerater så deres hjem for sidste gang. Kvinderne stod mange steder og græd, kunne vi se, og selv var vi ikke langt derfra, men vi holdt os stive, så godt vi kunne.

Turen gik nu gennem Padborg ud over Oksevejen, forbi det danske toldsted, hvor toldassistent Kock stod udenfor. Vinke måtte vi ikke, men vi trøstede os med, at han havde set, at det var gendarmerne, de kørte af med.«

Grænsegendarmerne i kz-lejr

I det følgende vil grænsegendarmernes lidelsesrejse blive beskrevet.

Det er vanskeligt at give en fornuftig forklaring på den besynderlige tyske politik over for grænsegendarmerne. F.eks. løslod tyskerne ni gendarm fra Frøslevlejren, endnu inden de 141 kolleger var ankommet til Neuengamme. Og den mærkelige linje fortsatte: Mens nogle gendarmers henslæbte en trøstesløs tilværelse i tysk koncentrationslejr, blev andre løbende løsladt fra Frøslevlejren. I november-december 1944 kunne omkring 50 gendarm forlade Frøslevlejren som frie mennesker.

De 141, som kom til Neuengamme, blev her konfronteret med forhold, som var afgrundsdybt forskellige fra forholdene i Frøslevlejren. Ikke desto mindre var modtagelsen af gendarmerne efter Neuengamme-målestok »civiliseret«. Ganske vist måtte gendarmerne underkaste sig den obligatoriske aflusningsproces, men de fik i modsætning til almindelige politiske fanger lov til at beholde hovedhåret, og fritvoksende hovedhår signalerede højstatus i det bizarre kz-hierarki. Når gendarmerne blev tilstået den gestus, skyldtes det, at de blev betegnet som »Dänische Polizei« (som også fik særstatus!).

Gendarmerne blev heller ikke vilkårligt pryglet den første dag i Neuengamme. Det var også usædvanligt! Et optrin i Block 11, hvor gendarmerne blev indkvarteret, viser, at de endnu ikke havde tilpasset sig den karakteristiske kz-mentalitet: En radmager fange blev af en »Stubendienst«, dvs. en overfange, hevet hen foran Blockältester (som var en endnu højere rangeret



Fig. 1. Appellerne var en af Lejrens værste Plager. De foregik altid efter Arbejdtidens Ophør og varede som Regel flere Timer uden Hensyn til Vind og Vejr.

overfange) og anklaget for tyveri af et brød. Den formastelige fik standardstraffen på 25 stokkeslag.

Efter afstraffelsen begyndte de chokerede gendarmer at *diskutere* det betimelige i afstraffelsen med Blockältester! Uhørt i en kz-lejr!

Skulle man overleve i en kz-lejr som Neuengamme eller en af lejrens omtrent 80 udekommandoer i det nordtyske område, var der groft sagt kun tre muligheder, for der var nemlig kun én lov, og det var jungleloven: Enten skulle man blive del af det såkaldte »fangeselvstyre«. Altså blive en af de overfanger, som stod for lejrens indre drift og funktioner. Overfangerne udgjorde toppen i den bizarre kz-hakkeorden. Var man overfange, fik man som regel mad, selvfølgelig på sine medfangers bekostning! For der var ikke mad til alle. Eller man skulle komme på god fod med én eller flere overfanger, f.eks. via bestikkelse. Eller man kunne for det tredje være så heldig at modtage pakker med tøj og fødevarer fra hjemlandet.

Det blev netop mange danske fangers redning, og at denne mulighed overhovedet kom på tale for de danske fanger, skyldtes klart Danmarks særstatus som »fredsbesat« i det tysk-besatte Europa, for det betød, at der overhovedet eksisterede danske myndigheder, som kunne organisere hjælpen.



Fig. 2. Billedet giver et lille Indtryk af Lejrens Bevogtning. Foruden det med Højspænding ladede Hegn, var der en tæt og svært bevæbnet Postkæde. Efter Mørkets Frembrud var Hegnet belyst. Under Luftalarm blev dog al Belysning i Lejren slukket; samtidig blev Postkæden yderligere forstærket.

Gravearbejde i Oortkaten

De to første uger var gendarmerne beskæftiget i nogle af Neuengammes interne arbejdskommandoer. Som regel var overfangerne, dvs. forarbejderne, omgængelige over for gendarmerne. Men den 20. oktober 1944 indtraf der en alvorlig ændring, da gendarmerne blev indsat i en arbejdskommando på ca. 1.000 mand, som skulle grave en panserspærring i Oortkaten ved Elben, ca. en times togkørsel fra Neuengamme. Arbejdet var udmattende, grundvandet stod højt, og den lerede jord skred ustandseligt ned. Dagen lang vadede fangerne i mudder, og bedre blev det ikke, da regnvejr satte ind, efterfulgt af snebyger for at ende med hård frost. Regner man transporttiden til og fra lejren med, var gendarmerne på benene fra kl. 4.30 morgen til kl. 20.00 om aftenen.

Suppen, der blev serveret, kom fra et køkken i Hamborg, og var bedre end lejrsuppen; man fik endda en såkaldt »Zulage«, altså et tilskud, i form af



Fig. 3. Her ser man Appelpladsen, der paa alle Sider er omgivet af Blokke. De til højre beboedes af arbejdende Fanger, medens de til venstre er en Del af Reviret. Hjørnet, som Fangerne runder med Bærebørene, tilhører Køkkenet. Fangerne er ved at bære Kaalrabi ind. Kaalrabi var jo næst efter Vand den vigtigste Bestanddel af vor Middagsmad.

to stykker brød med en smule margarine. Til gengæld måtte gendarmerne hver aften efter arbejde stille til udmattende appeller i Neuengamme, ofte efterfulgt af luftalarmer med ophold i lejrens store beskyttelsesrum.

Arbejdet i Oortkaten varede ca. en måned og tærede både på gendarmernes moral og deres helbred. Bronkitis, lungebetændelse og phlegmone plagede dem, ikke mindst i den sidste halvdel af måneden. Phlegmone var nogle modbydelige nærmest vævsædende sår, som i stedet for at hele bare blev større.

Både i Oortkaten og hjemme i Block'en blev gendarmerne slået og sparket af opsynsmandskabet, og Blockältester så også ud til at være besluttet på at gøre livet surt for dem. Gendarmernes tillidsmand, kaptajn Madsen fra Sønderborg Distrikt, beklagede sig til SS over behandlingen, og en aften blev Blockälteste kaldt hen til den vagthavende SS'er, som straffede ham med 25 stokkeslag. Baggrunden for den helt usædvanlige episode var tilsyneladende, at Kaptajn Madsen havde fået udvirket et prygleforbud: Som »dänische Polizei« var gendarmerne »anständige Leute«.



Fig. 4. I den ene Ende af hver Blok var en Del Borde og Bænke, dog langt fra nok til, at alle kunde sidde ned. Her opholdt vi os, naar Arbejdsdagen og Appellen var overstaaet. Ved hvert Bord herskede en Bordformand, som fordelte den sparsomme Brødration. Vi Danske og senere ogsaa Nordmændene havde dog den Lykke nu og da at kunne supplere med indholdet af de fra Røde Kors sendte Pakker.

Det fritvoksende hovedhår, som gjorde gendarmerne let genkendelige, var uden tvivl medvirkende til, at prygleforbuddet blev håndhævet. Afgørende for gendarmernes overlevelse var også modtagelsen af de første såkaldte »Røde Kors pakker« i slutningen af oktober 1944. Hver pakke, som var finansieret og organiseret af den danske stat, havde ca. den samme næringsværdi som en måneds lejrkost. Og hvad der også var overordentlig vigtigt: Pakkerne viste, at man ikke var glemt og forladt af dem derhjemme i Danmark. Denne psykologiske betydning skal ikke undervurderes!

Trods disse lyspunkter tyder en del på, at tiden i Oortkaten tilføjede mange gendarmere et afgørende knæk, som senere skulle koste dem livet. To døde under arbejdet i Oortkaten, og ti kom på lejrens revier, dvs. lejrens »sygeafdeling«. Men tiden i Oortkaten lærte også gendarmerne at tilpasse sig lejlighedsvis barske betingelser; de lærte f.eks. at overvinde afskyen over for den modbydelige og uappetitelige lejrkost, og de lærte at økonomisere med kræfterne.



Fig. 5. Foruden ovennævnte Brødration udleveredes om Middagen en Suppe, der som før nævnt hovedsagelig bestod af Vand og Kaalrabi. Naar alle havde passeret forbi Tønden og faaet en Portion, kunde det ske, at der var lidt tilovers, saa nogen kunde faa to Gange. Da en Portion langt fra var tilstrækkelig til blot at stille den værste Sult, udartede Fordeelingen af Resten sig ofte til alvorlige Slagsmaal.

De syge gendarmer

Afslutningen på arbejdet i Oortkaten betød samtidigt afslutningen på opholdet i hovedlejren. Den 18. november 1944 blev størstedelen af gendarmerne udtaget til transport.

46 gendarmer blev dog i lejren, det var hovedsageligt de svageste, og de syge på revieret. Og hvis vi kort opholder os ved de 46 tilbageblevne, så blev fire svært syge den 20. november sendt til den såkaldte »rekreationslejr« Bergen-Belsen, angiveligt for at modtage bedre pleje. Ingen af de fire overlevede denne »rekreation«!

De øvrige 42 blev sat til forskelligt arbejde i lejren, og i februar 1945 var 21, dvs. nøjagtig halvdelen, endt i lejrens krematorium. Den anden halvdel var blevet til drevne »Häftlinge«, det tyske ord for kz-fanger, som hovedsageligt havde fundet en tjans i lejrens fletteri, hvor der bl.a. blev fremstillet militære camouflagenet. Fletteriet blev betragtet som skånearbejde.



Fig. 6. Et lille Rum i den ene Ende af Blokken var indrettet til Vaskerum. Her var anbragt en halv Snes Vaskekummer, som i Løbet af en Times Tid hver Morgen skulde benyttes af 5-600 Fanger. Man forstaar, at en stor Del slet ikke blev vasket, hvilket gav Lusene gode Livsbetingelser.

Alt Garge udekommandoen

Gendarmerne, som den 18. november blev udtaget til transport, kom til to af Neuengammes udekommandoer. 21 kom til udekommandoen Alt Garge og 72 til udekommandoen Schandelah.

Alt Garge lå i nærheden af Bleckede, og var en relativ lille udekommando med omkring 500 fanger af forskellig nationalitet. Især var der mange polakker. Da gendarmerne i november 1944 kom til lejren, var der allerede ca. 50 danske og 30 norske fanger. De var ligesom deres medfanger beskæftiget med at opføre et større kraftværk i tilknytning til Hamborgs elektricitetsforsyning.

Allerede ved ankomsten til lejren blev gendarmerne konfronteret med dens råhed. Ved indgangsporten stod tre skrækkeligt tilredte fanger, som ganske enkelt var stillet op til skræk og advarsel. Kommandanten, SS-Oberscharführer Walther, gjorde heller ikke noget godt indtryk. Alligevel erfarede



Fig. 7. Paa en eller anden Maade var det lykkedes en Del musikbegavede at faa deres Instrumenter med ind i Lejren. Deres Spil bevirkede altid, at Hjemlængslen føltes dobbelt stærkt.

gendarmerne, at Alt Garge i flere henseender var »bedre« end Neuengamme hovedlejren.: Appellerne var af gode grunde kortere, der var ingen luftalarmer, fangerne var fordelt over tre Block'e med højst 40 mand på hver stue, der var ovne på stuerne, og sidst, men ikke mindst, var forplejningen bedre, selv om den stadig var helt utilstrækkelig.

Men på en lang række punkter adskilte forholdene sig kun lidt eller slet ikke fra dem i Neuengamme. Det gjaldt f.eks. forholdet mellem fange og opsynsmandskab. Kommandanten selv og de fleste af de tyske vagtsoldater var relativt tilbageholdende, men den næstkommanderende, SS-Unterscharführer Reese, og fem-seks ungarere i tysk tjeneste, var ifølge fangeudsagn yderst brutale. Det kom dog ikke til at gå direkte ud over grænsegendarmerne: de nøjedes med »at se på«, når russiske og polske fanger blev udsat for makabre afstraffelser.

Arbejdet i Alt Garge var hårdt, og beklædningen var utilstrækkelig til udendørs arbejde. Alt i alt medførte de nævnte omstændigheder, kombineret med en ekstrem dårlig hygiejne i lejren, at alvorlige sygdomme gjorde indhug, også blandt gendarmerne. Den første døde den 24. november 1944.



Fig. 8. Her faar man et lille Indtryk af, hvad det vilde sige at blive syg i Lejren. Der var mange dygtige Læger blandt Fangerne; men Medikamenter udleveredes ikke i fornøden Udstrækning.

Mellem jul og nytår lod lejrkommandanten forstå, at gendarmerne skulle tilbage til Neuengamme. Ja, han antydede sågar, at de skulle hjem til Danmark. Det første viste sig at være korrekt, altså at de skulle til Neuengamme. Den 3. januar 1945 forlod gendarmerne Alt Garge, ledsaget af lejrkommandanten personligt. Tre gendarmere måtte bæres til banegården, de var for svage til at gå.

Opholdet i Alt Garge blev altså kort, ca. halvanden måned. Af de 21 gendarmere, som kom til Alt Garge, blev tre efterladt på kirkegården i Barskamp, og yderligere en døde senere i Neuengamme.

Schandelah udekommandoen

Den anden transport fra Neuengamme den 18. november 1944 omfattede 72 gendarmere, der, som nævnt, kom til udekommandoen Schandelah, som lå ved Braunschweig. I Schandelah, som også var en forholdsvis lille udekommando, blev der brudt skifer, som blev anvendt i forbindelse med pro-



Fig. 9. Følgerne blev da ogsaa, at Fangerne døde i Tusindvis. Her stables Dødens Høst i Nattens Løb udenfor Døren til Sygestuen. Tavlen paa Døren oplyser, at der findes 32 Senge paa Stuen, og at der er 83 syge derinde, altsaa omtrent 3 i hver Seng.

duktionen af syntetisk olie. Gendarmernes opgave blev at nedgrave to store oliebeholdere.

Karakteristisk for Schandelah-lejren var et ubeskriveligt svineri, der – fuldstændig som i Neuengamme – kulminerede i lejrens revier, dvs. sygeafdeling. Gendarmene blev indkvarteret i Block 2, hvor Blockältester, altså blokformanden, angiveligt var apoteker og sad i kz-lejr for et giftmord. Barakken, forplejningen, SS-folkene og overfangerne var med deres brutale fremfærd tro kopier af deres kolleger i Neuengamme. Det almindelige vagtpersonel var værnemagtssoldater, som i det store og hele behandlede fangerne skikkeligt. Men også de var bange for SS og overfangerne. Alligevel var Schandelah, fuldstændig som Alt Garge, i flere henseender »bedre« end Neuengamme: Det var en lille lejr med omkring 800 fanger, og selvom lejren faktisk var overbelagt, havde hver gendarm sin egen sovebriks og plads ved bordene i barakken. Men hvad der var allervigtigst: Det lykkedes gendarmene at opretholde deres særstatus. Lejrkommandant Ebsen karakteriserede dem ved ankomsten som »anstændige Leute« og stillede dem i udsigt, at de ville få deres egen barak.

Dagen efter ankomsten fik gendarmernes tillidsmand en ørefigen af Lagerältester, altså den øverste overfange, fordi hans hår ikke var klippet som »foreskrevet« i en kz-lejr. Episoden blev forelagt kommandant Ebsen, som indskærpede over for Lagerältester, at gendarmerne ikke måtte afstraffes korporligt. Særstatus'en blev udstrakt til andre områder, først og fremmest pga. gendarmernes tillidsmand, der hurtigt blev udnævnt til overfange af lejrkommandanten.

Godt hjulpet af indholdet af de Røde Kors pakker, som gendarmerne modtog i Schandelah, gjorde han sin indflydelse gældende. Især tobak, som hørte til standardindholdet i pakkerne fra Danmark, var et meget anvendt bestikkelsesmiddel.

Et godt eksempel på gendarmernes særrettigheder var, at de fik lov til at begrave deres døde i kister. Det blev endda tilladt gendarmerne at afholde en lille mindehøjtidelighed ved graven. Ja, man oplevede tilmed, at de tyske vagtposter gjorde honnør ved begravelser af gendarmere.

Ikke desto mindre havde forholdene i Schandelah uden tvivl en afstumpende virkning på gendarmerne. Alligevel synes det interne sammenhold

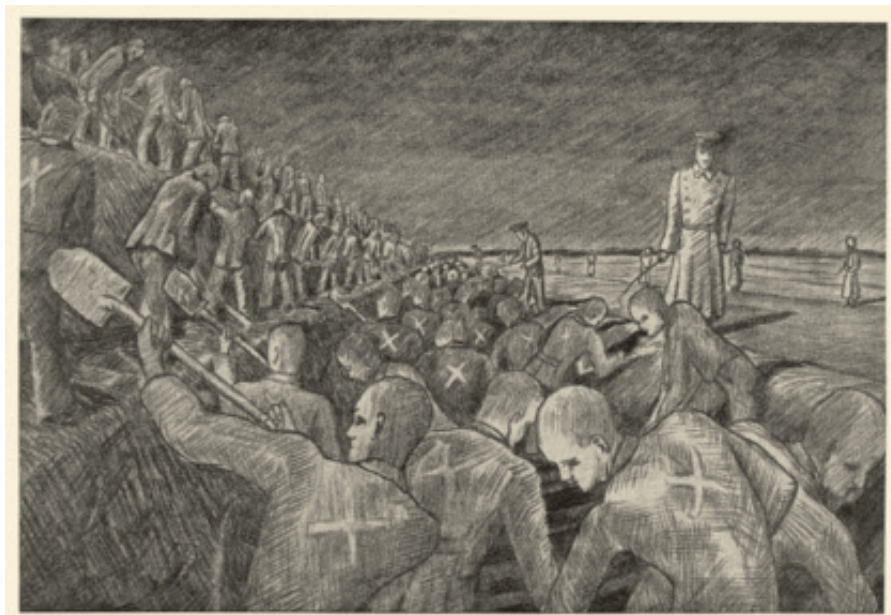


Fig. 10. Midt i Oktober 1944 blev der udtaget en Kommando paa 1000 Mand, der hver Morgen med Tog transporteredes ind til Hamborgs Nærhed, for at grave en Pansergrav. Der var ca. 250 Danskere paa Holdet, bl.a. samtlige Gendarmere. Arbejdet, som stod paa i ca. 7 Uger, var Aarsag til, at mange aldrig saa Danmark igen.



Fig. 11. Der var altid nogen, som i Dagens Løb faldt fra, og af Kammeraterne maatte hjælpes hjem. Her ser man Arbejdsholdene trætte og forsultne traske ind paa Ortkarten Station, for derfra at køre i Kreaturvogne tilbage til Lejren.

ikke at have lidt alvorligt skibbrud. Pakkerne fra Danmark, som ankom op mod jul, havde uden tvivl sin andel i, at sulten ikke drev gendarmerne ud i et moralsk sammenbrud. Men trods alle særrettigheder befandt gendarmerne sig mellem jul og nytår i en tilstand af udmattelse og apati. På dette tidspunkt var fire døde i Schandelah.

I begyndelsen af februar 1945 dukkede et dansk køretøj op i Schandelah. Men kun 12 gendarmere fik lov til at komme med. Endnu i begyndelsen af marts 1945 var de øvrige ikke blevet afhentet, og yderligere to var i mellemtiden døde. Først midt i marts kom der to danske busser, og det skulle vise sig, at den transport gik næsten direkte tilbage til Danmark.

Af de 72 gendarmere i Schandelah kom seks ikke levende tilbage.



Fig. 12. I Lejren beskæftiges et stort Antal Fanger. De er her ved at køre Jord sammen i en stor Dyng. Da Sporet gik stejlt op, var det et haardt Job at skubbe Læsset, og gik det ikke hurtigt nok, var der altid en S.S.er parat med Kniplen.

Krigsfangestatus til politifolkene

Også de gendarmer, der var blevet i Neuengamme, hørte ustandselig forskellige rygter om, at de snart skulle tilbage til Danmark, eller skulle overføres til krigsfangelejren Mühlberg an der Elbe.

Det sidste var sket for det danske politi, der i december 1944 havde opnået status som krigsfanger, og derfor var overført fra Buchenwald til krigsfangelejre under værnemagten. Tilbage i Buchenwald var nu blot de syge politifolk, som afventede en evakuering til Danmark.

Alle disse rygter havde deres udspring i de konstante bestræbelser, som de danske myndigheder udfoldede over for såvel de tyske besættelsesmyndigheder i Danmark som over for Berlin, for at komme politifolkene og gendarmerne til undsætning. For det første forsøgte de danske myndigheder at lokalisere de deporterede og få etableret pakkeforsendelser til dem. For det andet forsøgte man at opnå egentlig krigsfangestatus og dermed konventionsbeskyttelse for politifolkene og gendarmerne. Og for det tredje sad man som burrer på tyskerne for at få lov til at hjembringe de deporterede politifolk og grænsegendarmer.



Fig. 13. Det var en alvorlig Situation, hvis Tipvognen løb af Sporet, og det skete desværre ofte, da Materialet var elendigt. Det var et Slid at faa den tunge Vogn med Læs og det hele bragt klar igen. Var der en S.S. i Nærheden, saa han en kærkommen Lejlighed til at svinge Pisken.

At opnå krigsfangestatus lykkedes kun for politiets vedkommende. Af en eller anden grund anså tyskerne gendarmerne for farligere og mere anti-ty-ske end politifolkene; en bedømmelse, som det er meget vanskeligt at finde objektivt belæg for.

Hjemtransport af gendarmer

Hvorom alting er: Den 2. februar 1945 forlod en dansk transport med 30 gen-darmer Neuengamme med retning mod Frøslevlejren. Allerede dagen efter blev 20 af dem løsladt fra Frøslevlejren sammen med 12 andre kolleger.

Den 10. marts 1945 kunne en medarbejder i det danske udenrigsmini-sterium meddele fra Berlin, at SS-Gruppenführer Müller havde meddelt tilladelse til, at 77 gendarmer, og dvs. stort set alle de gendarmer som op-holdt sig i Tyskland, kunne afhentes af en dansk transportkolonne den 14.

marts. Den 15. marts blev gendarmerne i Neuengamme samlet i Block'en, og næste morgen blev de kaldt hen til lejrens tøjdepot, hvor de fik udleveret deres uniformer og personlige ejendele. Netop på det tidspunkt ankom kollegerne fra Schandelah til Neuengamme.

Gendarmerne blev samlet ført over i en anden Block, hvor de fik lov til at tage afsked med den berygtede SS-Schutzlagerführer Anton Thumann, ligesom gendarmerne underskrev en erklæring om, at de på ingen måde havde noget at udsætte på deres ophold i tysk kz-lejr.

Herefter gik det ud gennem lejrens hovedport, hvor hvid-malede danske og svenske busser ventede. Ved ankomsten til Frøslevlejren blev alle undtagen 17 straks løsladt, og i slutningen af marts blev resten løsladt, undtagen to gendarmere, som havde tilstået at have deltaget i illegalt arbejde.

Det er værd at bemærke, at undsætningen af grænsegendarmerne således stort set var en dansk operation, hvor svenskerne spillede en helt underordnet rolle.



Fig. 14. Skulde Sporet flyttes, fik man Brug for Kræfterne, idet baade Sveller og Skinner efterhaanden næsten var helt forsvundet i Pløret. Vi havde selvfølgelig kun de bare Hænder at hale det op med.

Dødeligheden

Fra den 15. september 1944 til den 4. april 1945 blev i alt ca. 1.625 fanger deporteret fra Frøslevlejren, fortrinsvis til kz-lejren Neuengamme. Af de godt 1.600 deporterede fanger døde ca. 220, svarende til ca. 13,5 %. Dødeligheden afhang i høj grad af deportationstidspunktet. Således døde 53, svarende til 27 %, i den første transport den 15. september, medens otte fanger, eller ca. 3 %, døde i den sidste store transport fra Frøslevlejren. Den gik til Dachau ved München den 16. februar 1945.

Ikke kun *tidspunktet*, men også *destinationen* for transporten ser ud til at have spillet en afgørende rolle for dødeligheden. En stor del af de deporterede den 15. september 1944 endte i to notorisk berygtede udekommendoer, nemlig Husum og Porta Westphalica.

Gendarmerne havde i betragtning af deres noget senere deportations-tidspunkt og deres særrettigheder i lejrene en »uforventelig« høj dødelighed på ca. 27 %, altså ca. det samme som 15. september-transporten. Til sammenligning havde de deporterede politifolk »kun« en dødelighed på ca. 4 %.

Forklaringen må bl.a. være, at betjentenes gennemsnitsalder var noget lavere end gendarmernes, at betjentene ikke blev udsat for så fysisk hårdt



Fig. 15. Her er Sporet endelig halet løst og paa Vej til en anden Arbejdsplads. Billedet viser, hvor pløret der var paa Arbejdspladserne, saa snart det regnede.



Fig. 16. Her er Holdet, som kørte rundt i Lejren og tømte W.C.erne. Naar man ved, at der døde flere Hundrede i hver Uge af Dysenteri, er man klar over, at Hvervet var sundhedsfarligt.

arbejde som gendarmerne gjorde, først og fremmest i Oortkaten, og ikke mindst at betjentene fik status som krigsfanger i december og dermed kom i lejre under den tyske værnemagt.

Politifolkene endte ofte i mindre ude- og arbejdskommandoer, f.eks. private virksomheder. Men de blev som hovedregel behandlet ordentligt. Ingen tæv, ingen ydmygelser og ingen sult. Ofte havde politifolkene ganske frie forhold på deres arbejdskommandoer. F.eks. kunne de danske politifolk bevæge sig relativt frit rundt i Leipzig; blot måtte de ikke gå i biograf eller på værtshus. Endelig kan en del af forklaringen være, at hjemførslen af betjentene, først og fremmest de svage og syge, allerede begyndte i begyndelsen af december 1944, altså noget tidligere end gendarmerne. Den sidste store gruppe af deporterede politifolk blev hjemført den 20.- 21. april 1945 med De hvide Busser.

Sammen med danske og norske kz-fanger fra hele Tyskland var de gennem den svenske grev Bernadottes overenskomst med Rigsfører Heinrich Himmler blevet samlet i en speciel afdeling af Neuengamme, som var under Svensk Røde Kors' overhøjhed.



Fig. 17. Under et Par Blokke, som var opført af Sten, var der store Kældere, som benyttes til Ophold for samtlige Fanger i Lejren under Luftalarm, og tillige brugtes af mange Hundrede syge og udtærede, hvis sidste Kræfter udnyttedes til Knytning af Camouflagenet o.lign.

Den sidste store gruppe af politifolk blev altså evakueret gennem Bernadotte-aktionen, men det var en kæmpearmada af danske Hvide Busser, som evakuerede de mange tusinde nordiske fanger den 20.- 21. april 1945. I øvrigt en operation, der havde Padborg-Kruså som et vitalt knudepunkt.

Mindekultur og livsvilkår i efterkrigstiden

Den såkaldte »Gendarmmur« til minde om de 38 omkomne gendarmere blev etableret den 5. maj 1946 ved Korsvejen i Kruså i overværelse af ca. 6.000 mennesker. Generaldirektør Knud Korst, der havde fulgt gendarmernes skæbne under krigen på tæt hold, var hovedtaler ved indvielsen.

Opførelsen af mindesmærket var finansieret gennem lokalt indsamlede midler, fondsdonationer og bidrag fra »etatens«, og det vil på det tidspunkt sige Finansministeriets, personaleorganisationer, samt et bidrag fra det daværende Aabenraa Amt. Som inskriptionen på mindesmærket forklarer, var



Fig. 18. Her foregaar en Hængning til Tonerne af »Alte Kameraten«, medens den Nation, som den dødsdømte tilhører, skal stille op ved Galgen. Det var dog ret sjældent, man lod den dødsdømte vederfares saa megen Ære.

det »rejst af kammerater«. Inskriptionen på Gendarmmurens sokkel er besværgende: »Sønner af Danmarks fribårne mænd aldrig som trælle kan leve«

I 1959 blev Gendarmmuren flyttet til den såkaldte »mindepark« i Kruså. Og i 1993 blev muren flyttet til Frøslevlejren, hvor den blev genindviet den 5. maj; en flytning som blev finansieret af Dansk Told & Skatteforbund og det daværende Sønderjyllands Amt. Grunden til, at muren blev flyttet var, at den ikke blev behandlet med passende respekt i Kruså.

Ingen anden erhvervs- eller befolkningsgruppe blev så hårdt ramt som gendarmerne og deres pårørende. Sygdom, tidlig pension og traumer var livsvilkår for mange gendarmfamilier i efterkrigsårene. Traumatiserende og konfliktskabende har det formentlig også været, at gendarmerne blev ramt så forskelligt, og at forskelligheden forekommer så tilfældig. Nogen blev deporteret, andre ikke. Af beretninger fremgår, at familiemedlemmer til ikke deporterede ligefrem blev nægtet betjening i nogle af landsdelens butikker. Der måtte jo stikke noget under, at nogle blev deporteret og andre ikke!

Det var formentlig almindelig kendt i landsdelen, at gestapochefen Thees Burfeind, som i øvrigt ved den lejlighed fik tolkebistand fra den berygtede

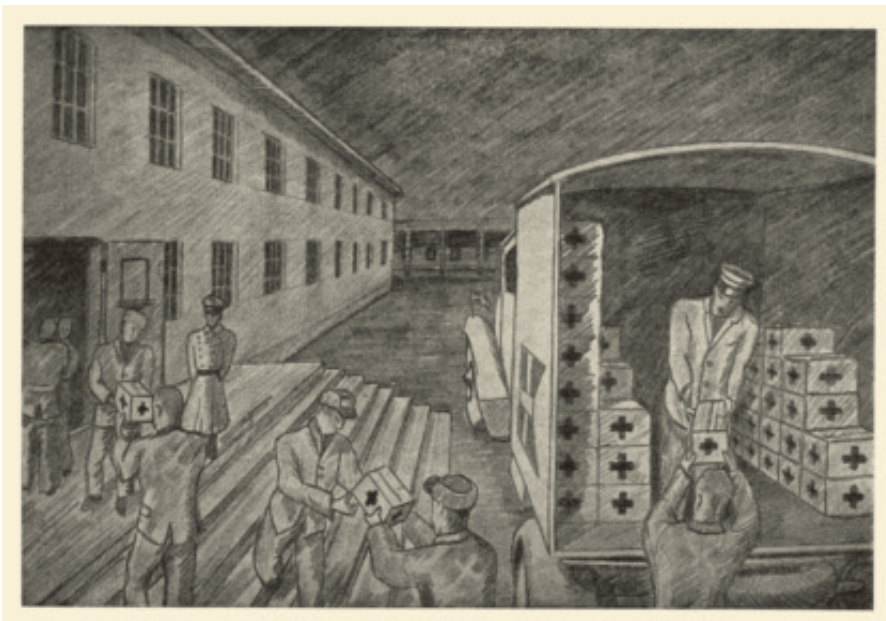
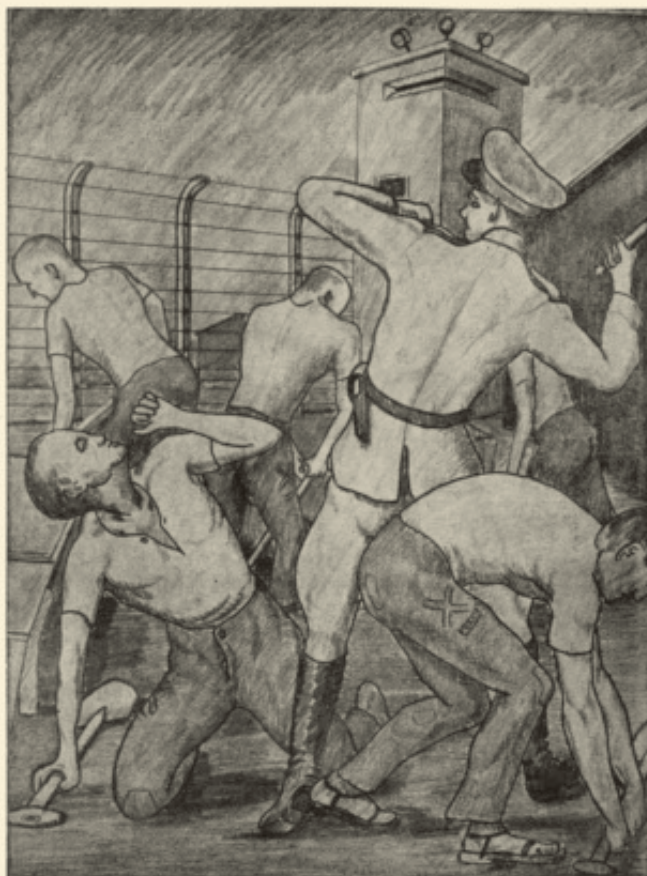


Fig. 19. Der var smil og glad Forventning, naar det blandt Danskerne rygtedes, at danske Røde Kors Biler havde været med Pakker. Her bringes Pakkerne op paa et Depot, hvorfra Udleveringen lejlighedsvis foregaar.

danske gestapomedarbejder Ib Birkedal Hansen, nogle dage før den 5. oktober 1944 havde været i Frøslevlejren for at udspørge samtlige internerede gendarmere om forskellige forhold. F.eks. medlemskab af diverse foreninger. Og Burfeind placerede et blått eller rødt mærke på hver gendarms sag. Det så gendarmene med egne øjne. Så det var måske ikke blot alder, der var blevet benyttet som kriterium for deportation?

Spændingerne og frustrationerne viste sig også ved, at der efter krigen blev rejst sager ved den særlige tjenestemandsdømstol mod to ledende gendarmere, nemlig den næstkommanderende for korpset Ørsted Pedersen og den tidligere omtalte kaptajn Madsen, med påstand om »uværdig national optræden«. Ørsted Pedersen kørte den 19. og 20. september 1944 rundt med gestapochefen Burfeind og lokaliserede og opsamlede de gendarmere, som ikke allerede var blevet interneret. Kaptajn Madsen blev af et par lokale fremtrædende samfundsborgere, en overlæge og en dommer, anklaget for tysk-venlige holdninger op til og under besættelsen. Han skulle ved flere lejligheder have udtrykt sig beundrende om Tyskland og mindre flatterende om England. Sidstnævnte havde han kaldt for »en kræmmernation«.



Fra K.Z. Lyden Neuenqamme
 efter Originaltegning.
 Overgødsme
 H. P. SØRENSEN.

Fig. 20. Til Slut en Situation fra en Arbejdsplads, hvor en S. S. fuldstændig og uden Hæmninger lader Livslysten løbe af med sig.

Begge blev frikendt, men Ørsted Pedersen blev pensioneret i nåde og med pension efter et års tid, og kaptajn Madsen forlod tilsyneladende også korpset umiddelbart efter sagens afgørelse. Madsen benægtede ikke sine udtalelser, ej heller at han indtil 1942 have været medlem af Dansk-Tysk For-

ening, men han havde fremsat sine udtalelser i en »privat kreds«. Det lagde dommeren til grund. Pga. sagens karakter anbefalede statsadvokaten i Sønderborg dog i sin indstilling, at Kaptajn Madsen »uanset sagens udfald bør væk fra Sønderborg og helst fra Sønderjylland og Grænsegendarmeriet«, som det hedder i akterne fra hans tjenestemandssag.

I efterhånden mange år har den årlige mindehøjtidelighed ved Gendarmmuren den 5. oktober været en lille stilfærdig højtidelighed, hvor først og fremmest pårørende og tidligere kolleger har deltaget. Den årlige mindehøjtidelighed har været organiseret af lokale ildsjæle og kolleger fra Toldvæsenet. I mange år var det nu afdøde regionschef for Told & Skat, Martin Frimand fra Sønderborg, som stod for mindehøjtideligheden, og depechen er blevet taget op af hans efterfølger, pensioneret regionschef Finn Lautrup fra Broager.

Den årlige mindehøjtidelighed har altså længe været et lokalt anliggende. Statens deltagelse har de seneste mange år stort set indskrænket sig til en krans fra Skatteministeriet. Bortset lige fra et enkelt år, hvor den lokale Benny Engelbrecht var skatteminister.

Når man betænker, hvor hårdt gendarmerne blev ramt under krigen, er det bemærkelsesværdigt, hvor fraværende det officielle Danmark har væ-



Fig. 21. Gendarmmuren i Frøslevlejren, fotograferet år 2000. Foto: Finn Lautrup.

ret. Det virker nærmest som om, at gendarmerne er blevet fortrængt fra det officielle Danmarks erindring og marginaliseret i den officielle danske mindekultur om besættelsestiden. Gendarmerne og deres pårørende har i den henseende levet en »skyggetilværelse«.

Det er i hvert fald vanskeligt umiddelbart at komme i tanke om, hvornår gendarmerne har været nævnt i forbindelse med de årlige markeringer af den tyske aktion den 19. september 1944. I national sammenhæng forbindes denne dato udelukkende med aktionen mod politiet. En tilnærmelsesvis nylig undtagelse – tilnærmelsesvis fordi temaet ikke var 19. september 1944 men deportationsdagen 5. oktober 1944 – er Finn Lautrups artikel om deporterede og omkomne grænsegendarmere 1944-1945 i *Zise – Told- og Skatthehistorisk Tidsskrift* 2017.

Medvirkende til »skyggetilværelsen« kan selvfølgelig også være, at korpset ganske få år efter krigen var en saga blot. I 1952 fik Grænsegendarmeriet navneforandring til Toldgrænsekorpset, og gendarmerne blev til grænsebetjente.

Allerede året efter blev sorte, civile uniformer indført, og i 1969 blev Toldgrænsekorpset nedlagt og grænsekontrollen overtaget af politi og toldvæsen.

LITTERATUR

Bjørneboe, Lars: *Ingen kender dagen. Grænsegendarmeriet under krig og besættelse 1940-1945*, 1970.

Bjørnvad, Anders: *Krigens monumenter 1940-1945*, 1999.

Kristensen, Henrik Skov: *En station på vej til helvede. Harreslev banegård og deportationen af danske fanger fra Frøslev til tyske koncentrationslejre*, 1. udg. 2002, 2010.

Kristensen, Henrik Skov: Das Schicksal der dänischen Grenzgendarmen. I: *Häftlinge im KZ Neuengamme. Verfolgungserfahrungen, Häftlingssolidarität und nationale Bindung*, 1999, s. 93-107. Også trykt i *Grenzfriedenshefte*, Heft 1 März 2001, s. 35-49.

Henrik Skov Kristensen: En politik med rækkevidde. Samarbejdspolitikken og de danske kz-fanger. I: *Magasin fra det Kongelige Bibliotek*, nr. 3, 2005.

Henrik Skov Kristensen: De hvide Busser i et sønderjysk perspektiv. I: *Sønderjyske Årbøger* 2015, s. 193-232.

Lautrup, Finn: Deporterede og omkomne grænsegendarmere 1944-1945. I: *Zise – Told- og Skatthehistorisk Tidsskrift*, 2017, nr. 3, s. 129-135.

PERIODICA

Grænseværnet, nr. 10 1945, nr. 9 1946, nr. 17 1946, nr. 19 1946.

UTRYKTE KILDER

Beretning af overgendarm J.J. Jensen. Frøslevlejrens Museum.

Beretning af overgendarm Kristen Nielsen. Frøslevlejrens Museum.

»Sygestatistik Tyskland«. (Omfattende registrering af de enkelte gendarmers sygefra-
vær og tidlige pensionering fra 1945 til 1965). Alex Binneballes arkiv. Frøslevlejrens
Museum.

Sager ved Tjenestemandsdømstolen på Anders Sandø Ørsted Petersen (sag nr. T. 97) og
Svend Vilh. Marius Tvevad Madsen (sag nr. T. 98). Rigsarkivet.

NOTE

* Bortset fra Fig. 21, er samtlige illustrationer i artiklen hentet fra Hans Peter Sørensens mappe *Neuengamme Erindringer – 20 tegninger af Grænseovergendarm Hans P. Sørensen*, udgivet i 1948 af Dypo Bogforlag, Sønderborg, i litografi, alle 16 × 23 henholdsvis 23 × 16 cm. Hans Peter Sørensens tegninger har været brugt i adskillige sammenhænge, men altid blot enkelte tegninger, tilmed ofte beskåret, ikke den komplette samling, og kun sjældent med Hans Peter Sørensens egne tekster. Tegningerne fortjener imidlertid at blive bragt i sammenhæng, rå som de på enhver måde er, netop i forhold til denne artikel er det oplagt at gøre dette. Det er bevidst, at Hans Peter Sørensens tegninger gengives fra det punkt i artiklen, der behandler grænsegendarmene i koncentrationslejr, og fortsættes i artiklens afsluttende afsnit. Det var et ophold, der også satte sig spor i

eftertiden. Hans Peter Sørensen blev født den 10. juli 1912 i Gørding, og døde den 12. juli 2003 i Felsted; overgendarm ved Grænsegendarmeriet; internering af det danske politi og Grænsegendarmeriet 1944; interneret i Frøslevlejren ved Padborg; oktober 1944 deportation af 141 grænsegendarmere til KZ Neuengamme; udekommando Ortkarten; marts 1945 evakueret med »de hvide busser«; retur til Danmark; toldbetjent i Aabenraa februar 1949, 1969 Toldvagtimester i Haderslev. Se endvidere Hans Peter Sørensen: *Fra Brunsnæs til Neuengamme og retur. I: Zise 2019 – Told- og skattehistorisk årbog*, 2019, s. 85-104. Tak til Jens Bruhn for lån af mappe med Hans Peter Sørensens tegninger, til Niels Gyrsting for at få de sidste detaljer vedr. Hans Peter Sørensens tekster på plads, og til Finn Lautrup for fotografiet af Gendarmmuren. HGN.

Toldvæsenet i Ikast

AF ERIK HANSEN

Toldvæsenet kommer til Ikast

I 1944 blev der indsendt et andragende til DSB om indretning af et toldsted i en bygning, som statsbanerne stod for at bygge, det såkaldte pakhuis. Andragendet var et resultat af et samarbejde mellem Ikast Håndværker- og Borgerforening, Handelsstandsforeningen og de lokale fabrikanten. På forhånd var det clearet af med Herning Toldkammer og toldforvalteren, som havde lovet at støtte sagen.

Baggrunden var den generelle udvikling inden for tekstilområdet, som undergik et sandt boom i 1920-1930'erne i Ikast, ja, i Hammerum Herred i det hele taget. Kriser eller ej, undertøj skulle man have. Der var i perioden en meget kraftig stigning i antallet af tekstilvirksomheder, hvilket helt naturligt medførte en række praktiske krav. Fra 1920'erne var det klart, at der måtte ske noget på f.eks. postområdet, idet antallet af pakker var stærkt stigende. Postvæsenet i Ikast blev indtil 1938 administreret af stationsforstanderen, som også fungerede som postmester.

I 1918 blev der i Ikast oprettet en håndværker- og borgerforening, som i løbet af 1920'erne flere gange pressede på for at få bygget det posthus, byen trængte så hårdt til. Men det tog tid, og først da byens førende socialdemokrat, Viggo Siefert, tilsyneladende kunne udnytte sit personlige venskab med Thorvald Stauning, kom der gang i sagerne. I 1938 fik Ikast indviet sit første egentlige posthus.

I 1940 blev der som parallel eller modstykke til Håndværker- og Borgerforeningen stiftet en handelsstandsforening i Ikast; et meget godt udtryk for den vækst, der var sket i det lokale samfund.

Som følge af udviklingen på det industrielle område var det ikke særlig praktisk, at man hele tiden skulle omkring Herning Toldkammer, når varer skulle toldbehandles. Det var helt logisk, at der måtte komme et ønske om, at der kunne foretages toldklarering i Ikast.

Grønt lys for toldsted

I juni 1945 kom der langt om længe et imødekommende svar fra Statsbanerne, som dog krævede, at der i forbindelse med pakhusets udvidelse skulle betales et beløb på 7.000 kr. til dækning af omkostningerne. Ikast Avis fortalte den 22. juni 1945, at der nu i Ikast ville blive oprettet en filial af toldkammeret i Herning. Dette skete i henhold til skrivelse af 16. april 1945, journal nr. 2347, udsendt af Departementet for Told- og Forbrugsafgifter. Toldstedet skulle være åbent to dage om ugen og betjenes af en toldassistent fra Herning Toldkammer. Der skulle i løbet af sommeren foregå byggeri af et pakhus, hvor toldstedet skulle have til huse. I september var den store udvidelse af pakhuset godt i gang. Det ville blive udvidet fra 18 meter til 30 meter mod øst. De sidste fire meter ud mod Jernbanegade ville blive indrettet til toldkontor, og ud mod perronen skulle der indrettes et nyt større pakhus.

Fredag den 2. november 1945 var der en festlighed på Hotel Ikast i anledning af det nye fortoldningssteds oprettelse. Pakhuset var nu udvidet til det dobbelte med toldkontor i den østlige ende. Alle de involverede parter var til stede, og der blev sagt mange smukke ord om fortoldningsstedets betydning for det lokale samfunds hastigt voksende industri. Den præcise dato for åb-



Fig. 1. Stationspladsen i Ikast med stationsbygning og et pakhus i baggrunden. Foto: Ikast Lokalhistoriske Arkiv.

ningen af fortoldningsstedet ses ikke, men det kunne meget vel være sket tirsdag den 6. november 1945. Åbningstiden var fastsat til tirsdag og fredag kl. 10.30-14.30. Ved særlige lejligheder kunne der også ske fortoldning uden for normal ekspeditionstid.

Omkostninger

Naturligvis blev der rejst spørgsmål om økonomien ved et sådant fortoldningssted. Det var Handelsstandsforeningens udgangspunkt, at omkostningerne skulle dækkes via bidrag fra de fabrikanter og forretningsdrivende, som ville gøre brug af fortoldningsstedet. Det var alle ikke enige i, så problemfrit kom det ikke i gang. Handelsstandsforeningen stod i første omgang som garant for de 7.000 kr., som blev lånt i Ikast Handels- og Landbrugsbank og skulle forrentes og afdrages over 10 år, men de kunne eller ville ikke bære denne byrde alene.

Det var faktisk aftalt med toldforvalteren i Herning, at udgifterne ved toldstedet, dvs. renter, afdrag, brændsel mm., skulle pålignes hver enkelt varesending under fortoldningen. Men denne metode nægtede Overtoldinspektoratet for Jylland at godkende. Det var en streg i regningen, for det betød i praksis, at man kun kunne skaffe dækning til fortoldningsstedets udgifter ved kommunens hjælp samt ved frivillige bidrag fra de enkelte importører.

Praksis andre steder

Efter afslaget fra Overtoldinspektoratet for Jylland skrev Handelsstandsforeningen i oktober 1946 til Vejen og Skjern for at høre, hvordan man her klarede det økonomiske i forbindelse med et toldsted. Fra Skjern var der ikke megen hjælp at hente. Indtil videre havde man haft til huse på et kontor på socialkontoret. Der var planer om et toldsted i forbindelse med jernbanen, men her ville DSB også have betaling for byggeriet.

I Vejen var et toldpakhus i sin tid bygget på frivillige bidrag, og alle de faste udgifter blev gennem årene også dækket af frivillige midler. Den årlige udgift på omkring 200 kr. blev delvist dækket af kommunen, men man frygtede i Vejen, at det igen skulle ende med frivillige bidrag, da toldvæsenet ikke ville dække udgifterne.

Kommunens holdning

I slutningen af 1946 henvendte Handelsstandsforeningen sig til sognerådet med et andragende, hvor man først berettede, at foreningens toldudvalg arbejdede med at foranstalte en indsamling blandt sognets importører for at få dækket en del af byggeomkostningerne. Derpå ville man anmode kommunen om at overtage driften af fortoldningsstedet. Udgifterne ud over forrentningen blev anslået til 150 kr. om året. Ansøgningen sluttede med følgende argumentation:

»Handelsstandsforeningens Toldudvalg anser det for at være en Fordel for Sognets Beboere, at der er et Toldsted her, da mange rejser til Herning dermed vil kunde undgaaes for saavel Importører som Private.«

På sognerådets møde den 11. december 1946 blev andragendet behandlet positivt, idet sognerådet bevilgede 3.000 kr. kontant og et årligt tilskud på 150 kr. Men man ønskede ikke at overtage det økonomiske ansvar for fortoldningsstedet.

Behov for udvidelse

Det gik fortsat fremad med den økonomiske udvikling i tekstilbyen Ikast, så allerede i 1948 meddelte toldforvalteren, at pladsforholdene efterhånden var så problematiske, at en udvidelse af lokalerne var absolut nødvendig. Faktisk truede man med at flytte toldekspektionen tilbage til Herning, hvis man ikke fik en udvidelse sat i gang. Toldforvalter O.H. Rasmussen i Herning havde talt med trafikinspektøren, og det var muligt i DSB-regi at udvide lokalerne med 10 meter mod øst. Der taltes om en to-tre dobling af arealet.

Handelsstandsforeningen så sig ikke i stand til at løse opgaven rent økonomisk. Derfor kom der i juni 1948 en henvendelse til kommunen, om den ville overtage og videreføre fortoldningsstedet på Ikast station. Selve udgiften ved tilbygningen kendte man ikke, men driftsudgifterne, skønnedes det, ville uændret være 150 kr. om året. Hvis sognerådet ønskede det, ville Handelsstandsforeningens Toldudvalg samt toldforvalteren stå til rådighed efter nærmere aftale. Det blev ikke tilfældet. Sognerådet behandlede sagen på et møde den 9. juni og meddelte:

»Sognerådet mener ikke på nuværende tidspunkt at kunne overtage fortoldningsstedet.«

Handelsstandsforeningen gav ikke op og sendte i september 1948 en ny ansøgning, hvor man bad »det ærede sogneråd« om at tage sagen op igen og nedsætte et udvalg, som kunne mødes med foreningens toldudvalg. Det ejendommelige i hele dette forløb var, at toldvæsenet ikke ville støtte projektet økonomisk, specielt når man tog i betragtning, at staten betalte i Herning. DSB ville godt stille et alternativt areal til rådighed, men med den klausul, at DSB skulle overtage bygningen, hvis der ikke længere var et toldsted i Ikast. Den nye anmodning blev modtaget mere positivt af sognerådet, som udpegede et firemandsudvalg til at tage sig af sagen. Det skete på et sognerådsmøde den 8. september 1948.

Man kan ikke just påstå, at det var et hurtigt arbejdende udvalg. Var der mon for mange instanser, det hele skulle igennem? Næste møde ses først afholdt den 7. oktober 1949. Her deltog repræsentanter for DSB, sognerådet, toldforvalteren og Handelsstandsforeningens Toldudvalg. Resultatet kan aflæses af sognerådsmødet den 12. oktober, hvor det blev vedtaget at yde en kommunegaranti for lånet og at betale halvdelen af forrentning og afdrag. Det var et positivt udviklingstræk i forløbet, men det skortede mere på den praktiske udførelse af projektet. En vigtig »knast« var nu tilsyneladende fjernet. »Kunderne« skulle økonomisk svare for den anden halvdel ved udvidelsen og driften.

Derfor virker det noget underligt, at Handelsstandsforeningen i marts 1950 blev spurgt af DSB, hvordan det gik med toldlokalernes udvidelse. Foreningen meldte tilbage tre måneder senere, at man ønskede udvidelsen påbegyndt så hurtigt som muligt, men der var nogle skure tilhørende myremalmsselskabet, som først skulle nedrives. Dette arbejde skulle være påbegyndt i juni måned.

Det gik fortsat trægt med byggeriet. På generalforsamlingen i februar 1951 meddelte Handelsstandsforeningen »angående toldspørgsmålet«, at et udvalg stadigvæk arbejdede med dette. Der havde været ført forhandlinger med DSB, uden at man var kommet ret meget nærmere. I 1952 var der kun en kort notits i generalforsamlingsreferatet fra 1. februar i Ikast Avis: »Til toldbodens udvidelse har vi i alt fået 10.101 kr. i afgifter.« I 1953 var der ingen omtale af toldsagen, mens der i 1954 udtrykkes tak til sognerådet i forbindelse med toldkontoret. Det kunne tyde på, at udvidelsen nu er sket, men den fremgår ikke af Handelsstandsforeningens dokumenter eller af den lokale presse.

Udvikling på toldstedet

Uanset spørgsmålet om udbygningen fungerede fortoldningsstedet nu med to ugentlige åbninger. Det var i begyndelsen tirsdag og torsdag, indtil man i august 1953 ansøgte toldforvalteren om at flytte fra tirsdag til mandag, da al godset i almindelighed kom om mandagen. Pga. fortsat stigning i vare-mængden forlangte toldforvalteren i 1956 at få kontoret på Ikast toldsted udvidet. Det gav anledning til, at Handelsstandsforeningen ville forsøge at få fast daglig toldbetjening, dvs. en permanent toldkontrol i Ikast.

Den stigende indblanding fra myndighederne gjorde det også nødvendigt med mere fast personale, idet der kunne opstå problemer ved den stigende fortoldning. Det kunne kræve mere kontakt med toldpersonalet og dermed ture til Herning, og det var ret ubelejligt for fabrikkerne. De forvaltningsområder, der var underlagt toldvæsenet var nu af en sådan størrelse, såvel fortoldningsmæssigt som afgiftsmæssigt, at der burde oprettes et permanent toldsted i Ikast.

Dette førte i november 1956 til, at Handelsstandsforeningen i et længere brev til Finansministeriet argumenterede for denne permanente toldkontrol i Ikast. Først og fremmest var der sket en fortsat udvikling i samhandelen med udlandet, og dertil kom en omsætningsafgift indført i 1952. Det havde medført, at tekstilindustriens forhold til toldvæsenet var blevet betydeligt udvidet. Ved gennemførelsen af loven om forbrugsbegrænsende foranstaltninger var de ca. 80 tekstilfabrikker i Ikast blevet underlagt toldvæsenets kontrol. Da der for den enkelte virksomhed ofte kunne opstå problemer vedrørende omsætningsafgiften, regnskabsaflæggelse osv. var mulighederne for større kontakt med toldvæsenet nødvendig. Det ville være ubelejligt at skulle helt til Herning.

De to ugentlige fortoldningsdage var ikke længere tilstrækkelige. Det havde resulteret i, at importerede varer i stor udstrækning blev henvist til fortoldning i Herning, Esbjerg, Padborg, Fredericia eller København. For de lokale fabrikker gav det forsinkelse på nødvendige råvarer, ligesom det medførte forøgede fragt- og omladeomkostninger.

Brevet mundede ud i tre ønsker: 1) At der ved Ikast toldkontrol oprettes en stilling som toldkontrollør eller overtoldassistent. 2) At ekspeditionstiden udvides til at omfatte alle hverdage med ekspedition mellem kl. 8.00 og kl. 17.00, subsidiært udvides til at omfatte tre ugentlige dage med ekspedition mellem kl. 8.00 og kl. 17.00. 3) At der foruden fortoldning åbnes adgang til ekspedition af motorkøretøjer, indbetaling af forbrugsafgifter, udbetaling

af lotterigevinster, toldgodtgørelser mm. samt oprettelse af kreditoplag. Dvs. at told ikke skulle betales umiddelbart, måske først ved salg eller kvartalsvis.

I forlængelse af brevet til Finansministeriet blev der også sendt en henvendelse til Knud Thestrup, det lokale konservative folketingsmedlem.

Permanent toldsted

Ønskesedlen var lovlig stor; så vidt ville man ikke gå i en imødekommelse af Ikasts ønske. Den 5. juli 1957 kunne man i Ikast Avis læse en meddelelse fra Herning Toldkammer:

»Det bekendtgøres herved, at ekspeditionstiden ved den pr. 1. juli d.å. etablerede selvstændige toldkontrol i Ikast er fastsat til kl. 8.30-12.00 på alle hverdage. Kun undtagelsesvis og efter forudgående aftale vil ekspeditionen kunne ske uden for denne tid.«

Efter åbningstiden drog man på »eftersyn« ude hos fabrikkerne; dvs. man kontrollerede regnskaber. Bl.a. blev kontrollen med de lokale forbrugsafgifter henlagt til toldkontoret, som hurtigt kom op på at indkræve ca. 3 millioner kr. om året. Ikast Toldkontrol udførte alle et toldkammers opgaver, men var ikke et selvstændigt toldkammer, men et fortoldningssted under Herning Toldkammer.

Vigtigt var det, at man fik forhandling af stempelpapir. Erhvervsen af dette havde tidligere været ret besværlig, idet det var foregået på den måde, at byens banker og de to sagførere kunne bestille stempelmærker mv. hos toldpersonalet, der kom ud med det fra Herning, tog det med til Herning og bragte det tilbage næste åbningsdag. Det var ikke praktisk, så det var oplagt, at man med en fast og bemandet toldkontrol selv kunne klare dette arbejde og dermed fremskynde processen.

Det faste personale var i 1957 toldkontrollør Carl C. Standrup, toldassistent Kenneth L. Søgaard-Pedersen og halvdags kontordame fru E. Nørgaard Jensen.

Toiletsagen

Der var nu tre ansatte ved toldkontrollen i Ikast, men forholdene var ikke helt tilfredsstillende. Hvis de skulle på toilet, var de således henvist til det offentlige toilet på Ikast station, og det var ikke just medarbejdervenligt.

Derfor kom der i starten af 1958 en henvendelse fra toldkontrollør Stan-
drup om at få gjort noget ved problemet. Handelsstandsforeningen rettede
i første omgang henvendelse til sognerådet, hvor Handelsstandsforeningen
pointerede, at den ikke havde så store midler, at den ud af dennes medlems-
kontingent kunne finde penge til indretning af toilet. Dette forventedes at
ville koste omkring 2.000 kr.; et beløb, der senere blev sat noget op. Altså
ville man gerne bede sognerådet om at træde til og indrette et toilet i de
forhåndenværende bygninger. Handelsstandsforeningen havde tilsyne-
ladende ikke held med ansøgningen, idet der i juni blev sendt et brev til
Ikast Toldkontrol, hvor det blev anført, at Finansministeriet i betragtning af,
at toldkontrollen nu indkrævede 3 millioner kr. om året i forbrugsafgifter,
burde kunne betale omkostningerne i forbindelse med et toilet. Som det
blev anført:

»Foreningen anser det for urimeligt, om de samme virksomheder, som
betaler afgifter, også må betale for kontorholdet.«

Efter møder med Overtoldinspektoratet for Jylland og toldkontrollen blev
der indgået en aftale om de økonomiske forhold vedrørende udvidelsen og
toiletindretningen. Under forhandlingerne opstillede Handelsstandsfor-
eningen følgende beregninger: De samlede omkostninger ville beløbe sig til
5.000 kr. årligt og skulle afdrages med 500 kr. + ca. 175 kr. i rente.

Toldvæsenet accepterede denne beregning og også, at Handelsstands-
foreningen stod for udvidelsen rent økonomisk, mod at toldvæsenet indgik
en 10-årig lejekontrakt med en årlig leje på 675 kr. Ejeren gik så til gengæld
ind på at ville påtage sig den indvendige vedligeholdelse af kontorlokalerne.
Lejekontrakten var uopsigelig fra begge sider frem til 1. oktober 1968.

Ønske om et selvstændigt toldkammer

Fra Handelsstandsforeningens side var man ikke tilfreds med kun at have
en toldkontrol i Ikast, men ønskede stedet omdannet til et selvstændigt told-
kammer med normale åbningstider. Samtidigt ønskede man imidlertid også
at få udbygget eller få skabt nye rammer for den stigende mængde af varer.
I et brev til Departementet for Told- og Forbrugsafgifter fra 19. januar 1961
blev der gjort rede for udviklingen i Ikast gennem de senere år: I 1955 havde
der været ca. 80 tekstilfabrikker og den 1. januar 1961 var der ifølge den lokale
toldkontrol anmeldt 179 virksomheder.

Omsætningen viste følgende tendens: Tekstilfabrikkernes omsætning

1957-1960: 1957: 65 millioner kr. 1958: 72 millioner kr. 1959: 80 millioner kr. 1960: 85 millioner kr.

Det opkrævede beløb var også hvert år kraftigt stigende. Toldkontrollen oplyste følgende tal: Opkrævede beløb 1958-1960: 1958: 3,2 millioner kr. 1959: 3,8 millioner kr. 1960: 4,2 millioner kr.

Man argumenterede med, at pladsforholdene i nær fremtid vil være utilstrækkelige, og at pakhusets udvidelsesmuligheder var begrænsede. Brevet mundede ud i følgende formulering:

»Handelsstandsforeningen må herefter anse det for rimeligt, at staten overtager foreningens forpligtelser med hensyn til toldlokaler, og man finder endvidere, at toldforretningerne har nået et sådant omfang, at selvstændigt toldkammer med fuld åbningstid må være naturligt.«

De store fremskridt var der ikke, men da mængden af gods stadigvæk steg, blev der tilført flere folk. Fra 1960-1963 var toldassistent J.A. Magnussen tilknyttet tolddeklareringen. Toldassistent Inger Haungaard blev i 1963 forflyttet til Ikast. Hun var blevet ansat i toldvæsenet 01.08.1957 og blev udnævnt til toldassistent i Aalborg 01.08.1962 og forflyttet til Ikast under Herning den 01.06.1963. Toldpakhusbetjent Svend Oluf Pedersen kom oprindeligt fra København, hvorfra han den 01.12.1961 blev forflyttet til Ikast, hvor han gjorde tjeneste til 01.10.1969, senest som toldbetjentformand. Han var den eneste af de ansatte, der bar uniform; et forhold, som gjorde ham til en meget betydningsfuld person. Det var ham, der stod for udleveringen af det fortoldet gods. Det var ikke folk, som havde fået nyt job, men personale der blev forflyttet til Ikast under Herning.

Personalemæssig status 1963: (Tiltrædelsesdato i Ikast). Toldkontrollør C.C. Standrup (01.07.57-). Toldassistent K.L. Søgaard-Pedersen (01.08.57-). Toldassistent J.A. Magnussen (01.09.60-01.07.63). Toldassistent Inger Haungaard (01.06.63-). Kontorfunktionær fru E. Nørgaard Jensen. Kontorlærling frk. G.S. Kristensen (formentlig fra 01.11.63, optræder i Den danske Toldetat fra 1965). Kontorfunktionær fru G.S. Jensen (fra Den danske Toldetat 1966, udlært og blevet gift). Toldpakhusbetjent Svend Oluf Pedersen (01.12.61-01.10.1969).

I 1962 blev OMS'en indført, så i oktober skrev Handelsstandsforeningen atter til Finansministeriet om et selvstændigt toldkammer med normale åbningstider. Og der var en vis optimisme at spore, idet toldvæsenet havde købt en byggegrund i Ikast på hjørnet af Steensbjerg Allé, med henblik på opførelse af et toldkammer. På det tidspunkt var der byggestop, så Handelsstandsforeningen håbede på andre løsningsmuligheder.

»Kunderne«

For langt den største dels vedkommende var det tekstilindustrien, som hørte til »kundekredsen«. Der var bomuldsgarn og andre garntyper, som kom med plomberede lastbiler fra Holland. En anden stor virksomhed var Frijsenborg Fabrikkerne, som modtog tjære, der kom til fabrikken med jernbanen. Varerne blev kontrolleret, optalt, fortoldet og udleveret. Da der var begrænset plads i pakhuset, og der var en kraftig ekspansion i godsmængden, skete fortoldningen i stigende grad ude på virksomhederne. Man havde også kontakt med Ove Larsen, tidligere toldassistent, som kunne stille lagerplads til rådighed i virksomheden Midtjysk Transport Agentur, MTA, som han havde oprettet.

Nu og da var det ganske specielle ting, som skulle fortoldes. Inger Haungaard omtaler en sending, hvor der gik hul på emballagen. Ud faldt der en bunke dildoer, der var bestemt for en sexshop. Da indholdet faldt ud på gulvet, måtte personalet samle dem alle op, så man kunne få talt, hvor mange der var. Dette foregik i slutningen af 1960'erne, hvor det store gennembrud af frisind endnu ikke havde vundet frem i Danmark.

Toldkontrollen skulle også holde øje med spiritusbeholdninger på kroer mv. Og der blev solgt stempelmærker og udbetalt gevinster på statens præmieobligationer mv.

Udvidelser

I oktober 1962 mente man således, at det lysnede, idet Finansministeriet havde købt en byggegrund i Ikast, hvor man ville opføre en toldbygning. Handelsstandsforeningen følte nu, at Finansministeriet var ved at godkende deres argumentation for at oprette et toldkammer i Ikast. Da der imidlertid i 1962 som nævnt var byggestop i staten, var foreningen klar over, at det kunne trække ud med byggeriet. Man anmodede derfor Finansministeriet, om man under de eksisterende forhold alligevel kunne forbedre arbejdsituationen. Siden andragendet i 1961 var der blevet endnu flere virksomheder registreret.

I løbet af 1960'erne var der to politiske tiltag, som lagde mange byrder på toldvæsenets skuldre. I 1962 indførtes som nævnt OMS'en, der i 1967 blev fulgt op af MOMS'en. Disse to afgifter var kontrolkrævende og fik stor betydning for toldvæsenets aktiviteter. Man kunne vel så have forventet, at det ville fremme tankerne om et selvstændigt toldkammer i Ikast.



Fig. 2. Skiltet fra toldkontrollen fjernes af Kenneth Søgaard. Foto i privateje.

I begyndelsen af 1967 lejede toldvæsenet to små kontorer, som var placeret over Ikast Sparekasse. Halvdagskontorassistenten og Kenneth Søgaard var beskæftiget med kontrol og eftersyn af fabrikker og andre virksomheder, og Inger Haungaard forblev i pakhuset sammen med toldpakhusbetjenten; hun arbejdede med fortoldningerne, mens han som nævnt stod for at håndtere og udlevere varer.

I 1968 udløb den første lejekontrakt for toldpakhuset, men der blev indgået en ny; denne gang dog ikke 10-årig. Lejemålet strakte sig fra 1. oktober 1968 frem til oktober 1973, men kunne inden for dette tidsrum opsiges af lejerne med et halvt års varsel.

Men Handelsstandsforeningen kæmpede fortsat for at få toldkontrollen omdannet til et selvstændigt toldkammer med udvidede åbningstider; imidlertid skete det stik modsatte. I forbindelse med et cirkulære fra 7. juni 1968 skete der omfattende rationaliseringer af hele toldetaten, hvilket betød, at 78 toldkamre blev reduceret til 26 distriktstoldkamre. I 1971 kom der et cirkulære om tolldistriktsinddelingen, som betød, at Herning Distriktstoldkammer kom til at dække Brande, Egvad, Herning, Ikast, Skjern, Trehøje, Videbæk og Aaskov kommuner. Dvs. en kraftig centralisering med Herning som hovedsæde.

Resultatet for Ikasts vedkommende blev, at Ikast Toldkontrol blev lukket den 1. april 1971 med etableringen af godsregistreringssystemet. I det sidste års tid var Inger Haungaard den eneste toldassistent, der var tilbage i Ikast. Det tog et par uger at få afviklet det nødvendige arbejde i toldpakhuset, men den 15. april 1971 blev nøglen drejet om for sidste gang, og toldskiltet ved indgangen blev fjernet. Efterfølgende foregik toldekspeditionen fra Herning.

Før rationaliseringen kunne virksomhederne i Ikast straks få fortoldet deres gods. Nu skulle godset registreres ved grænsen eller grænseforskydes til et indenlandsk godsregistreringssted ved et distriktstoldkammer, f.eks. Herning. Efter godsets registrering kunne godset enten blive kørt direkte til den registrerede varemottager, hvis denne var registreret som importør, eller blive oplagt på speditørens lager, idet toldpakhusene var blevet nedlagt i forbindelse med indførelsen af godsregistreringssystemet.

Godset skulle nu fortoldes ved afgivelse af en fortoldningsangivelse, hvilket i de fleste tilfælde ville være ved Herning Distriktstoldkammer, hvorefter det først måtte tages i brug kl. 12.00 den følgende dag efter fortoldningsangivelsens aflevering, hvilket for Ikast i forhold til tidligere ville indebære en forsinkelse.

Pakhusets videre skæbne

Pakhusets rolle for toldvæsenet var afsluttet, men der blev takket være tekstilindustriens fortsatte fremgang sendt og modtaget meget store mængder af pakker, så indtil 1990 fungerede huset som pakhus for statsbanerne.

Herefter overtog Ikast kommune i 1998 bygningen. Allerede i 1994 »rumsterede« det i det gamle pakhus, idet der af den lokale kunstforening blev afholdt en workshop med efterfølgende kunstudstilling i lokaler, der ikke var isolerede og dermed ikke særlig publikumsvenlige. Ved overtagelsen i 1998 stod byrådet med overvejelserne om, hvorvidt man skulle nedrive bygningen eller vedligeholde den. Man valgte det sidste, og i en periode fungerede bygningen som opmagasineringssted for materiel til Beredskabsstyrelsen.

I 2005 sagde byrådet ja til at stille det gamle pakhus til rådighed for en initiativgruppe, der ville omdanne stedet til udstillingsbygning. Kommunen ville give et tilskud på 35.000 kr., så bygningen foreløbigt kunne anvendes. På længere sigt skulle der ske en større renovering, som skulle finansieres via fonde og lignende. Yderligere investeringer ville kommunen ikke gå ind på.

Lørdag den 27. august 2005 kunne Den selvejende institution Kunstpakhuset åbne dørene for første gang. I avisen blev det beskrevet med ordene, at »det mere end 125 år gamle DSB-pakhus har fået en ny renæssance som kunststed.« Placeringen var perfekt, tæt ved toget og med en god parkeringsplads.

Der blev arbejdet videre med pakhuset, som i 2007 kunne åbne dørene for en bygning, hvor ca. en tredjedel var renoveret. Takket være en meget velvillig indstilling fra de lokale håndværkere havde man nu et nyt udstillingslokale, vindfang, mødelokale og et toilet. Udviklingen fortsatte, så man allerede i marts 2008 kunne indvie et nyt udstillingslokale. Ifølge en aftale med kommunen står den for den udvendige vedligeholdelse, Kunstpakhuset for den indre. I 2014 blev den gamle maling på ydersiden fjernet, og husets ydervægge genopfrisket med en gang rød maling. Dermed var den ydre renovering tilendebragt, idet der tidligere var blevet skiftet tag og opsat en ny trappe.

Siden åbningen i 2005 har det gamle pakhus dannet rammen om en lang række kunstudstillinger, og vigtigt for institutionen har det været, at Statens Kunstfond siden 2014 har ydet støtte til huset og dermed sikret, at Kunstpakhuset fortsat kan fungere som udstillingssted.



Fig. 3. Kunstpakhuset placeret i det tidligere pakhus. Foto: Erik Hansen.

KILDER

Ikast Handelsstands arkiv, Ikast Lokalthistorisk Arkiv, nr. A 254.

Ikast Sogneråds Protokoller, div. År.

Diverse artikler i Ikast Avis og Silkeborg Avis.

Toldetaten 1971.

Erindringsglimt fra mit arbejdsliv i toldvæsenet og i Told·Skat 1959-2002

AF MOGENS LAU

Et tilfælde

Som så meget andet her i livet var det et tilfælde, at jeg blev ansat i toldvæsenet. Min far var håndværker, min mor var hjemmegående husmor, og ind imellem, om end kortvarigt, oplevede jeg økonomiske problemer i forbindelse med min fars arbejdsløshed i en tid, hvor det fuldstændigt kunne spolere en families eksistens at være arbejdsløs. Da jeg forlod skolen med realeksamen i 1959, besluttede jeg derfor at finde et job, hvor der var en høj grad af sikkerhed i ansættelsen, og hvor der var mulighed for engang at kunne have et arbejdsliv på Bornholm til en løn, der ikke var afhængig af det lokale lønniveau. På det tidspunkt havde jeg kun været uden for Bornholm to gange i mit liv, nemlig på sommerferie i København i 1955 med mine forældre og søskende og på skolerejse til Tyskland et par år senere.

Den største sikkerhed i ansættelsen, som jeg kunne finde frem til, var at finde et job i staten. Ansættelse i en kommune eller i en bank valgte jeg fra; det var trods alt for lokalt. Det var inden, der var noget, der hed studievejledning i skolen. Min første prioritet var dog at blive håndværker, som der var tradition for det i familien. Men da min far hørte, at jeg ønskede at gå i hans fodspor som møbelsnedker, kom svaret prompte: At risikere at skulle arbejde udendørs i al slags vejr og blive fysisk nedslidt samtidigt med, at kunderne beklagede sig over arbejdet, dét ville han absolut fraråde.

Jeg var fuldt ud klar over, at en ansættelse i staten ville betyde, at jeg skulle forlade Bornholm, om ikke omgående så dog i løbet af relativ kort tid. Jeg søgte ansættelse både hos postvæsenet og hos toldvæsenet, og i den forbindelse var jeg til en såkaldt psykoteknisk prøve i København (min tredje udenøs rejse) for ansøgere til elevstillingerne hos postvæsenet og DSB.

Med en dags mellemrum fik jeg tilbud om ansættelse såvel hos postvæsenet som hos toldvæsenet. Skulle jeg så slå plat eller krone? I virkeligheden anede jeg jo ikke, hvad arbejdet bestod i hos nogen af etaterne. Dog virkede det afskrækkende, at det internationale postsprog var fransk, og at sproget optog en meget stor del af introduktionsprogrammet hos postvæsenet. Min morbror, der var selvstændig smedemester, og hvis virksomhed var nabo til toldkammeret i Rønne, mente, at det måtte være et ønskejob at blive ansat på kontor. Faste arbejdstider, god løn og pension, intet fysisk belastende arbejde, og de, hans naboer, så bestemt ikke ud til at overanstrenge sig.

Toldvæsenet i Rønne

Jeg valgte toldvæsenet. Den første tid med ansættelse i Rønne og derefter »over vandet«. Da ansættelsespapirerne var underskrevet, fik jeg at vide, at den daglige arbejdstid var fra kl. 8 til kl. 17, også om lørdagen, men at der var arrangeret en ordning, så de fleste kunne tage hjem ved middagstid om lørdagen og holde en lang weekend. Til gengæld var der to timers middagspause hver dag. Så det var en udpræget fordel at bo i Rønne, så man kunne komme hjem og nyde sin varme mad.

Der var den særregel for elever ansat ved Rønne Toldkammer, at førsteårseleven skulle møde kl. 7 om morgenen for at opøve de fornødne færdigheder i at beregne havnepenge for det stykgods, der hver morgen ankom med rutebådene fra København. Det kan lyde tilforladeligt, men det var det langt fra, for hver morgen kl. 7 kom der et bud fra »66-selskabet« med omkring 30 manifeste, der hver indeholdt oplysninger om ca. 30 vareposter, der skulle beregnes vareafgifter af. Vareafgifterne blev opkrævet for og sendt videre til Rønne Havn.

Havnetaksten bestod af et par hundrede løbenumre med varierende satser, f.eks. mørtel: xx øre pr. 100 kg. Så skulle man lynhurtigt beregne afgiften ud fra vægten på den aktuelle leverance, og der var hverken regnemaskine eller kalkulator til rådighed, så det var tvungen hovedregning. Taksterne skulle man kunne udenad, da der ikke var tid til opslag i: »Havne- og Brotaksten for Rønne Havn«. Der var typisk mellem 800 og 1000 vareposter til beregning hver morgen, og manifesterne skulle være klar til afhentning kl. 8. Der var honorar for dette arbejde, og det tilfaldt overtoldassistenten på kontoret, der tillige havde ansvaret for eleven. Det lå uden for min tankeverden at opponere mod denne ordning, f.eks. ved at

involvere fagforeningen, og i øvrigt var både elev og mentor medlemmer af den samme fagforening.

Elevarbejdet bestod for en stor dels vedkommende af arbejde, der vedrørte »hverv uden for beskatningen«, f.eks. ind- og udklarering af skibe og skibsregistrering mm., altså i virkeligheden noget, der ligesom mønstring af skibsmandskab ikke vedrørte toldvæsenets kerneopgaver. Der var tale om sidemandsoplæring, og det vigtigste arbejdsredskab var en fyldepen, som jeg måtte ud og anskaffe mig, inden jeg startede. Jeg har den endnu.

Den første jul efter ansættelsen oplevede jeg et kraftigt og for mig uforståeligt vredesudbrud fra toldforvalteren, der i øvrigt var blevet ansat i Rønne en måned senere end mig. Det var almindelig praksis, fik jeg senere at vide, at faste kunder som speditører og autoforhandlere kom med en lille julegave til personalet i form af tobaksvarer, en flaske eller noget chokolade. Det skete selvfølgelig også i julen 1959, til stor fortrydelse for chefen, der råbte op om bestikkelse og manglende afstand til kunderne, fulgt op af en ordre om at returnere de modtagne gaver. Det skete så. I et vist omfang.

Arbejdsdagene kunne være lange, da der ofte ikke var tilstrækkeligt med opgaver til kontorphersonalet. Kontoret var placeret lige uden for chefkontoret, og det skulle jo helst se ud, som om man bestilte noget. Det blev derfor til mange mærkelige sorterings- og nummereringsopgaver.

Overtoldassistenten på kontoret havde ansvaret for elevens uddannelse. Han havde sit eget kontor og hver dag – den sidste time inden fyraften, hvor der som regel var nok at bestille – blev jeg overhørt i lektien. Dagens stof var nogle sider af en lærebog for toldelever, som var udarbejdet af toldvæsenet. Der var rigeligt med tid i dagens løb til at læse op på stoffet, og her var stedets størrelse en afgørende faktor for forståelsen af teorierne, da det var muligt at få overblik over arbejdsopgaverne og at se sammenhænge, som det kunne være vanskeligt at få øje på ved de større toldsteder.

I praksis havde vi i Rønne alle de forskellige arbejdsopgaver, som toldvæsenet beskæftigede sig med, men ikke ret mange af hver. Det betød, at eleven som regel var den, der blev spurgt, når en ikke ofte forekommende arbejdsopgave dukkede op. Det øvrige personale omkring mig skulle jo nødtigt afsløre deres uvidenhed over for overassistenten.

Toldkammerbygningen i Rønne havde fået udskiftet kakkelovnene med centralvarme året inden min ansættelse, og de ansatte var lykkelige for den forbedring og tålte ingen negative ytringer om træk og kulde. Da bygningen blev taget i brug i 1897, var der ikke rindende vand eller toiletter i bygningen, men lokum i haven. Det kom senere, og toldstedschefen måtte da afgive det

ene af de to lokaler, han indtil da havde rådet over, til ét fælles toiletrum med adgang gennem overassistentens kontor.

Kantineforhold var ikke eksisterende; man tog jo hjem i middagspausen. Der var dog mulighed for at varme vand til kaffe (hvis man ikke havde en termokande med) i trapperummet op til bygningens 1. sal, der var et uudnyttet loftsrums. Der var et ikke noget direkte udtalt forbud mod at drikke øl og spiritus i toldkammerbygningen. Det gjorde man bare ikke. Toldkammerets have på bygningens bagside havde chefen uindskrænket rådighedsret over.

Efter ansættelsen fik jeg udleveret en betydelig mængde reglementer og håndbøger og en endnu større mængde rettelser til disse. Meningen var så, at jeg skulle føre reglementerne ajour med de rettelser, der var kommet til efter trykningen af bogen. Nogle af reglementerne havde metalryg med en skrue, der kunne løsnes, således at man kunne udskifte hele sider. Det var til at overskue. Uheldigvis var langt de fleste rettelser ikke helsides udskiftning af sider men derimod rettelser, der bestod i ændring af ganske få ord eller sætninger eller tilføjelser af samme art. Der sad man så og klippede og klippede og noterede, og det tog tid, lang tid, og det var mere end kedeligt. Det værste var de tilfælde, hvor reglementet var arvet efter en tidligere kollega, som ikke havde været omhyggelig nok med de rettelser, som han eller hun havde foretaget.

På Rønne Toldkammer var der 16 ansatte incl. en elev, der var indkaldt til militærtjeneste. De ansatte var fordelt på tre personalekategorier: Syv guldsnore, toldassistentgruppen (incl. chefen og to toldelever), fem sølvsnore, toldbetjentgruppen, og fire kontoransatte. Den fjerde personalegruppe, pakhusarbejderne, var ikke repræsenteret i Rønne som følge af de meget få arbejdsopgaver, man havde vedrørende fortoldning af varer.

Der var vandtætte skodder mellem personalegruppernes arbejdsområder, medmindre arbejdsopgaverne var særskilt honoreret. Så kunne guldsnorene godt deltage i arbejde, der ellers blev varetaget af de øvrige personalegrupper, f.eks. beregning af havnepenge og diættjeneste. For fuldstændighedens skyld var der også ansat to toldopsynsmænd, der fik et honorar på 300 kr. om året for at holde toldkammeret underrettet om ulovligheder (smugleri) begået langs Bornholms sydkyst. Den ene var ansat i Arnager, den anden i Boderne. En gang om måneden mødte de op på toldkammeret og rapporterede om den forgangne måneds hændelser. Mig bekendt var der aldrig noget at rapportere om, men toldopsynsmanden fra Boderne havde altid brød med fra Saxebro Mølle til de, der havde bestilt det på forhånd.

Mange år senere faldt jeg over en af de protokoller, som toldopsynsmæn-



Fig. 1. Toldkammerbygningen i Rønne som den tog sig ud, da jeg blev ansat i 1959. Foto i forfatterens eje.

dene dagligt skulle føre over de observationer, de måtte have gjort. Det var i forbindelse med en toldopsynsmands død, at protokollen var blevet indleveret til toldkammeret, og pligtro som han havde været, havde han allerede udfyldt protokollen med »intet at bemærke« for de tre uger, der var tilbage af måneden efter hans død.

Dagligdagene var meget ens. Arbejdsopgaverne var primært afledt af aktiviteterne på havnen, der hovedsagelig bestod af småskibsfart med stykgods primært til og fra København, styrtegods fra stenindustrien og udskibning af produkter fra den bornholmske lervareindustri. Træ ankom med skibe, der havde en meget omfangsrig dækslast, og havnen havde en helt anden udformning end i dag og summede af liv, og der var stadig hestevogne, der blandede sig med lastbilerne. Havnen var virkelig byens hjerte, og der skulle beregnes havne- og bropenge for alle aktiviteterne, ligesom skibspapirerne skulle ekspederes.

Landets provinstoldkamre var organiseret, i forlængelse af en hundrede år gammel tradition, med to afdelinger. Den ene afdeling var »kontoret« (oppebørselsafdelingen), der var placeret i umiddelbar nærhed af chefkon-

toret, og hvor arbejdsopgaverne bestod af kasseforretninger, bogholderi og administration. Den anden afdeling var »opsynet« (kontrolafdelingen), hvor arbejdsopgaverne var det faglige arbejde med den fysiske kontrol med skibene og vareførslen til og fra udlandet, herunder inkvirering af skibe og toldlukning af skabe med ubeskattet proviant, fortoldning af varer samt kontrol af rejsende fra udlandet og almindelig smuglerikontrol. I Rønne var de to afdelinger markeret meget direkte, idet »kontoret« lå til højre, når man kom ind ad hovedindgangen, mens »opsynet« lå til venstre.

Engang imellem dukkede der »pæne borgere« op på toldkontoret og indbetalte et rundt beløb. De havde det helt øjensynligt ikke særlig godt med at blive set i den situation. Det varede ret længe, inden jeg som elev fik den fulde historie om disse »panelluskere«. Kort forinden min ansættelse var der blevet optrevet en omfattende smuglerisag omkring rutebådene, og den involverede ganske mange af Rønnes borgere. Da der var tale om ret store beløb i told, afgifter og bøder, havde mange indgået en afdragsordning om betalingen. Når det skyldige beløb var fuldt ud indbetalt, udleverede man de varer, der var blevet beslaglagt i forbindelse med smugleriforsøget. Da var tobaksvarerne lige til at kassere, da de var så tørre, at de ikke var egnede til andet end destruktion.

Betaling af indregistreringsafgift for automobiler var en anden arbejdsopgave, der kunne give anledning til nysgerrighed og sladder om, hvem der dog havde råd til at anskaffe sig en bil i den pågældende prisklasse. Byen var ikke større, end at de fleste kendte nogen, der kendte nogen.

Man var meget sparsommelig på statens vegne. Om morgenen blev de konvolutter, der indeholdt dagens post, sprættet op på tre sider, vendt og brugt som kladdepapir til breve eller som udregningspapir mm. Det var inden fotokopiernes tidsalder, så hvis man skulle bruge flere eksemplarer af et dokument, måtte der laves en »afskrift« af det. Toldkammeret rådede over en enkelt skrivemaskine. Sparsommeligheden kunne også give sig absurde udslag. Således var der en chef, der besluttede, at når han sendte månedslønnen til en elev, der var på skole i København, blev portoen til postanvisningen fratrukket lønnen. Efter en klagesag blev han dog pålagt at ophøre med denne praksis.

Der var meget få fortoldningsopgaver på Rønne Toldkammer, og da det var en af toldvæsenets hovedopgaver, blev eleverne fra Rønne sendt på vejerbodskursus i København, når de havde været ansat i to år og var blevet fortrolige med kontorarbejdet. Inden det kom så vidt, blev eleverne dog inddraget i de få fortoldninger, der var i Rønne, hvor det ikke skortede på

pakhuskapacitet. Det billede, der står for mit indre øje, er et stort, tomt pakhusrum med et par vægte, og en sjælden gang kom der så en forsendelse med toldgoods.

Omkring juletid kom postvæsenet med »gavepakker« fra udlandet, primært fra USA, som en påmindelse om mangelsituationen herhjemme efter Anden Verdenskrig. Disse pakker skulle fortolde; men indholdet var som regel af en sådan karakter, at der ikke var noget at fortolde. Til gengæld skulle modtageren betale pakhusleje, hvis pakken havde ligget i pakhuset over en uge, inden den blev afhentet, og jeg udskrev mange kvitteringer på minimumsbeløbet for pakhusleje; det var på 25 øre. Kvitteringerne blev udskrevet på en forud nummereret blanket med gennemslag (karbonpapir), og der skulle i medfør af arkiveringsbestemmelserne benyttes en blyant med blækstift til denne betydningsfulde transaktion.

En af de lidt mere finurlige oplevelser i toldpakhuset fandt sted den første i hver måned, når en af pensionisterne, »tolder Dahl«, kom og hentede sin pension, der blev udbetalt i kontanter mod behørig kvittering. Alle ansatte fik i øvrigt den første i hver måned, mod behørig kvittering, udleveret en brun konvolut med deres løn i kontanter. Når »tolder Dahl« ankom, var proceduren den, at han hentede sin pension på kontoret, og derefter gik han ud i pakhuset for at blive vejlet på den store vægt. Han var lille og korpulent og forsagede bestemt ikke spiritus, men beklagede, at han ikke kunne komme til at give en omgang »af naturlige årsager« (det uofficielle forbud mod at indtage spiritus på toldkammeret). Samme Dahl var i øvrigt ikke lige vellidt af alle. En af de historier, der gik om ham var, at han på sin daglige spadseretur til toldkammeret kom forbi en krostue, hvis ejer altid stod ved det åbne vindue om morgenen og hilste på de forbipasserende. Ham kunne Dahl ikke fordrage, og det var gensidigt. En dag, hvor Dahl var i dårligt humør, råbte han til kromanden: »Du er min sjæl så grim, at du lige så godt kunne stikke røven ud af vinduet«. Den tyggede krofatter lidt på inden han svarede: »Det har jeg prøvet, men så siger alle der går forbi: God morgen tolder Dahl«. Episoden gjorde ikke deres forhold bedre.

En anden episode, der står skarpt i erindringen, er grundet på en indsigt i den menneskelige natur, som jeg ikke lige havde tiltroet den pågældende gruppeleder. Episoden udspillede sig i en middagspause uden for ved toldkammerets hovedtrappe, hvor der var anbragt en bæk på hver side af trappen. Her sad en toldbetjent og hans foresatte i solen og nød pausen. På et tidspunkt nærmede en sømand sig med en køjesæk over skulderen, og inden denne nåede at dreje af fik toldbetjenten besked på, at han hellere

måtte se efter, hvad der gemte sig i køjesækken. Alle vidste, at sømanden og toldbetjenten kendte hinanden godt og havde en fælles interesse for våde varer. Uden for hørevidde undersøgte toldbetjenten køjesækken, og de fulgtes ad forbi bænken. Da sømanden var på vej bort, forklarede toldbetjenten sin foresatte, at køjesækken var fyldt med vasketøj. »Ja, det kunne jeg høre« svarede gruppelederen, »og det var allerede lagt i blød«. Toldbetjenten fik travlt med at komme tilbage til sit arbejde; men derefter berørte ingen sagen.

Som elev skulle man bestå en toldelevprøve, når der var gået otte måneder efter ansættelsen. Det var en stopprøve og altså en betingelse for fortsat ansættelse, at den blev bestået. Den 1. april 1960 blev jeg sat ind i et lokale for mig selv og fik udleveret prøven til skriftlig besvarelse. Jeg havde et antal timer til at løse den stillede opgave, og i den tid kom såvel overtoldassistenten som chefen med mellemrum for at sikre sig, at der nu ikke var noget, jeg var i tvivl om. Det var toldstedets ære, der stod på spil. Og man havde dårlige erfaringer fra en tidligere elev, der havde udløst en mindre diplomatisk krise, da han havde glemt et bogstav i sin opgavebesvarelse. Hans opgave handlede om »Statens transitoplag«, men han havde glemt det første t i Statens, så man var usikker på, om han mon var utilfreds med sit arbejde, eller om der blot var tale om en stavfejl. Efter en alvorlig samtale med eleven blev man enige om, at der var tale om en stavfejl.

Vejerbodskursus i København

Den 16. juni 1961 fik jeg et brev fra Overtoldinspektoratet for København om, at jeg fra den 1. juli 1961 skulle deltage i vejerbodstjenesten og de øvrige toldopsynsforretninger ved Københavns Toldbod. Endvidere at jeg skulle give møde på Toldskolen den 2. januar 1962 for at deltage i det forberedende kursus til fageksamen. I den anledning ville jeg få udbetalt 12 kr. 50 øre pr. måned i cykelholdsgodtgørelse. Så var min fremtid tilrettelagt, og jeg mødte op på adressen, Amaliegade 46 i København, sammen med en snes andre håbefulde toldelever fra københavnsområdet og enkelte fra andre steder i provinsen, hvor man, som i Rønne, ikke havde tilstrækkeligt med fortoldningsopgaver til, at eleverne kunne blive uddannet på dette vitale arbejdsområde.

Afskedssalutten fra chefen i Rønne var, at han forventede at jeg, ligesom de to foregående elever, blev nummer et på mit hold; unægtelig noget af et

pres at få lagt på skuldrene. Jeg havde dog ingen ambitioner i den retning og forsøgte at se bort fra forventningspresset.

Der var tradition for, at eleverne fra Bornholm boede på et pensionat på Frederiksberg, der var ejet og blev drevet af to ældre søstre, Astrid og Thyra. Det kostede ganske vist stort set hele min månedsløn, men det var trygt og godt, og der var penge tilovers til en månedlig rejse til Bornholm, hvor såvel min forlovede, som jeg nu har været gift med i over 55 år, som mine forældre boede. På pensionatet boede der fire unge mænd og fire gamle damer (i 80-års alderen), og det var ikke tilladt de unge mænd at have damebesøg efter klokken 22. Ejerne havde arvet huset, og arbejdsfordelingen mellem dem var enkel: Den ene lavede alt det praktiske arbejde med rengøring og madlavning, og den anden spillede klaver og var repræsentativ, førte regnskab og sørgede nidkært for at afkræve de logerende den månedlige betaling.

I løbet af vejerbodskurset skulle man gøre tjeneste ved en række forskellige vejerboder i København, typisk tre til fire uger hvert sted. Vejerboderne var meget specialiserede og eleverne skulle være så bredt orienterede som muligt. Der var vejerboder for stykgods fra England på Nordre Toldbod, Fine og Grove Vægt i Amaliegade med fortoldning af henholdsvis manufakturvarer og maskiner mm. samt Spiritusvejerboden på toldbodsarealet i Amaliegade, og godsbanegården med forskellige vejerboder, hvor jernbanegodset blev fortoldet. Endvidere de specielle vejerboder i Frihavnen.

Jeg fik udleveret en bogtransportkasse, der i det daglige også fungerede som bogreol for reglementer mm., og som kunne aflåses. Når jeg skiftede tjenestested blev den forsynet med en seddel med navnet på det nye tjenestested og næste morgen ankom den sammen med mig.

I løbet af den første tid i København fik jeg noget af et kulturchok. Jeg kom fra en beskyttet tilværelse i provinsen med en forestilling om, hvordan verden fungerede, og i løbet af ganske få dage blev tingene vendt på hovedet. Fra en nultolerancekultur for så vidt angik spiritus, var det første chok, at indtagelse af spiritus i arbejdstiden, nogle steder i større mængder, mere var en regel end en undtagelse. Heller ikke den udprægede hakkeorden personalegrupperne imellem var jeg fortrolig med, og ej heller den lille korrup-tion, der også var en fremmed verden for en naiv provinsbo.

Når en kollega sagde, at han lige smuttede over i evangeliehuset, gik det kun langsomt op for mig, at han mente Spiritusvejerboden. Ofte bar eleverne en meget stor del af arbejdsopgaverne i vejerboderne, idet nogle af assistenterne var fraværende i længere perioder for at slukke tørsten. Når først man som elev havde lært de mest almindelige standardformuleringer

at kende og lært at tarifere de mest almindeligt forekommende varer, kunne man jo sagtens udføre en assistents arbejde. Papirerne blev gjort klar til hans underskrift, og det var yderst sjældent, at elevens arbejde blev kontrolleret.

Et af de største kulturchok var mødet med Spiritusvejerboden. De gamle assistenters største fornøjelse var at lade nye elever, ganske uforberedt, smage på næsten 100 % ren spiritus. I mange år derefter rørte jeg ikke rom, og man lærte i øvrigt hurtigt at spytte smagsprøverne ud.

Jeg blev også introduceret til den lavest rangerende personalegruppe, pakhusarbejderne, hvis opgave det var at hente varer, der skulle fortoldes ud fra pakhuset og ind i vejerboden og pakke dem ud, så assistenten eller hans hjælper kunne tarifere dem. Pakhusarbejderne blev ikke regnet for noget, selvom deres arbejde var grundlaget for, at hele systemet kunne fungere. De blev, groft forenklet, tiltalt med ordregivning, og der blev sjældent samtale med dem.

Hvis en speditør ønskede at springe køen over, når han skulle have fortoldt sine varer, var der forskellige metoder til det, afhængig af den enkelte vejerbod og den kultur, der var skabt der. Der kunne f.eks. diskret indsnige sig en pengeseddel i en af de stakke af fortoldningsbegæring, der skulle ekspederes, og på forunderlig vis kom den stak forrest i køen, og kaffekassen fik ved et trylleslag forøget sin kassebeholdning. Tilsvarende kunne man opleve, at ens skrivebordsskab pludselig var velforsynet med fulde ølflasker, og at pakhusarbejderen diskret gjorde opmærksom på, hvilken stak fortoldningsbegæring, der skulle forrest i køen, og at han allerede havde hentet de varer frem, der svarede til papirerne.

En særlig disciplin var forsikringsskader. Det var på et tidspunkt i historien, hvor nylonregnfrakker fra Italien var en meget moderne og eftertragtet vare. På et tidspunkt blev der råbt: »Anbrud«, og så var der konstateret skader på en emballage, og der var blevet ringet til forsikringsselskabet, der skulle komme og besigtige skaderne. I mellemtiden sørgede alle omkringværende for at rage til sig af de gode varer, men der blev selvfølgelig altid gemt en rest til forsikringsmanden så han kunne se, hvad pakken havde indeholdt. Det var ret forudsigeligt, at det stort set altid var emballager med attraktive varer, der var blevet ødelagt ved »transportskader«.

Nu kunne man få det indtryk, at vejerbodskurset var dårligt. Det var det absolut ikke. Man tilegnede sig en meget bred viden om de forskellige varer, der blev importeret til Danmark. Frem for alt blev man fortrolig med den nye toldlov, der var blevet indført få måneder inden min ansættelse, og som havde afløst en forvaltningspraksis, der med få ændringer havde været

gældende siden 1797. Udgangspunktet i den nye toldlov var, at varer skulle fortoldes efter deres værdi, hvor fortoldning tidligere havde været baseret på varernes mål og vægt. Varerne skulle tariferes i henhold til den internationalt vedtagne Bruxellesnomenklatur, der indeholdt adskillige tusinde muligheder for at kategorisere varerne, mod tidligere et par hundrede. Mange af de ældre medarbejdere var, trods et omfattende uddannelsesprogram, ikke fuldt ud fortrolige med den nye nomenklatur, så her havde eleverne en styrkeposition, fordi de flyttede så meget rundt og dermed fik et omfattende varekendskab og kendskab til forskellig fortoldningspraksis, og i øvrigt var de ikke belastede af kendskab til den tidligere toldtarif. I øvrigt var Danmark blevet medlem af EFTA medio 1960, hvad der også gav nogle medarbejdere udfordringer med regelhåndteringen på det område.

På godsbanegården, vejerboden på pladsen, var der en helt egen kultur, og man gjorde hvad man kunne for at slippe for eleverne. Der var jævnligt større frokostarrangementer, og dem ønskede man ikke, at eleverne skulle deltage i. Man var derfor meget large med frihed til eleverne, samtidigt med at man viste en vis omsorg for dem. Assistenterne foranledigede således, at jeg fik fribilletter til »66-selskabet«, så jeg kunne komme gratis til Bornholm. Der var tale om uudnyttede fribilletter, som assistentforeningen i København havde fået stillet til rådighed af rederiet. Og så var man fri for mig et par dage.

Toldskolen i København

Alle en årgangs elever fra hele landet blev samlet til et fem måneder langt forberedende kursus til fageksamen for toldelever på Toldskolen i København. Det foregik i den fredede Guidekaserne på Toldboden. Bygningen måtte senere vige pladsen for rederiet A.P. Møller, der havde fået tilladelse til at bygge sit nye domicil på dette sted. Min årgang bestod af godt 70 toldelever fordelt på tre klasser, og underviserne kom primært fra centraladministrationen.

Ud over generelle fag som regnskab og sprog indeholdt kurset fag, der var specifikt rettet mod toldvæsenets organisation og arbejdsopgaver. Lærernes pædagogiske evner indgik ikke i kriterierne for at undervise. Det drejede sig om faglig viden, og måske derfor står selve undervisningen ikke særlig stærkt i erindringen.

På det tidspunkt foregik der mange overvejelser om at gøre uddannelsen



Fig. 2. Klassebillede fra Toldskolen, foråret 1962. Jeg står i midterste række nummer 6 fra højre. Foto i forfatterens eje.

af toldassistentgruppen væsentlig mere omfattende, idet der både var sket og forventedes at komme til at ske store omvæltninger på såvel told- som afgiftsområdet, og det endte med, at der nogle år senere blev indført et obligatorisk assistentkursus af knapt et halvt års varighed som opfølgning på fageksamen, hvor jeg nåede at deltage på et af de første hold.

Der var absolut personligheder blandt underviserne. Et mantra som en af lærerne gentog igen og igen var at: »Tvivlen er tolderens nådegave«. Han var i øvrigt chef for øl- og spiritusbeskatningen, og ved skæbnens ironi endte han livet med at blive kørt ned af en mælkevogn.

I maj måned var der fageksamen, og det var en stopprøve, der skulle bestås, for at man kunne forblive i etaten. Herefter blev eleverne igen spredt ud over landet til deres oprindelige tjenestesteder, og langt de fleste mandlige elever var blevet indkaldt til militærtjeneste kort tid efter. Jeg vendte tilbage til Rønne i et par måneder, inden jeg skulle ind og springe soldat.



Fig. 3. Fra et klasselokale på Toldskolen i foråret 1962; siddende på bordet til venstre Bent Christensen, Frederikshavn og artiklens forfatter til højre. Foto i forfatterens eje.

Militærtjenesten

Samtidig med at jeg blev udnævnt til toldmedhjælper den 1. august 1962, blev jeg indkaldt som værnepligtig til flyvevåbnet med mødested på Flyvestation Karup. Der var jeg én dag og blev så flyttet til Padborglejren efter at være blevet ikklædt militærets charmerende outfit, mens civilistens tøj endte i en sæk for senere udlevering. Efter tre måneder gik turen til Flyvestation Værløse og sergentskolen der, hvor jeg først var elev, senere delingsfører og underviser.

Som værnepligtig blev man ikke sat tilbage i anciennitet i forhold til de kollegaer, der blev fritaget for værnepligt. De to år, som toldmedhjælperinden varede, kunne afvikles mens man samtidig aftjente sin værnepligt, og man fik oven i købet udbetalt $\frac{1}{4}$ løn. Til gengæld var det absolut ikke velset, hvis man undslog sig for at gøre tjeneste som værnepligtig befalingsmand, hvis man blev udtaget til det, og det blev jeg. Jeg blev senere opfordret til at søge en løjtnantsuddannelse med henblik på at komme på kursus i USA for at lære at betjene de nyligt opstillede raketter til nærforsvaret af København.

Det ville betyde et års ekstra tjeneste i militæret, men det var heldigvis noget, man ikke kunne tvinges til, hverken direkte eller indirekte. Da jeg havde aftjent mine to års værnepligt, kunne jeg derfor aflægge sergentuniformen og igen melde mig til tjeneste i toldvæsenet.

Da jeg vendte tilbage til arbejdet i toldvæsenet, var det til en omkalfatring af den overordnede ledelse af etaten, der siden 1919 havde været varetaget af Departementet for Told- og Forbrugsafgifter. Det endte primo 1965 med, at der blev oprettet to ligeværdige chefstillinger: En som departementschef, der havde ansvaret for lovgivningsarbejdet mm., og hvortil der var knyttet et akademisk uddannet personale, og en nyoprettet stilling som tolddirektør, der skulle stå for driften, såvel centralt som lokalt, og med direkte reference til ministeren uden om departementschefen i personalesager. Medarbejderne i Direktoratet for Toldvæsenet (tolddirektoratet) og ved toldkamrene var etatsuddannede, og i de følgende mange år var der meget stærkt fokus på, at ansættelse i tolddirektoratets regi var forbeholdt medarbejdere med en etatsuddannelse og ikke akademikere, heller ikke i lederstillingerne.

Toldvæsenet i Rødbyhavn

Jeg havde fået utvetydig besked om, at der ikke var plads til mig i Rønne efter endt militærtjeneste, så jeg skulle gøre min stilling klar med hensyn til fremtidigt tjenestested. Der manglede i den grad assistenter i København, og der ville jeg automatisk blive sendt hen, med mindre jeg gjorde en aktiv indsats for noget andet. Var man først blevet ansat i København, var det mere end vanskeligt at få en forflyttelse til provinsen. Og jeg ønskede at gøre tjeneste i provinsen, da tanken om mange års vejerbodstjeneste i København ikke virkede specielt tillokkende.

Det var kort tid efter åbningen af Fugleflugtslinien mellem Rødbyhavn og Puttgarden, og jeg fandt ud af, at der manglede assistentpersonale i Rødbyhavn. Efter fornøden ansøgning endte jeg i Rødbyhavn den 1. august 1964 som nyudnævnt toldassistent med en årsgrundløn på 10.440 kr.

Det blev noget af en brat opvågnen. Det var inden man kendte til begrebet introduktionsforløb for nye medarbejdere, og min faglige viden om toldvæsenet lå ikke lige øverst i skuffen efter de to år i militæret.

Jeg havde lejet en hytte af turistforeningen på Lolland til den første tid ved grænsen, indtil jeg kunne flytte ind på et lejet klubværelse i Rødbyhavn. Jeg meldte mig til tjeneste som aftalt og fik udleveret en lædermappe med num-

mererede blanketter, plombertang og toldsnøre samt en bekendtgørelse af rejsegodsbestemmelserne og besked om, at jeg to timer senere, alene, skulle udføre indrejsekontrol i det internationale eksprestog mod København. Jeg havde ingen uniform, men fik udleveret en lånekasket (der næsten passede), og et toldtegn. Der var reserveret en tjenestekupe i toget til medarbejderne fra politiets paskontrol og til toldvæsenets kontrolpersonale.

Jeg steg på toget og satte mig i tjenestekupeen, og der blev jeg lige så stille siddende hele vejen til København og hele vejen tilbage igen med det næste tog. Jeg fik undersøgt mappens indhold og talte med politifolkene. »Palle alene i verden« kunne have lært noget af mig i den situation.

Arbejdsopgaverne for assistentpersonalet ved grænsen bestod, ud over rejsegodskontrollen i toget, af rejsegodskontrol med de rejsende, der gik i land direkte fra færgen. Endvidere var der almindeligt fortoldningsarbejde og kontrol med forsendelsespapirer mm. for de last- og varebiler, der ankom med færgen eller skulle forlade landet med denne eller som skulle fortsætte med deres ufortoldede ladning til et andet sted i kongeriget.

Der opstod mange pudsige episoder med rejsende, der forsøgte at smugle. Metoderne var mere eller mindre kreative. Man lærte hurtigt at spørge på den rigtige måde, for ikke at komme ud i problemer. Belært af erfaring blev der aldrig spurgt om, hvor mange flasker de rejsende havde med, da flaskestørrelserne kunne variere fra få centiliter og op til en halv snes liter. Der var jævnligt klager over de kontrolførendes behandling af de rejsende, som regel fordi de rejsende følte, at reglerne var uretfærdige, og at det var urimeligt, at netop de blev udtaget til kontrol.

Der var en meget høj assistentkollega, der engang fik en klage fra en togrejsende over, at han havde løftet den pågældendes kuffert ned fra hylden over sædet og gennemrodet den, uden bagefter at lægge kufferten tilbage på hylden. Kollegaens svar på klagen var, at han aldrig løftede folks kufferter ned fra hylden. Hans højde gjorde, at han kunne undersøge kufferterne, mens de lå på hylden, og på den måde skulle han ulejlig folk mindst muligt. Der kom aldrig noget respons på hans svar.

Jeg havde en speciel oplevelse med en ældre dame, der medbragte et par store æsker med fyldte chokoladefrøer foruden de tilladte mængder cigaretter, vin og spiritus. Da jeg undersøgte hendes bagage og ville løfte frøeskerne til side for at se, hvad der ellers gemte sig i bagagen, overraskede vægten af æskerne mig. Jeg havde forventet, at de var tungere. Da de allerede havde været åbnet, lukkede jeg dem op, og det viste sig, at der kunne ligge 10 pakker cigaretter i en frøeske. Jeg spurgte høfligt damen, hvor hun

havde gjort af frøerne. Svaret var, at dem havde hun da spist, så det var vanskeligt at afgøre, om det var det mislykkede smugleriforsøg eller indtagelsen af en betydelig mængde fyldte chokoladefrøer, der meget tydeligt fik hende til at føle sig utilpas.

Også en nytårsaften står tydeligt i erindringen. Der var normalt meget stille på årets sidste aften, men med en af de sene færger ankom en synligt beruset herre. Han medbragte rigeligt med drikkevarer foruden dem, han havde indenbords, og blev afkrævet betaling bl.a. for en flaske likør (Lilla Bols). Han spurgte hvordan det stillede sig, hvis han tømte flasken. Svaret var, at så skulle han selvfølgelig ikke betale for indholdet, og han fik anvist vejen til toilettet; men i stedet for satte han flasken for munden og tømte den. Efter at have sundet sig en stund gik han ud af ankomsthallen og lige igennem en lukket glasdør, hvor han på den anden side stod og rystede sig og så forstumlet ud i en regn af glasskår, men ellers uskadt. Efter kort tid kunne benene dog ikke bære, og en tilkaldt ambulance bragte ham til udpumpning på hospitalet.

Jeg mødte også min tidligere chef fra Rønne, da hans kone var blevet standset i indrejsekontrollen med en betydelig mængde tobaksvarer og spiritus. Han var tilsyneladende uvidende om hendes forehavende, og de kom op at skændes. Da han fik øje på mig udbrød han: »Jeg forlanger, at der bliver skrevet rapport på min kone«. Det blev der så, og foruden afgifterne kom hun til at betale en bøde.

Grethe og jeg blev gift i 1965, og da vi vendte tilbage til Rødbyhavn efter brylluppet og åbnede radioen for at høre dagens nyheder, var den altoverskyggende historie, at fire politibetjente var blevet skudt og dræbt på Amager. Der blev ikke nævnt nogen navne, men en af vores gode venner, Henning, var betjent der, så jeg skyndte mig hen i kiosken for at få fat i en avis. Og vores frygt viste sig at være velbegrundet. Henning var blandt de dræbte og efterlod sig kone og to små børn. For os er Hennings død uløseligt forbundet med Rødbyhavn.

Arbejdet ved grænsen var hverken særlig interessant eller særligt udfordrende, og jeg undrer mig stadig over, at man anvendte rimelig veluddannet personale til rejsegodskontrol. Efter halvandet år blev jeg indkaldt til det nyoprettede assistentkursus i København. Kurset var et tiltrængt afbræk i rutinearbejdet ved grænsen. Grethe rejste med til København, da hendes jobmuligheder på Lolland var yderst begrænsede. Inden opholdet i København havde vi besluttet at forsøge at komme bort fra grænsen til et sted i nærheden af et mere »normalt« arbejdsmarked. Jeg havde kontakt med så-

vel personalekontoret i tolddirektoratet som med fagforeningen, og det lykkedes at blive forflyttet til Roskilde pr. 1. juni 1966.

Inden afrejsen oplevede jeg en situation, hvor en ældre, erfaren kollega tog pynten af en meget arrogant rejsende. Det var en kendt bankdirektør fra København, der boede i udlandet og som ofte passerede grænsen i Rødbyhavn. Kollegaen bad ham stige ud af sin store bil og åbne bagagerummet. Direktøren havde tilsyneladende meget travlt, så det var han særdeles utilbøjelig til og spurgte: »Ved De ikke hvem jeg er?« Nu var kollegaen vant til at håndtere vanskelige kunder, så han kiggede nøje på manden, som han selvfølgelig kendte, og efter et øjeblik at have studeret ham indgående, gik der en prås op for ham. »Jo, nu kan jeg kende dig, du er cykelrytter, ikke også?« Havde et menneske kunnet eksplodere, var det sket på det tidspunkt, men der var ingen vej uden om. Bankdirektøren måtte stige ud og åbne bagagerummet, og kollegaen havde ikke travlt med at undersøge indholdet. Han sørgede omhyggeligt for, at der var såvel andre kolleger som en pasbetjent inden for hørevidde og optrådte yderst høfligt og korrekt. Trods bankdirektørens trusler om alverdens ulykker og klager, dukkede de aldrig op.

Roskilde Toldkammer – og Køge

Roskilde Toldkammer lå på baneterrænet ikke langt fra jernbanestationen. Det var en gammel og umoderne bygning og pladsen var trang, men man havde et bredt udsnit af toldvæsenets arbejdsopgaver. Mit arbejdsområde blev kontrol med virksomhedernes regnskaber, såvel de punktafgiftspligtige virksomheder som de, der var registreret i henhold til oms-loven, der var trådt i kraft i 1962.

Som alle andre steder var der også markante kolleger i Roskilde. En af dem havde en noget bramfri måde at gebærde sig på, hvad der indbragte ham en del klager; men han forstod ikke, at en mand med hans evner ikke for længst var blevet udnævnt til chef. Han havde en noget speciel humor. Jeg husker stadig nogle af rygetiketterne på hans ringbind: 1. noget, 2. noget andet, 3. noget helt andet og 4. ikke noget.

Pakhusbetjenten blev ikke overanstrengt af arbejdsmængden i toldpakhuset, og for at udfylde tiden med noget fornuftigt, havde han indrettet sig med et dartspil, som alle deltog i, når der blev holdt pause. Dartskiven var anbragt på indersiden af porten til vareindlevering i pakhuset, og alt var fryd og gammen indtil pakhusbetjenten en dag havde glemt at aflåse por-

ten. Pludselig blev den åbnet udefra og den indtrædende speditør blev dybt chokeret, men kun lettere såret af en pil.

Der er i øvrigt et par episoder fra kontrolarbejdet, der har bidt sig fast i erindringen. Under kontrollen af et bageri fandt jeg ud af, at bagermesteren havde sin helt egen og meget moderne måde at undgå madspild på. Når der skulle ryddes op efter dagens arbejde, og gulvene skulle rengøres, sendte han en flok ænder ind i bageriet. Så kunne de mæske sig med de rester, der var faldet på gulvet. Jeg underrettede fødevarekontrollen om forholdet, da jeg var tilbage på kontoret, men hans rugbrød smagte udmærket. Den samme kontrolinstans blev også underrettet, da vi ved besøg i en større iskiosk konstaterede, at køleskabet, hvor mixen blev opbevaret, var grønt indvendigt; ikke af maling, men af mug.

Der gik ikke lang tid efter forflyttelsen til Roskilde før de politiske rumlerier omkring en generel merværdiafgift (momsen) i detailledet, til erstatning af omsætningsafgiften i engrosledet (omsen), fik vind i sejlene. Mindre end et år efter min tiltrædelse i Roskilde fik jeg brev fra tolddirektoratet om, at jeg fra den 1. maj 1967 var stillet til rådighed for toldstedschefen i Køge for »at medvirke ved gennemførelsen af merværdiafgiftens etableringsfase«.

Loven trådte i kraft den 3. juli 1967, og da gjorde jeg fortsat tjeneste i



Fig. 4. Roskilde Toldkammer lå på Jernbanegade i Roskilde. Bygningen blev opført i 1863 og nedrevet i 1980. Årstallet for fotografiet er ukendt. Foto i Told- og Skattemuseet.



Fig. 5. Køge Toldkammer beliggende på Toldbodgade ved havnen i Køge. Bygningen blev taget i brug i 1951 men blev for lille, da Køge Toldkammer blev omdannet til distriktstoldkammer i forbindelse med indførelsen af moms i 1967. Derefter flyttede toldvæsenet til Gymnasievej. Bygningen er nu revet ned. Foto i Told- og Skattemuseet.

Roskilde, men den 11. september 1967 blev jeg, sammen med tre assistentkolleger fra Roskilde, bedt om at stille til tjeneste i Køge indtil videre. En af kollegerne var ungkarl og ejede en bil, og vi fik etableret en daglig samkørselsordning mellem Roskilde og Køge. Det blev en meget givende tur med udveksling af mange slags informationer, også om arbejdet.

Arbejdet i Køge bestod i såkaldte vejledende eftersyn af de nyregistrerede momsvirksomheder for at sikre, at de var kommet i gang med at føre regnskab og havde et minimum af viden om, hvad momsloven krævede af deres virksomhed, både for så vidt angik regnskabsførelse og for reglerne om opgørelse og indbetaling af moms.

Geografisk set var der tale om et ret stort tolldistrikt, der gik fra Hedehusene i nord til lidt syd for Faxe og ind over Sjælland, hvor det også omfattede Ringsted og Roskilde, Havdrup, Østed og Hvalsø.

Mange af de mindre erhvervsdrivende var utilfredse med, at cigarkassen til penge nu skulle erstattes af et egentligt regnskab, og blandt bønderne på Stevns var der en betydelig modstand mod loven. Det krævede diplomatiske evner at komme helskindet gennem de vejledende eftersyn her, og folk var ikke altid lydhøre over for argumentet om, at det ikke var os som kontrolførende, der havde indført loven. Et sted blev vores afslutning på eftersynet ret dramatisk. Der var tale om en mindre vognmandsvirksomhed, og vi havde talt med indehaverens ægtefælle, der førte regnskabet. Vi havde parkeret bilen i vognmandens indkørsel, og da vi skulle til at bakke ud, kom

han hjem og parkerede sin store lastbil, så den blokerede for vores udkørsel. Han havde tilsyneladende haft en dårlig dag, og da han hørte, hvem vi var, nægtede han at flytte lastbilen, og efter en meget lang enetale med masser af eder og trusler fra hans side, bad vi om at måtte låne hans telefon, så vi kunne tilkalde politiet. Det fik ham igen op i det røde felt, og vi måtte så meddele ham, at vi ville besøge hans naboer og låne en telefon der, og bede politiet om hjælp, helst med maksimal opmærksomhed omkring deres ankomst til hans adresse. Det fik ham til modstræbende at flytte lastbilen – efter konens indgriben.

Det var den største brydningstid nogensinde for toldvæsenet, da indførelsen af momsloven krævede betydelige organisatoriske og personalemæssige ændringer. For at frigøre personale til at klare opgaverne med den nye lovgivning, var det nødvendigt at nytænke og modernisere hele toldområdet, bl.a. ved at afskaffe de mest personalekrævende arbejdsgange og samtidigt forberede området til de stadig mere vedholdende tendenser til øget frihandel. Den rigide fysiske kontrol af alle importerede varer blev omsider opgivet. I princippet kunne man herefter nedlægge de mange toldpakhuse rundt om i landet, og kontrollen med de importerede varer blev i stedet for baseret på virksomhedernes regnskaber og en stikprøvevis fysisk kontrol ude i virksomhedernes egne lokaler, inden varerne måtte tages i brug. Ændringen skete den 1. april 1971 ved indførelsen af det såkaldte godsregistreringssystem.

For at kunne klare opgaven med momsloven var det også nødvendigt at tage den nyeste teknologi i anvendelse, og det betød, at hele organisationen måtte ændres. Man nedlagde alle de små toldkamre og samlede personalet ved en række nyoprettede distriktstoldkamre, der var store nok til at bære investeringerne i den nye teknologi, og hvor man kunne opbygge tilstrækkelig store faglige miljøer til at klare opgaverne med administrationen af og kontrollen med merværdiafgiftsloven.

På personalesiden betød ændringerne, at langt over tusinde medarbejdere skulle skifte arbejdssted. Det skulle ske i flere faser, og alle kunne indsende prioriterede ønsker til deres fremtidige arbejdssted. Roskilde Toldkammer blev nedlagt, og stedet blev underlagt Køge Distriktstoldkammer. Så var Grethe og jeg igen ude i overvejelser om at flytte. Skulle vi blive boende i Roskilde eller flytte til Køge, eller skulle vi tage skridtet fuldt ud og forsøge at vende tilbage til Bornholm? På det tidspunkt var vores lille familie blevet beriget med en søn.

I dag vil man i øvrigt lede forgæves efter såvel toldkammerbygningen i Roskilde som efter den i Køge, idet begge bygninger er revet ned.

Rønne Distriktstoldkammer

Vores overvejelser endte med en beslutning om at søge tilbage til Bornholm som første prioritet. Det ønske gik i opfyldelse og den 1. juli 1968 flyttede vi tilbage til fødeøen.

Da jeg begyndte som toldelev ni år tidligere, var der som nævnt 16 ansatte og to toldopsynsmænd, og det tal var nu vokset til omkring 60 ansatte og 11 toldopsynsmænd. Der var blandt andet kommet seks unge toldassistenter direkte fra grunduddannelsen på Toldskolen, mere eller mindre frivilligt. Rønne var blevet omdannet til et distriktstoldkammer, og alle andre toldsteder på øen var enten nedlagt eller på vej til at blive det; men det var stadig landets mindste distriktstoldkammer og kunne takke de geografiske forhold for dets eksistens.

Personalet kunne ikke rummes i den gamle toldkammerbygning på havnen, og man havde derfor lejet lokaler i byen, ligesom stort set alle landets nyoprettede distriktstoldkamre måtte gøre det. Jeg fik kontor i en gammel villa på Søndre Allé, og den var absolut ikke velegnet til kontor. Der var en smal trappe til første sal, og mange nåede at tage turen ned ad trappen uden at benytte trappetrinene til det, de var beregnet til; men mirakuløst nok kom ingen alvorligt til skade. Huset var ikke særlig tæt, og op gennem gulvbrædderne voksede de smukkeste snerler, der snoede sig rundt om telefonledningerne. Heldigvis lykkede det efter få år at leje lokaler, der tidligere havde huset et bogtrykkeri. Her oplevede jeg storrumlokalernes styrker og svagheder. Alle var orienterede om, hvad de øvrige i lokalet beskæftigede sig med, men det var vanskeligt at få den fornødne ro til at koncentrere sig.

Jeg kom til at beskæftige mig med moms kontrol, primært med vejledende eftersyn der, som tilfældet havde været det i Køge, skulle sikre, at alle relevante virksomheder var blevet registreret og var kommet godt i gang med at føre regnskab. Der var mange episoder i begyndelsen, hvor en del små virksomheder mente, at deres fortjeneste ikke var så stor, at loven omfattede dem. At det var omsætningen og ikke fortjenesten, der var kriteriet for, om virksomheden skulle registreres, var ikke altid lige let at forklare. Ejeren af en af øens største gårde mente, at han måtte være så kendt, at det ikke var nødvendigt for ham at lade sig registrere. Det måtte bestemt gå helt af sig selv, og han nægtede at skrive under på en registreringsanmeldelse. Han blev i øvrigt et hyppigt tilbagevendende bekendtskab, også pga. manglende betalingsvilje.

Ellers forløb arbejdet uden de store problemer med virksomhederne.

Her på øen var der mange små virksomheder, og ejerne var ikke så stridbare, som jeg havde oplevet det på Stevns; men selvfølgelig blev mange ophidsede, når de blev præsenteret for uventede efterregninger. Hvis de så oven i købet blev taget i en forsætlig forseelse, kunne temperamentet godt koge over.

Den 1. juli 1970 blev jeg udnævnt til overtoldassistent. Det skete rent anciennitetsmæssigt og var en ren lønmæssig fremgang, der ikke medførte ændring af mine arbejdsopgaver. I løbet af de følgende år nåede jeg at beskæftige mig med en bred vifte af toldvæsenets opgaveportefølje, herunder sagsbehandling, restance og inddrivelse, og jeg blev uddannet som toldfoged og oplevede mange ulykkelige hændelser; i nogle tilfælde var de selvforstyldte, mens de andre gange nærmede sig det tragiske.

Bornholms størrelse indebærer, at det er vanskeligt at bevare anonymiteten, hvis man omtaler konkrete sager, så det vil jeg undlade. Hvordan arbejdsopgaverne i øvrigt var organiseret, og hvad de rent fagligt indeholdt, er der andre, der har beskrevet, så jeg koncentrerer mig om nogle mere generelle problemstillinger omkring arbejdsforholdene; men forinden et par glimt fra det udgående kontrolarbejde.

Under et besøg på Østbornholm, hvor jeg havde en toldelev med, blev vi mødt af en frygtindgydende mand. Kæmpestor og med et kraftigt skæg og langt hår. Han var ved at gøre rent i køkkenet, da vi ankom. Rengøringen blev udført på den måde, at han havde en trillebør, kost og skovl, og så var han ved at skovle et 10-15 cm tykt lag af en ubestemmelig masse bort fra køkkengulvet. Han gjorde jo ikke rent hver dag, som han selv udtrykte det. Da vi kom ind i hans stue, var det første, der faldt i øjnene, et stort elsdyrgevir, der fungerede som snavsetøjskurv, og der duftede ikke rent. Det var ikke muligt at finde et sted at sidde, da alle siddepladser og bordet var optaget af alverdens ting og sager. Med en rask bevægelse af underarmen skaffede han os dog bordplads og efter i længere tid at have ledt rundt om i huset, kom han tilbage med en række bilag og et blankt regnskabshæfte. Regnskabet havde han ikke rigtig overblik over. Eleven havde på det tidspunkt for længst søgt tilflugt i bilen. Jeg blev enig med manden om, at jeg tog alle papirerne med, og så ville jeg starte hans regnskab og komme tilbage med det, og så måtte han selv fortsætte med bogføringen. Det lykkedes i øvrigt ikke særlig godt, så han kom til at høre til den faste gruppe af virksomheder, der jævnligt måtte have en hjælpende hånd. Det hører i øvrigt med til historien, at der ikke var noget at udsætte på hans personlige pleje; men alt andet var vokset ham over hovedet.

Det var langt fra et særsyn, at tingene var vokset folk over hovedet. Især blandt ungarle, som efter faderens død havde boet alene sammen med deres mor. Efter hendes død var de ilde stedt, da de aldrig havde beskæftiget sig med husarbejde, vask og lignende, som de betragtede som kvindearbejde. De havde passet bedriften, og vi måtte flere gange underrette de sociale myndigheder om ulykkelige situationer.

Noget af det mest spartanske jeg stødte på, var en ungkarl, der boede ude »på lyngen«. Hans hus var ikke ret stort og bestod af ét rum. Gulvet var af stampet ler og inventaret bestod af et bord, en stol og en seng samt et stort og moderne TV-apparat. Varmen blev leveret af et brændekomfur, og der var ikke indlagt vand eller installeret toilet. Staldbygningen var lille men velindrettet og dyrene havde det godt. Han levede vist op til de fleste krav om at leve bæredygtigt, længe inden det blev moderne.

Pr. 1. august 1974 blev jeg udnævnt til toldkontrollør. Det var også en ren anciennitetsmæssig følge af min alder og indplacering i personalegruppen og medførte ingen ændringer af mit arbejdsområde. I løbet af 1970'erne blev det stadig mere tydeligt, at efteruddannelse var påkrævet. Jeg deltog i alle de relevante faglige interne kurser i toldvæsenet, som jeg havde mulighed for, men det var ikke mange. Jeg besluttede derfor at deltage i relevant efteruddannelse i min fritid.

Uddannelse/efteruddannelse

På det tidspunkt var der i personalegruppen to fløje med hensyn til efteruddannelse. Den ene fløj, den strengt fagforeningspolitiske, mente, at al uddannelse skulle ske i arbejdstiden, og at man ikke skulle forære staten noget som helst af sin fritid uden betaling. Den anden fløj mente generelt, at som systemet var indrettet, ville det være relevant at søge ekstern uddannelse, da intern uddannelse ikke blev udbudt i tilstrækkeligt omfang til, at man havde udsigt til at få opfyldt sine ønsker inden pensionsalderen, eller inden arbejdsopgaven ikke længere var eksisterende eller relevant. Et af dilemmaerne var, at de nyansattes grunduddannelse var stadig mere omfattende og at gabet mellem deres grunduddannelse og uddannelsen hos de, der allerede havde været i etaten i nogle år, ikke blev tilgodeset af det interne efteruddannelsesprogram.

I slutningen af 1970'erne og op gennem 1980'erne deltog jeg derfor i undervisningen på en række af de moduler på merkonomuddannelserne, som

blev udbudt på Bornholm. Jeg stræbte ikke efter at blive merkonom på et bestemt område ved at samle en forud fastlagt række enkeltfag, men deltog i enkeltfag, som efter min opfattelse var relevante for mine aktuelle arbejdsområder. Det var fag som regnskab, revision, skatteret, personaleadministration og organisation og strategi, og efter bestået eksamen fik jeg dækket udgifterne til lærebøger.

I 1984 deltog jeg i et kursus for instruktører, da jeg havde meldt mig som intern underviser ved toldvæsenets decentrale uddannelsescenter i Høje Tåstrup. Det betød en del rejseaktivitet og undervisning i Høje Tåstrup, Næstved og Nykøbing F., foruden undervisning af kolleger i Rønne i fag som kommunikation, personale- og driftsadministration, samspil og personlig udvikling, service, afgiftsforvaltning og kontrol mm. Mine arbejdsopgaver i disse år var for øvrigt intern administration og intern revision, ligesom jeg var systemansvarlig og uddannelseskonsulent.

I 1986 blev jeg udnævnt til toldfuldmægtig i en såkaldt lederudviklingsstilling.

Fejlangst

Toldvæsenet var på den tid gennemsyret af en kultur, der led af fejlangst. Den stammede fra en periode, hvor der var tid til at kontrollere alt flere gange, for at være helt sikker.

Når Toldrevisionen kom på besøg, var det først og fremmest for at kontrollere beholdningernes tilstedeværelse, men også arbejdsgange, herunder funktionsadskillelser og bilag, blev kontrolleret. Og alt blev kontrolleret ned i mindste detalje. Fra distriktstoldkamrets side var målet en revisionsrapport, der intet havde at bemærke, men som regel lykkedes det Toldrevisionen ved at gå ned i de allermindste detaljer at finde en eller anden formel fejl.

På et tidspunkt blev det besluttet, at der skulle oprettes en intern revision ved alle toldkamre, og der blev fastsat nøje regler for, hvilke arbejdsopgaver man lokalt skulle udføre og i hvilket omfang. Når Toldrevisionen så kom på besøg, havde den en ekstra opgave med at kontrollere den interne revisions arbejde.

Forvaltningsrevision tog Toldrevisionen sig af. Nogle få gange fik vi også besøg af Rigsrevisionen, og det er mit indtryk, at det nærmest var for at få et overblik over et bestemt arbejdsområde. Her var Bornholm oplagt pga. sin

størrelse og muligheden for hurtigt at tilegne sig gennemsigthed i arbejds-gange mm.

Efter Danmarks indtræden i Det europæiske Fællesmarked kom der et ekstra element ind over revisionen: EF-revisionen. Det skete, at denne over-ordnede revisionsinstans ønskede at se på nogle nærmere definerede forhold ude ved de enkelte distriktstoldkamre på områder, hvor Danmark administrerede fællesskabets egne indtægter, altså tolden og restitutionerne mm. Når det skete, blev det store skyts kørt i stilling, og revisionen fra EF fik ikke lov til at besøge et distriktstoldkammer uden at være ledsaget af en delegation fra Toldrevisionen. Al kommunikation foregik på dansk, og EF-revisionen måtte selv medbringe tolk og forestå oversættelse til det/de sprog, som gruppen beherskede.

Jeg erindrer især et besøg, der nærmest kom til at udvikle sig som en farce, set med mine øjne. Tre medarbejdere fra Toldrevisionen ledsagede tre fra EF-revisionen, der bestod af en kvindelig leder fra Grækenland, en mandlig deltager fra Tyskland og en deltager der beherskede norsk (ikke dansk) og nogle flere sprog, og som var gruppens tolk. Der var tydelige spændinger mellem gruppens medlemmer, og der var ikke tvivl om, at respekten for gruppelederen kunne ligge på et meget lille sted. Det viste sig, at hun ikke kunne andet end græsk. Måske forstod hun engelsk; det mente tolken i hvert tilfælde. Han kunne græsk, men talte tysk med den tyske deltager og norsk/dansk med os andre. Rundt om bordet sad så de 6 mennesker, der var kommet tilrejsende, en repræsentant for den lokale ledelse, den interne revisions to medarbejdere, samt den person, der havde været sagsbehandler. Jeg erindrer ikke, om der også var deltagere fra Rigsrevisionen. Sagen omhandlede et kompliceret spørgsmål på fiskeriområdet, hvor man mente, at nogle krav for at få udbetalt toldgodtgørelse ikke blev opfyldt fra dansk side, når torsk var blevet forarbejdet her i landet og derefter eksporteret til lande uden for EF. Det var mere end vanskeligt at få klarhed over, hvad EF-revisionen egentlig fik ud af besøget, da vi i flere tilfælde ikke forstod relevansen af deres spørgsmål. Men de fik da nogle fotokopier af bilag med sig, og vi hørte ikke mere til sagen.

Selvom revisionen dengang var meget firkantet, nøjeregnende og irriterende pga. nidkærheden over for bagatelfejl, er det min overbevisning, at vor tids næsten daglige afsløringer af snyd i det offentlige kunne være undgået, eller i hvert tilfælde minimeret, såfremt man ikke havde sparet de interne revisioner bort. Det bringer også erindringer frem om »traktements-cirkulæret«, som bl.a. udsprang af en sag, hvor en ansat havde modtaget en

beskeden vingave af en virksomhed, fordi den gerne ville påskønne hans opdagelse af en regnskabsfejl, der var fatal for virksomheden. Sagen affødte det nævnte cirkulære med en nul-tolerance over for gaver under nogen som helst form, men endte dog med, at det var i orden at modtage »en beskeden kop kaffe«, for ikke at være uhøflig.

Projektleder i Direktoratet for Toldvæsenet

I begyndelsen af 1988 blev jeg anmodet om at varetage arbejdsopgaven som projektleder i tolldirektoratet i København. Jeg var stadig ansat i Rønne, men blev midlertidigt udstationeret til København, og dermed begyndte en knapt toårig periode som pendler mellem Rønne og København. Børnene var på det tidspunkt flyttet hjemmefra og Grethe læste engelsk og dansk på RUC.

Det var noget af en øjenåbner at komme til at arbejde i den centrale driftsadministration, og helt anderledes end det tog sig ud med den lokale drifts øjne. Intriger og »kaffeklubber« hørte hverdagen til, både afdelingerne imellem og inden for de enkelte afdelinger i direktoratet. Noget af det første, der skete, var, at jeg fik tildelt min egen PC. En luksus ud over alle grænser, og det var da også kun få medarbejdere i tolldirektoratet, der nød det privilegium, og at det overgik mig var udelukkende, fordi projektarbejdet var højt prioriteret. Jeg blev placeret i kontrolafdelingens udviklingssekretariat.

Projektets opgave var at opstille en kravspecifikation til et nyt register, der skulle kunne anvendes til en entydig identifikation og registrering af virksomheder, idet virksomhederne på det tidspunkt havde både et VIRK-nummer til brug for registrering i toldvæsenets registre og et SE-nummer til registreringsforholdene hos skattevæsenet. Danmarks Statistik var en tredje interessant i den forbindelse og var repræsenteret i styregruppen. Det endelige resultat af projektarbejdet blev i øvrigt etableringen af det nuværende CVR-register adskillige år senere, hvor jeg for længst havde forladt arbejdsområdet, men CVR-registret er et af de få systemer, der har været og er vel fungerende. Ved skæbnens ironi blev registret og succeshistorien overflyttet til en anden statsinstitution.

I begyndelsen var endemålet for projektet et nyt register til toldvæsenets nummersætning af virksomheder, idet det hidtil anvendte 6-cifrede VIRK-register ikke havde plads til flere virksomheder. I projektgruppen havde jeg mulighed for at trække på otte kolleger med vidt forskellige kom-

petencer, samtidigt med at vi skulle koordinere det, vi lavede, med en gruppe fra Statsskattedirektoratets SE-register med henblik på en eventuel senere samkøring af de to registre. I begyndelsen gik det meste af tiden med at opnå enighed om at definere og gennemføre ensartede regler omkring den juridiske kategorisering af virksomhederne og deres ejerforhold, fælles- og delregistreringer, behandling af virksomheder med forskellige (under)navne og flere adresser og meget mere. Endvidere skulle de eksisterende vejregistre tilgodeses. Derefter blev der taget fat på den tekniske side, hvor der også kunne trækkes på ekstern edb-ekspertise.

I begyndelsen var der god fremdrift i arbejdet, men i løbet af relativ kort tid blev det mere og mere besværligt i takt med, at de politiske forhandlinger om en sammenlægning af toldvæsenet og skattevæsenet blev stadig mere konkrete og intense. Alt blev politiseret og helt overordnet havde man fra ledelsernes side så travlt med at positionere sig i forhold til en kommende fusion, at det stort set var umuligt at få fremdrift i projektet, da styregruppen ikke havde tid eller lyst til andet end politik. Det blev også stadig mere tydeligt, at målet med projektet burde omdefineres til at være et helt nyt fællesregister, ikke mindst såfremt fusionen blev en realitet. Men det vovede ingen at sige højt, for hvem skulle så lede arbejdet, og hvem skulle tage æren for det, eller det modsatte?

Jeg oplevede mange besynderlige episoder i forbindelse med det stadig mere besværlige samarbejde mellem de to etater. En af de ting, der stødte på modstand, var mit forslag om at samle væsentlig flere informationer pr. transaktion, da det dermed ville blive muligt at reducere antallet af transaktioner markant og samtidigt ville det være tids- og personalebesparende. Jeg havde ikke taget højde for, at skattesystemerne var opbygget således, at betaling til edb-operatøren delvis var baseret på antallet af transaktioner.

En anden og mere bizar situation opstod som en slags omvendt racisme. En af de involverede personer var af anden etnisk herkomst end dansk, og hvis en situation spidsede til, eller han ikke havde lyst til at tage stilling, begyndte han at tale »sort«. I første omgang med genkendelige ord, men uden mening, og senere det rene vrøvl. Beklageligvis var styregruppens medlemmer for »pæne« til at lade forstå, at de ikke fattede et suk af, hvad manden sagde. Eller også passede det fint i situationen; men det fremmede bestemt ikke effektiviteten i projektarbejdet.

Selvfølgelig holdt jeg mig i løbende kontakt med min chef i Rønne. På et tidspunkt stillede han det ultimatum, at jeg enten skulle vende tilbage til Rønne, hvor man manglede min arbejdskraft, især i lyset af den kommende

fusion mellem toldvæsenet og den statslige del af skattevæsenet, eller også måtte jeg søge forflyttelse, så han kunne få tilført en anden medarbejder. Det passede mig egentlig ganske udmærket, da jeg havde fundet ud af, at arbejdet i tolddirektoratet ikke passede til mit temperament. I løbet af efteråret 1989 vendte jeg så gradvist tilbage til Bornholm.

Samtidig opstod der mulighed for, at jeg kunne komme til at udfolde min interesse for kunsthistorie, da Aarhus Universitet udbød studiet som en åben uddannelse med koncentrerede, månedlige, weekendforelæsninger i Århus og ellers selvstudium, herunder opgaveskrivning. I løbet af min tid i tolddirektoratet havde jeg erfaret, at større viden og en mere videnskabelig arbejdsmetode næppe ville skade. Jeg blev optaget på kunsthistoriestudiet primo 1990 og det spørgsmål, jeg hyppigst blev præsenteret for af kolleger og bekendte var, »Hvad kan du dog bruge det til?« Jeg opgav i løbet af ret kort tid at forklare, at det for mig var et studie *con amore*, men at den viden, jeg tilegnede mig, formodentlig også ville kunne komme mig til gode i det daglige arbejde.

Fusionen mellem toldvæsenet og den statslige del af skattevæsenet

Tilbage i Rønne var der nok at tage fat på. I 1989 var jeg blevet udnævnt til vicedoldinspektør og i 1992 til inspektør inden jeg 1. januar 1993 blev udnævnt til funktionschef og dermed også formelt blev en del af ledelsen.

De følgende år blev nok de mest turbulente i mit arbejdsliv samtidigt med, at universitetsstudiet krævede sit. Da min kone i de år fortsat læste på RUC og også sad med næsen i bøgerne, var der fuld fart på hverdagen.

Schlüterregeringen havde fået vedtaget sine planer om en forenkling og afbureaukratisering af den offentlige sektor, der efter en overgangsperiode trådte i kraft den 1. april 1990. På det organisatoriske plan betød det, at der blev oprettet en central told- og skattestyrelse samt 31 told- og skatteregioner til afløsning af de bestående distriktstoldkamre og amtsskattedirektorater. Amtsligningsråd, ligningskommissioner og skatteråd blev nedlagt, og staten overtog inddrivelsen af selskabsskatter og A-skat samt arbejdsgiverkontrollen fra kommunerne. På Bornholm blev alle medarbejdere samlet i Rønne på Told- og Skatteregion Bornholm, der kom til at omfatte medarbejderne fra distriktstoldkamret og amtsskatteinspektoratet i Rønne.

Det krævede selvfølgelig mange kræfter at organisere overflytningen af arbejdsopgaver fra kommunerne. Det er vist en mild underdrivelse at sige,

at såvel kommunerne som de kommunale medarbejdere, var utilfredse med at skulle afgive arbejdsopgaver til staten. Jeg var leder af den etableringsgruppe, der organiserede arbejdet på Bornholm, og der faldt mange knubbede ord fra kommunal side, ligesom en vis træghed eller uvilje gjorde sig gældende i forbindelse med overlevering af sagsakter mm., og det modtagne materiale var i en del tilfælde ret mangelfuldt og ikke ført ajour.

På samme måde var der mange udfordringer forbundet med at skulle sammenlægge distriktstoldkamret og amtsskatteinspektoratet. Det var to meget forskellige virksomhedskulturer, der skulle forenes, og fra skattesiden følte man sig overtaget af toldsiden og følte, at sammenlægningen ikke var en fusion mellem to ligeværdige etater. Det var der flere årsager til, og de vigtigste var nok, at det var toldvæsenets administrative systemer, der i vid udstrækning skulle benyttes i fremtiden, simpelthen fordi der ikke fandtes tilsvarende systemer på skattesiden. Endvidere var der dobbelt så mange medarbejdere fra toldsiden som fra skattesiden i den nye organisation.

Også måden man havde organiseret arbejdet på var meget forskellig. Toldsiden havde været regelstyret i et omfang, der nærmede sig det rigide, mens man på skattesiden arbejdede noget mere frit med hensyn regeltolkning. Det havde så den ulempe, at der på nogle områder havde udviklet sig en ikke hensigtsmæssig Lex Bornholm. Så i teorien kunne begge parter lære af hinanden. Men det tog sin tid, inden man nåede så langt. Fra toldsiden så man med forundring på, at skattemedarbejderne stadig skrev koncepter i hånden, som blev afleveret til renskrivning hos en skrivekone. Endvidere at assistentpersonalet ikke selv kunne tage nødvendige fotokopier; det arbejde blev også varetaget af kontorpersonalet. Andre arbejdsgange var også forskellige, og det tog relativ lang tid at nå til en fælles forståelse og respekt for »de andres« arbejde.

For at fremme processen med integration af medarbejderne i den nye organisation, blev det besluttet at blande folk ved også rent fysisk at flytte dem mellem de to lokaliteter, som hidtil havde huset henholdsvis distriktstoldkamret og amtsskatteinspektoratet, indtil der blev mulighed for at kunne rumme alle under samme tag. Kommunikation var en forudsætning for, at fusionen kunne blive en succes, men det krævede tillid, som det tog tid at opbygge, og ofte blev hensigten med og forsøget på kommunikation mistolket. Den fysiske adskillelse af medarbejderne gjorde det heller ikke nemmere; der opstod subkulturer. En floskel siger, at tiden læger alle sår. I det her tilfælde er det nok mere rigtigt at sige, at efterhånden som folk gik på pension og der kom nye medarbejdere uden rod i den gamle organisation,



Fig. 6. Toldkammerbygningen i Rønne som den ser ud i 2020, efter den seneste tilbygning fra 1993. En mellemgang af glas forbinder bygningen med den oprindelige toldbygning fra 1897, der har facade mod havnen. Foto: Mogens Lau.

lykkedes det at skabe en velfungerende helhed, indtil der igen opstod planer om endnu flere indgribende organisatoriske ændringer.

I øvrigt var et af de helt store problemer i forbindelse med fusionen, at edb-systemerne ikke kunne tale sammen, og at det var nødvendigt ustandseligt at logge ind og ud af systemer, og huske på en lang række forskellige passwords. Pga. rigtig mange personalerokeringer for at få den nye organisation til at hænge sammen, oplevede vi tillige et væsentligt tab af kompetencer og rodløshed blandt mange ansatte. Det foranledigede en kollega til at kommentere situationen med et skilt på sin kontordør med en dobbelttydig tekst: »Her har jeg rod – her fra min verden går«. I parentes bemærket vidste han også godt, at han var et rodehoved.

Heller ikke udnævnelsen af en ny chef for Told- og Skatteregion Bornholm forløb uden gnidninger. Det bedste havde nok været at få en helt ny chef udefra, for uanset hvem af de to lokale chefer, der måtte blive udnævnt, ville vedkommende blive mødt med mistro fra den anden side. I øvrigt hørte

begge chefer rent fysisk ikke til blandt de højeste i landet, idet de begge ikke var mere end godt halvanden meter i højden, og de kunne ikke døje hinanden. Det endte med, at den lokale chef for toldvæsenet fik stillingen, mens chefen for skattevæsenet gik på pension.

Parallelt med fusionsarbejdet skete der ting og sager i den omgivende verden, som i meget høj grad påvirkede regionens dagligdag og krævede stillingtagen og handling, såfremt vi ikke efterfølgende skulle kunne klandres for at have sovet i timen. En del af den følgende omtale af smuglerikontrollen og Projekt Bornholm har været bragt i det lokalhistoriske tidsskrift *Jul på Bornholm* i 2016.

Smuglerikontrollen

Der skete i de år en lang række markante, ikke voldelige omvæltninger i landene omkring os. Demokratiske processer i Polen var netop begyndt, Berlinmuren var faldet i 1989, og Sovjetunionen gik i opløsning i 1991.

I takt med opløsningstendenserne i Østeuropa blev det klart, at der var en betydelig risiko for, at vores del af verden kunne blive mål for såvel den østeuropæiske mafias aktiviteter som for migrantstrømme, hvis omfang og retning det var umuligt at forudse. Og ingen vesteuropæisk landsdel lå tættere på end Bornholm. Omfanget af mindre smugleriforsøg var steget betragteligt, og i tiden efter Sovjetunionens opløsning var det næsten umuligt at færdes på havnen i Nexø uden at få tilbudt et eller andet skydevåben. Anabolske steroider var pludselig også blevet et interessant smugleriobjekt, og i oktober 1992 stod der pludselig 129 kurdiske flygtninge på kajen i Nexø og bad om asyl, bragt hertil af et estisk fiskerfartøj.

Et halvt år senere blev et fiskerfartøj fra Nexø opbragt under lovligt fiskeri ved Polen, der krævede en betragtelig løsesum for båden. Sagen blev dog løst politisk, og den forlangte løsesum nedsat til et symbolsk beløb. Det fortsatte med et stadigt større antal smugleriforsøg i løbet af 1993, hvoraf det største omfattede næsten syv mio. cigaretter og involverede såvel fem polakker som to danskere. Det bornholmske toldvæsen fik lejlighedsvis tilført forstærkninger fra den øvrige del af landet til grænsekontrolarbejdet, men det stod klart, at man også var nødt til at finde en løsning på den søværts kontrol, idet toldvæsenets patruljebåde ikke var egnede til sejlads i Østersøen. Det blev også til flere forsøg på menneskesmugling i 1993.



Fig. 7. Så meget fylder et par hundrede tusinde cigaretter. Hver karton indeholder 50 æsker eller stænger à 10 pakker á 20 cigaretter. Yderst til venstre ses S.E. Samson og med ryggen til Sv.-E. Sonne-Hansen, foran toldkammerbygningen på Rønne Havn. Foto i forfatterens eje.

Behovet for samarbejde

Disse og andre sager viste tydeligt, at såfremt vi her på øen skulle være blot nogenlunde rustede til at håndtere en kritisk situation med menneskesmugling, indsmugling af større mængder spiritus og cigaretter, narko, våben og radioaktive stoffer samt flygtninge- og migrantstrømme, ville det være nødvendigt med et velfungerende myndighedssamarbejde, for at dæmme op for den grænseoverskridende kriminalitet.

Firkantet og lidt provokerende kan man sige, at lovgivningen om udveksling af informationer med andre lande forudsatte, at lovovertrædelser, hvor udenlandske statsborgere var involveret, blev anmeldt i god tid, inden de fandt sted, og med de fulde oplysninger om sagsforløbet. Så kunne de centrale myndigheder få en retskendelse, så de via Justitsministeriet og Udenrigsministeriet kunne rette henvendelse til de relevante udenlandske myndigheder, der kunne beslutte, hvilke oplysninger de ville levere videre til Danmark, og så returnere sagen via det almindelige bureaukratiske system.

Men sådan fungerer verden som bekendt ikke, så vi savnede et netværk med landene omkring Østersøen, hvor der uformelt kunne udveksles informationer af operativ karakter. Det var informationer, der nødvendigvis skulle bruges her og nu, hvis vi overhovedet skulle gøre os forhåbninger om at kunne håndtere de mange forskelligartede sager, og så måtte man efterfølgende fremskaffe oplysninger ad de officielle kanaler til brug for eventuelle retssager, hvis sagerne ikke kunne afgøres på stedet. Det ville kræve en kreativ omgang med procedurer og internationale aftaler om udveksling af informationer, og vi var klar over, at der skulle trædes meget varsomt, og at der næppe ville være opbakning fra toppen, hvis vi trådte ved siden af.

Arbejdet rejste en mængde spørgsmål om, hvem vi kunne stole på i Østlandene, hvor alt var under forandring efter kommunismens fald. Hvornår var det mafiaen, vi havde kontakt med, og hvornår var det de ansvarlige myndigheder, og kunne man overhovedet have tiltro til dem? Vi vidste godt, at vi på nogle områder var ret naive, men blev alligevel overraskede engang imellem. Vi vidste, at der var en betydelig risiko forbundet med at dele informationer med de udenlandske myndigheder, men blev alligevel overraskede, da det viste sig, at heller ikke blandt de danske samarbejdspartnere var alle lige loyale. Herom senere.

Nye chefer

En højt placeret ekspertgruppe hos politiet pegede i 1993 på det ønskelige i at koordinere indsatsen herhjemme mod den stigende kriminalitet fra landene omkring Østersøen, hvis man skulle forhindre den organiserede kriminalitet fra Østeuropa i at få fodfæste i Vesten. Det ville være nødvendigt at styrke såvel det nationale som, i første omgang, det nordiske samarbejde, og målet hertil kunne være en fælles holdning til problemerne og fælles handlingsplaner for en skærpet indsats på området.

Medio 1993 fik Bornholm såvel en ny politimester som en ny chef for Told- og Skatteregion Bornholm. Lykkeligvis var kemien mellem de to i orden, og de så nogenlunde ens på mange ting. Først og fremmest var de enige om de udfordringer, Bornholm ville kunne komme til at stå overfor, hvis den værst tænkelige situation skulle opstå, og øen blev oversvømmet af flygtninge mm. fra Østeuropa. Bornholms placering som EU's ydre grænse mod øst gjorde det nærliggende at forestille sig, at øen kunne benyttes som en »trædesten« til resten af Europa. Var man først på Bornholm, var man



Fig. 8. Bornholm fik med jævne mellemrum forstærkning af kolleger fra den anden side af vandet. Her er det to hundeførere med hunde, der er kommet på besøg. Fra venstre er det T. Holm-Jensen og Sven-Erik Sonne-Hansen med narkohunden Salee. De to personer til højre med narkohunde er forstærkning fra København. På dette tidspunkt havde politiet her på øen ingen narkohund. Foto: Mogens Lau, februar 1996.

i EU og der var fri bevægelighed og ikke længere nogen grænsekontrol. Østeuropæiske fiskere havde haft deres færden i de bornholmske havne i adskillige år, især i Nexø, hvor de havde landet fisk og var fortrolige med de lokale forhold.

På Bornholm var parterne enige om, at det var nødvendigt at gøre noget radikalt, såfremt man skulle dæmme op for den organiserede kriminalitet fra Østeuropa, og at det var nødvendigt, at samarbejdet også skulle omfatte landene i Østeuropa, såfremt forehavendet skulle lykkes. Det var et voveligt projekt, for vi bevægede os i en gråzone, hvor det gjaldt om ikke at træde nogen over tærne eller bryde gældende love og regler, og så samtidigt indsamle og dele informationer og opbygge et uformelt netværk med myndigheder og enkeltpersoner i Østersølandene, såvel som med danske interessenter som havnemyndigheder, lodserier, lufthavnsmyndigheder, fiskerikontrol og kystudkigsposter mm.

Projekt Bornholm

Da man drøftede et tættere samarbejde mellem politiet og Told-Skat blev det som udgangspunkt vedtaget at se bort fra egeninteresse, vanetænkning og kompetencestridigheder og tage udgangspunkt i, hvorledes vi i fællesskab bedst kunne håndtere en given situation. Det lyder måske både logisk og nemt, men det var det ikke. Der var mange kameler, der skulle sluges hos begge parter, og det blev besluttet at etablere samarbejdet som en forsøgsordning, der skulle løbe et år og derefter evalueres.

Hele idéen med samarbejdet var, at med de fælles kompetencer og myndigheder, som politiet og Told-Skat kunne opbyde, var der ikke mange situationer, hvor en efterforskning kunne bremses af formelle årsager, og informationsdeling var indbygget i samarbejdsstrukturen pga. kontorfællesskab. Det var et led i strategien, at pressen skulle inddrages mest muligt i de sager, der opstod, for på den måde at sprede budskabet om, at det ikke var på Bornholm, man skulle forsøge sig med ulovligheder. Det var afgørende, at de personer, der skulle arbejde med projektet, var indstillet på, at der ikke var tale om et 8-16 job, og at de havde personlig pondus og menneskekundskaber til at operere i et sprængfarligt felt. De relevante afdelingsledere hos politiet og Told-Skat fik til opgave at styre de praktiske opgaver med hensyn til kommunikationen og samarbejdet mellem projektet og de øvrige medarbejdere, og i øvrigt følge arbejdet i projektet på tættest hold.

Ved et møde mellem politiet og Told-Skat på Bornholm den 10. august 1994 blev vi enige om at iværksætte et projekt om et intensivt samarbejde, såfremt man kunne få personalemæssig dækning for det. Indtil da ville man koordinere indsatsen og udveksle informationer. På det tidspunkt var der indgået en aftale mellem toldvæsenet og Søværnet om, at toldvæsenet på begæring kunne modtage bistand til den søværts grænsekontrol. Toldvæsenet rådede selv over tre patruljebåde, men af disse var den ene ikke egnet til meget andet end at sejle rundt i Københavns Havn og de andre to til at patruljere i de indre danske farvande. Der var etatspolitiske kræfter i gang for helt at få nedlagt patruljebådssejladsen og lade søværnet stå for kontrollen til søs, da det var indlysende, at de eksisterende toldpatruljebåde ikke var velegnede til sejlad i Østersøen, og at deres base var alt for langt væk til at kunne dække behovet for søværts kontrol ved Bornholm.

Samarbejdsprojektet fik navnet Projekt Bornholm, og det blev formelt sat i gang den 1. april 1995. Søværnet fik sæde med observatørstatus i styregrup-



Fig. 9. Et sjældent syn i Rønne Havn. Begge toldvæsenets patruljebåde har vovet sig over Østersøen og er klar til patruljesejls og undersøgelse af skibe langs Bornholms kyster. Det var sidste gang, de besøgte Bornholm, inden bådene blev udfaset, og opgaven overført til Søværnet. Foto: Mogens Lau, sommeren 1995.

pen, mens man arbejdede på en ny samarbejdsaftale om kontrollen til søs. Senere indgik Søværnet som fuldgældigt medlem i Projekt Bornholm, både i styregruppen og i projektgruppen, og det endte med, at toldvæsenets patruljebåde blev udfaset og at søværnet overtog den søværts kontrol.

I første omgang kom Projekt Bornholm til at bestå af to medarbejdere, en fra politiet og en fra Told·Skat, der fik fælles kontor på politigården i Rønne, en bil og nødvendigt pc-udstyr, og så måtte de ellers selv organisere arbejdet ud fra nogle få og enkle overordnede retningslinjer, som styregruppen (de to chefer) havde udstukket. For at få den kortest mulige kommunikationsvej til regionsledelsen, fik jeg overdraget ansvaret for grænsekontrollen og for samarbejdet med lederen af kriminalpolitiet.

Der blev brugt mange kræfter på at løbe Projekt Bornholm i gang, primært i forbindelse med at tilrettelægge, indsamle og nyttiggøre informationer og opbygge et netværk såvel i Danmark som i vore nabolande. Der blev dog også tid til, at projektdeltagerne selv kunne være operative, og i løbet af relativ kort tid fandt de deres roller internt i organisationerne, dog ikke uden en vis mistro fra medarbejderne i toldvæsenets smuglerikontrol og hos kriminalpolitiet, der følte deres positioner truet.

Guldsmuglersagen

I 1995 blev afdækket et af de mere spektakulære smugleriforsøg, som indeholdt mange af de elementer, vi havde teoretiseret om. Et sportsfly fra Letland med seks mand om bord, en russisk og fem lettiske statsborgere, landede i Rønne Lufthavn den 13. juli, kl. 09.30. Flyet, der tidligere havde været i Rønne Lufthavn med bl.a. kursusdeltagere, var på vej til Köln. Forklaringen på landingen i Rønne var, at man ikke havde brændstof nok til at nå til Tyskland. Det var tilfældigt, at medarbejderne hos Told-Skat havde valgt at prioritere kontrollen i lufthavnen, netop den 13. juli 1995. Den dag var det en hundefører og hans narkohund, der havde tjeneste sammen med en kvindelig toldbetjent. Da man ringede fra lufthavnen, var det med en melding om, at flyet var landet uden forud at have anmeldt sin ankomst. Da toldvæsenet ankom, blev alle beordret ud af flyet, for at man kunne undersøge det for narko. I den forbindelse ville man flytte nogle sportstasker, der stod i vejen. De vakte den kvindelige toldbetjents interesse, da hun nærmest ikke kunne løfte dem. De blev undersøgt nærmere og det viste sig, at de indeholdt guldsmykker med en samlet vægt på godt 42 kg. En tilkaldt guldsmed kunne bekræfte, at der var tale om smykker af 18-karat guld, og at en del af smykkerne tilsyneladende var antikke og måske fra Armenien eller området der omkring.

Projekt Bornholm og politiet blev alarmeret og alle seks personer i flyet blev tilbageholdt. Ved ankomsten til toldkammeret bad den russiske statsborger, der var i besiddelse af tre pas og en prægetang til brug ved fremstilling af pas, om at måtte tale med sin advokat. Han fik adgang til en telefon i et lokale, hvor der også var et par medarbejdere fra Told-Skat, herunder en »sekretær«, der kunne russisk, hvad hun ikke gav til kende. Stor var vores forundring, da russeren ringede til en advokat i New York, forklarede sin situation og bad om »gode råd«. Herefter afventede vi en autoriseret tolks ankomst, men havde dog fået en kraftig formodning om, hvad det var for en slags smuglere, vi havde at gøre med. Senere blev fire af letterne frigivet og fortsatte, uden guld, med flyet mod Köln, der af Projekt Bornholm var blevet underrettet om sagen. Grundlovsforhøret af de to tilbageholdte blev holdt for lukkede døre.

Sagen vakte berettiget opsigt i landspressen, og den 19. juli 1995 kunne Ekstra Bladet oplyse, at det var den russiske mafia, der stod bag guldsmugleriet. Den russiske statsborger var godt kendt af sikkerhedspolitiet i Letland, der kort forinden havde haft ham tiltalt i en sag om smugleri af dollarsedler.

Ifølge det lettiske politi var han med i et netværk, der blev styret af magtfulde mænd fra den tidligere Sovjetunion. Den fængslede lettiske statsborger blev betegnet som en kendt gangster, der tidligere var dømt for smugleri og finanstransaktioner. Samtidigt refereredes en kilde i det lettiske indenrigsministerium for, at man havde mistanke om, at mafiaen brugte Danmark som transitland, og at danske og lettiske politifolk i løbet af få dage skulle mødes i Riga som et led i efterforskningen af sagen.

Havde nogen tvivlet om præmisserne for at etablere Projekt Bornholm, beviste denne sag, at stort set alle forudsigelser holdt vand. Var man kommet ind i EU, kunne man færdes nogenlunde frit inden for unionens grænser, og et lille privatfly, der kom fra Danmark, ville ikke påkalde sig nævneværdig opmærksomhed i Köln. Var det kommet direkte fra Østeuropa, havde interessen været betydelig større. Sagen var med til at dæmpe den skepsis, der stadig var over for Projekt Bornholm, såvel i som uden for etaterne.

Menneskesmugling – 1003-sagen

Et af de første målbare resultater af Projekt Bornholms strukturerede informationsindsamling om de østeuropæiske fartøjers bevægelser i Østersøen, viste sig i den såkaldte 1003-sag, der fik navn efter nummeret på en litauisk trawler. Den havde påkaldt sig opmærksomhed fra toldvæsenets side bl.a. ved at anløbe Nexø Havn med fuld besætning men uden last og uden fiskeredskaber. Da toldvæsenet søgte at afdække formålet med anløbet, kunne man ikke få nogen sammenhængende forklaring, og så snart kontrollen havde forladt trawleren, stak den atter til søs. Det var en højst unormal adfærd, idet anløb af en havn koster penge, og det var ikke ligefrem det, de østeuropæiske fartøjer var kendt for at have mest af.

Projekt Bornholm søgte via sit kontaktnet yderligere informationer om fartøjet, hvis tidligere færden blev analyseret og hvis fremtidige færden blev fulgt nøje. Takket være et omfattende samarbejde med myndigheder i såvel Tyskland som Litauen lykkedes det at indsamle indicier på, at 1003 havde landsat 73 bådflugtninge i redningsflåder ved Rügen, og derefter sat kursen direkte mod Nexø Havn for at laste olie og is. Da trawleren anløb Nexø Havn i efteråret 1995, blev besætningen anholdt og sigtet for menneskesmugling seks uger tidligere af 73 bådflugtninge, der var blevet samlet op fra drivende gummiflåde ud for Bornholm af et af den danske marines fartøjer.

[illegible]

303

Hvem kunne man stole på?

De helt store spørgsmål i forbindelse med opbygning af netværk med de østeuropæiske lande var, hvem man kunne stole på, hvordan man fandt ud af det, og hvilke typer af informationer det var hensigtsmæssigt at udveksle. Der var ofte en vis rivalisering mellem de enkelte landes myndigheder, der ikke havde tradition for at udveksle informationer indbyrdes. Informationer er magt, så de blev holdt tæt ind til kroppen og ikke delt med nogen. Projekt Bornholm kom derfor ofte i den situation, at projektets medarbejdere kom til at stå som et led mellem de enkelte landes myndigheder, og ofte var de udvekslede oplysninger af en art, som man havde kunnet få »på den anden side af gaden«. Det gjorde sig også til tider gældende i de nabolande, som vi gennem mange år havde haft tradition for at udveksle informationer med. Det skortede ikke på advarsler fra de østeuropæiske lande om, hvem vi absolut ikke skulle samarbejde med og holde os på afstand af, selv om de



Fig. 11. Med jævne mellemrum fik Projekt Bornholm besøg af delegationer bestående af samarbejdspartnere fra Østeuropa, der ønskede at se, hvem de samarbejdede med. Søværnet havde udvirket tilladelse til, at et statsskib fra den polske kystbevogtning kunne anløbe Rønne Havn den 1. maj 1995. Her ses kommandant Stanislaw Lizak, nr. 4 fra venstre, med sin delegation, og yderst til højre er det regionschef Eigil Olesen fra Told- og Skatteregion Bornholm. Foto: Mogens Lau.

kunne være nyttige partnere. Så problemet var at finde en balance mellem tillid og mistillid og så forsøge sig frem.

En af de mere overraskende oplevelser fra de første år var, da medarbejderne fra Projekt Bornholm i Nørrekås Bådehavn i Rønne gik ombord i et litauisk lystfartøj og ret hurtigt fandt ud af, at det var velforsynet med cigaretter, der uden tvivl var beregnet til salg på øen. Besætningen blev derfor sigtet for smugleriforsøg, hvad der ikke var noget unormalt i. Det unormale opstod, da et af besætningsmedlemmerne forekom Projekt Bornholm bekendt. Tilbage på kontoret blev besætningens navne efterforsket, uden resultat. Men under gennemgangen af materiale fra et tidligere besøg i Litauen gik det op for medarbejderne i Projekt Bornholm, at det pågældende besætningsmedlem var identisk med en højtstående myndighedsperson, som man havde ført forhandlinger med i Klaipeda.

Foreholdt disse oplysninger erkendte vedkommende, at han havde flere pas, og at han benyttede sin ferie til at tjene lidt ekstra. De offentligt ansattes løn i Litauen var af en størrelse, som man var nødt til at supplere på kreativ vis for at overleve. Det betød selvfølgelig, at kontaktnettet i Litauen måtte revurderes. I øvrigt var det ikke altid hos toldvæsenet og politiet i Østeuropa, at man fandt de mest pålidelige samarbejdspartnere. Det viste sig, at de paramilitære kystbevogtningstjenester ofte var både pålidelige, magtfulde, velorganiserede og til at stole på.

Set i bakspejlet var denne tildragelse måske ikke helt uventet. Det var til gengæld den følgende, idet den vedrørte en lokal samarbejdspartner, som man mente at kunne stole på. I november 1996 stoppede en politipatrulje rutinemæssigt en varebil lidt uden for Nexø i en sen natte-tid. Da man ly-ste ind i bilen, viste det sig, at den indeholdt ti bokse med hver 10.000 stk. Prince-cigaretter. Projekt Bornholm blev adviseret, og der blev foretaget ransagning på chaufførens adresse, hvor man bl.a. fandt en lommebog med navne på det, der skulle vise sig at være modtagere af smuglercigaretterne og, skulle det ligeledes vise sig, af andre varer, hvoraf nogle var tyvekoster.

Chaufføren var og havde gennem 12 år været havnebetjent i Nexø. Han havde derfor et indgående kendskab til trafikken på havnen og til såvel politi-et som toldvæsenet, hvis arbejdsrutiner og vagtplaner han i hvert tilfælde delvis havde viden om. Endvidere vidste han i samarbejdets navn, hvilke skibe der især påkaldte sig opmærksomhed. Det viste sig, at han var i øko-nomisk uføre og i gang med en sag om gældssanering.

Den offentlige anklager gjorde gældende, at den pågældende havde mis-brugt sin stilling som havnebetjent til at tilegne sig store partier af smug-

lercigaretter. Havnebetjenten indrømmede at have indsmuglet 180.000 stk. cigaretter, men på grundlag af regnskabsbøger mm. mente en enig domsmandsret, at han havde indsmuglet minimum 400.000 stk. cigaretter og 71 flasker spiritus. Havnebetjenten blev idømt ni måneders ubetinget fængsel og skulle efterbetale knapt 600.000 kr. i told og afgifter, ligesom han fik konfiskeret den fortjeneste, han havde haft ved salg af smuglervarerne.

Dommen blev anket til Østre Landsret idet tiltalte i samråd med sin advokat var uenig i den måde, man havde udregnet efterbetalingen på. Der



Fig. 12. Fra forsiden af Bornholms Tidende den 28. januar 1997 indeholdt en omtale af sagen om den senere smugleridømte havnebetjent fra Nexø. Havnebetjenten blev på grundlag af en funden notesbog med navne på købere af cigaretter, spiritus og tyvekoster m.m. idømt ni måneders ubetinget fængsel samt en efterbetaling på 600.000 kr. i told og afgifter, ligesom han fik konfiskeret den fortjeneste, han havde haft ved salget af cigaretterne. Illustration i forfatterens eje.

blev ført 12 vidner i landsretssagen, primært personer der havde erkendt at have købt smuglervarer af den pågældende, eller som var blevet dømt for det. Østre Landsret stadfæstede dommen og dømte tillige tiltalte for et par andre forhold, som han i første instans var blevet frikendt for.

Dagen efter afsløringen af havnebetjentens smugleriforsøg havde jeg besøg af en delegation fra Randstaterne, som skulle have et foredrag om det danske toldvæsen og om danske forhold i det hele taget. De havde allerede hørt om sagen med havnebetjentens smugleriforsøg, som selvfølgelig gav anledning til en lang snak om korruption og årsagerne hertil. Normalt var det let at være skråsikker og hævde, at begreberne korruption og bestikkelse var ukendte blandt offentligt ansatte i Danmark, der også dengang blev anset for at være det mindst korrupte land i verden, men den aktuelle sag havde sat den status i et særligt lys. Der var dog bred enighed med delegationens medlemmer om, at en rimelig aflønning af offentligt ansatte var en hovedforudsætning for, at de ikke behøvede at skaffe sig biindtægter, men at der også var tale om et etisk og moralsk spørgsmål, og at en holdningsændring ikke lod sig praktisere fra dag til dag. Sagen satte tillige fokus på et andet dilemma i forbindelse med det samarbejde, som Projekt Bornholm var i færd med at opbygge, nemlig, at jo flere der deltog i vidensdelingen, desto større var risikoen for, at informationerne kom på forkerte hænder.

NAUTA-sagen

Der var mange småsager med banale smugleriforsøg i løbet af et år. Men sagen om den litauiske coaster Nauta fortæller lidt om tilfældigheder, godt efterforskningsarbejde og om forskelle i holdningerne til kriminalitet i landene omkring Østersøen.

Sidst i august måned 1997 ankrede Nauta op ud for Nexø. Coasteren havde i lange tider været i myndighedernes søgelys, da den havde et noget usædvanligt sejlmønster mm. Det forlød, at skibet, der lå en kvart sømil ud for Nexø, havde maskinskade, og at besætningen havde haft kontakt med håndværkere i Nexø. Men der skete ikke videre. Skibet blev holdt under observation, mens man søgte at indhente så mange oplysninger som muligt om lasten, besætningen og sejlmønstret.

Den 2. september blev det besluttet at borde Nauta i samarbejde med Søværnet, der sejlede toldere, politi og en narkohund ud til coasteren. Kort tid efter at de var kommet ombord, fandt holdet 800.000 stk. cigaretter, der

var gemt under nogle træplader. Skibet sejlede i ballast, så der var ikke andet ombord, og narkohunden søgte forgæves efter stoffer. Skibet lå for anker og vejret var roligt, så hele besætningen på seks mand blev taget ombord på orlogskutteren og afhørt i løbet af natten på politigården i Rønne.

Grundlovsforhøret endte med, at skibets kaptajn og styrmand samt en matros, som politiet mistænkte for at være den egentlige hovedperson i sagen, blev varetægtsfængslet i 14 dage, matrosen i isolation. De sidste tre besætningsmedlemmer blev løsladt og sejlet tilbage til skibet for at holde opsyn med det. Man anså det for utænkeligt, at de ville være i stand til manøvrere skibet. Den fængslede matros repræsenterede det firma, der ejede Nauta, og gik rundt med skibets papirer i sin taske, ligesom han opførte sig som den, der havde kommandoen om bord.

Forklaringerne i grundlovsforhøret var i øvrigt noget modstridende, og flere af dem blev ændret undervejs. De fængslede besætningsmedlemmer forklarede, at de skulle til København for at tanke vand og olie og derfra videre til Flensborg for at hente biler, der skulle med tilbage til Litauen. På et tidspunkt forklarede matrosen, at man fra København skulle videre til Larvik i Norge; hvorfor, var han ikke i stand til at forklare.

Midt i september opstod der problemer med Nauta, der så ud til at drive rundt i den kraftige vind. De tre ombordværende besætningsmedlemmer havde fået maskinen i gang, men var ud af stand til at navigere skibet – og måtte heller ikke, da der ingen skibspapirer var ombord. Så kaptajnen og styrmanden blev hentet i Rønne arrest og kørt til Nexø, hvor en orlogskutter bragte dem ud til skibet, der blev manøvreret til kaj i Nexø Havn, hvorefter kaptajnen og styrmanden returnerede til arresten. Fra myndighedernes side havde vi ikke begæret arrest i skibet, hvis værdi blev anset for utilstrækkelig til bare tilnærmelsesvis at kunne dække afgiftskravet på godt 1. mio. kr. Vi ønskede ikke at få ansvaret for et værdiløst skib, der i værste fald kunne påføre staten udgifter til forsikring, havnepenge, opsyn og vedligeholdelse.

Ved en domsmandsret i Rønne antydede kaptajnen og styrmanden, at de først i rum sø hørte rygter om cigaretterne fra mandskabet, men at de slog sig til tåls med, at det litauiske grænsepoliti og toldvæsen havde undersøgt skibet inden afsejlingen. De mente dog, at den fængslede matros kunne have haft kendskab til smuglergodset, og dommeren afbrød retsmødet for at vurdere, om de tre fortsat skulle have den samme forsvarer.

Der blev indkaldt en ekstra beskikket forsvarer, og sagen endte med, at matrosen fik en dom på 10 måneders fængsel for forsøg på indsmugling af 800.000 cigaretter, mens kaptajnen og styrmanden blev idømt hver 6 må-

neders fængsel for medvirken. De tre dømte fik tillige indrejseforbud i Danmark i en periode. Sagen efterlod det indtryk, at der var tale om en særdeles velorganiseret smuglervirksomhed.

Som et kuriosum kan det nævnes, at Nauta (der oprindeligt var dansk-ejet) med mellemrum dukkede op i Nexø, og året efter smugleriforsøget ved Bornholm blev det toldvæsenet i Hirtshals, der atter afslørede et større smugleriforsøg med Nauta, bl.a. takket være Projekt Bornholms oplysninger. I december måned 1999 lagde skibet til kaj i Nexø for at bunkre olie og med en last af meget flotte biler og landbrugsmaskiner. Skibet blæste inde i Nexø Havn og dækslasten påkaldte sig stor opmærksomhed fra mange sider, også fra myndighederne, der dog ikke kunne påvise ulovlige forhold.

Midt under Nauta-sagen blev der afsløret endnu et smugleriforsøg. Det var et ret stort litauisk lystfartøj, der søgte læ for en kraftig storm og anløb Allinge Havn med iturevne sejl. Der blev foretaget en rutinemæssig undersøgelse af lystfartøjet, som man ikke havde informationer om.

Det viste sig, at den havde en beholdning på 170.000 stk. cigaretter, som den fire mand store besætning ikke kunne gøre rede for. Sagen endte med, at skibsføreren og styrmanden blev dømt for smugleriforsøg og udvist fra Danmark i fem år. De skulle tillige betale 225.000 kr. i told og afgifter. Dommen blev afsagt allerede på dag to efter anholdelsen, og den meget hurtige sagsbehandling og domsafsigelse var et led i Dommeren på Bornholms strategi om at bakke op bag Projekt Bornholms indsats, ved at få disse sager afgjort så hurtigt som muligt. Lystfartøjet var ejet af en litauisk sejlklub, og alene toldvæsenets trussel om at beslaglægge båden som sikkerhed for told og afgifter fremmede sagens afslutning.

I 2001 var den amerikanske ambassadør i Danmark på besøg på Bornholm. Hun havde udtrykkeligt ønsket at aflægge besøg på Projekt Bornholm og takke for hjælpen til USA's kystvagt, som, takket være oplysninger fra projektet, havde været i stand til at afsløre et forsøg på menneskesmugling. Et skib fra Randstaterne havde voldt hovedbrud i adskillige lande undervejs til USA, hvor man ikke havde fundet noget unormalt ved skibet, der var under stærk mistanke for kriminalitet. Projektet var i besiddelse af oplysninger, der præcist kunne føre frem til hvilken tilsvejsset luge, der skulle åbnes, for at man kunne få adgang til et hemmeligt rum i skibet og befri de flygtninge, der i meget lang tid havde været holdt fanget på ganske lidt plads. Datoen for besøget var den 11. september 2001, så det blev afkortet, da ambassadørens tilstedeværelse i København var påkrævet.

Toldvæsenets deltagelse i Projekt Bornholm balancerede hele tiden på



Fig. 13. Sidst i august 1997 ankrede den litauiske coaster Nauta op ud for Nexø med maskinskade. Man besluttede at borde skibet og Søværnet sejlede et kontrolhold ud til skibet, hvor man fandt 800.000 cigaretter i lastrummet. Foto: Ole Stange.

en knivsæg. Fra centralt hold var man bestemt ikke glad for det fokus, man havde tiltaget sig på øen på et så følsomt område som det internationale samarbejde, men vi havde et glimrende samarbejde med medarbejderne i Told- og Skattestyrelsen. Den øverste ledelse i Told•Skat havde et mere lun-
kent forhold til projektet, der dog flere gange blev brugt som eksempel over for EU, når man var presset og skulle redegøre for, hvorledes grænsekon-
trollen i Danmark var organiseret, og hvordan man samarbejdede internt med andre myndigheder og eksternt med andre stater. Det betød også, at jeg, sammen med medarbejdere fra styrelsen, blev inviteret til at deltage i en række seminarer og møder i udlandet, når det internationale toldsamar-
bejde var på tapetet. Projekt Bornholm blev opløst i 2011.

Afsked fra udgangen af april måned 2002

Som følge af en større organisationsændring primo 1995, skulle told- og skatteregionerne fremtidig ledes af en direktion bestående af regionschefen og en viceregionschef. Jeg blev bedt om at varetage funktionen som viceregionschef, uden særligt vederlag, og med virkning fra den 1. april 2000 blev



Fig. 14. Foto af mit kontor, som det tog sig ud få dage inden jeg gik på pension i 2002. Foto: Mogens Lau.

jeg så ansat i stillingen. Jeg beholdt dog såvel det direkte ansvar for grænsekontrollen, herunder samarbejdet i Projekt Bornholm, som for den interne administration, herunder bygningernes drift og vedligeholdelse.

Jeg tog min afsked i 2002. Da var der begyndende forhandlinger om endnu en omfattende organisationsændring, for at få kommunernes opgaver med skat lagt sammen med statens, og dermed få samlet hele skatteadministrationen hos staten. Der var udsigt til endnu mere turbulens end i de forgangne halve snes år, men samtidig var der mulighed for, at jeg kunne gå på førtidspension. Jeg besluttede mig for at gøre brug af muligheden for førtidspension, mens jeg endnu havde kræfter i behold til at dyrke mine fritidsinteresser, herunder især kunsthistorien.

Hermed kunne jeg sætte punktum for det tilfælde, som min ansættelse i toldvæsenet var.

Oplevelser som toldfuldmægtig

Toldfuldmægtig i en udviklingsstilling ved Distriktstoldkammer 3 (Sydvest) og Hvidovre 1985-1988

AF ERIK BANK

Begyndelsen

Det hele begyndte med en af Toldvæsenets personalebedømmelser, som igen førte til en samtale med distriktstoldchefen. Han hed Peter Søndergaard og var chef i Helsingør, hvor jeg havde slået mine folder, siden jeg kom hjem fra soldat i 1971. Det var i marts 1985 og Peter mente, at jeg skulle til at overveje, om ikke det var på tide, at der skulle ske et eller andet. Det havde jeg nu ikke skænket en tanke. Jeg havde det jo trygt og godt på en sektion i virksomhedskontrollen sammen med gode kolleger og med en ubetalelig udsigt over Øresund.

Der var en udviklingsstilling ledig i virksomhedskontrollen ved DT 3 (sydvest), hvor Tom Rue Rasmussen var fungerende kontrolchef. Tom og jeg havde været sammen i både forvaltnings- og kontrolafdelingen i Helsingør, så der ville da være ét fast holdepunkt i det »fremmede«, hvis jeg søgte og fik stillingen. Det gjorde jeg så, efter først at have konsulteret fruén derhjemme. Altså, hvis jeg skal søge en chefstilling efter udviklingsforløbet, kan det være både i Jylland og på Fyn, fik jeg klemmt ud en aften under opvasken. Det er da i orden sagde fruén med overbevisning i stemmen, du kan søge lige hvorhen du vil, men børnene og jeg bliver altså boende i Snekkersten.

Det behagede skatteminister Isi Foighel og personalechef Ib Jørgensen at udnævne mig pr. 1. maj 1985. I mellemtiden var den »rigtige« kontrolchef Schiermacher kommet tilbage, og Tom Rue Rasmussen var flyttet til DT 4

(Nordvest) i en fast stilling som kontrolchef. Efter ca. 15 år i Helsingør kendte jeg ikke et øje i København, og jeg måtte hurtigt erkende, at der var stor forskel på at arbejde i Helsingør og København, selv om der kun var 50 km med kystbanen.

Vasbygade

Altså mødte jeg lettere nervøs og spændt på distriktstoldchef Henning Boserups kontor og Boserup gelejdede mig hurtigt over til kontrolchef Schiermacher. Boserup kendte jeg periferisk fra min tid på toldskolen, hvor han havde indviet os i narkotikaens mysterium. Han sendte bl.a. flere klumper hash rundt i undervisningslokalet, så vi alle kunne dufte og mærke på varerne. Som jeg husker det, var klumperne svundet lidt ved vores fedtede hænders »berøring«.

Jeg blev boende i Snekkersten sammen med kone og børn, tog hver morgen Kystbanen til København H., skiftede til S-tog mod Dybbølsbro og gik så resten af vejen til Vasbygade 10. Efter ganske få dage blev jeg klar over, at en mulepose til madpakke mm. ikke var meget bevendt til at skaffe plads i morgenmylderet på Tietgens Bro. Jeg anskaffede mig derfor en lille »kinakuffert« med læderhjørner til madpakken. Når man holdt den truende frem foran sig, valgte morgenmylderet at vige udenom. Det var også lidt mere lederagtigt med sådan en »stræbercontainer«.



Fig. 1. Distriktstoldkammer 3, Vasbygade 10. Foto i privateje.

Kontrolchef Schiermacher kendte jeg overhovedet ikke, og jeg tror egentlig heller ikke, han var særlig interesseret i at få en assisterende leder; det var stillingsbetegnelsen. Jeg var nu heller ikke særlig begejstret for ham og tillagde mig hurtigt en speciel vane, når jeg var kaldt til forelæsning på hans kontor. Når jeg følte, at tingene begyndte at køre lidt i ring, begyndte jeg at bevæge mig baglæns hen imod døren. Når jeg var i sikker afstand, kunne jeg hurtigt udbryde, »nå, det var vel det«, og så var jeg ude på gangen.

Som assisterende leder blev jeg chef for kontrolafdelingens sekretariat og sagsbehandling, motor, virksomhedsarkivet og hjemmerevisionen. Til at hjælpe mig havde jeg en kontorleder i virksomhedsarkivet og en i hjemmerevisionen.

Jeg fik anvist et kontor med udsigt til en fin lille gårdhave med Heerup-figurer og en andefamilie, der senere skulle hjælpes med at komme ud af den lukkede gårdhave. Heerup-figurerne blev senere til et vældigt slagsmål mellem distriktstoldchefen og direktoratet i Amaliegade om, hvem der skulle have figurerne i forbindelse med, at man fraflyttede Vasbygade. Den kvikke læser kan nok tænke, hvem der vandt det slagsmål.

Der var ikke etableret nogen særlig eller struktureret velkomst for mig, ej heller nogen væsentlig præsentation af opgaver mm. Det måtte jeg selv finde ud af! F.eks. kendte jeg jo ikke de meget vigtige frokostrutiner og der var ikke nogen, der tilbød at tage mig med i deres fællesskab. Derfor tog jeg ved middagstid min madpakke og gik op i kantinen, fandt et bord hvor der sad et par kolleger og indledte frokostpausen.

Mine bordfæller hilste pænt på mig, men heller ikke mere, og mine forsøg på samtale strandede hurtigt. Jeg spiste derfor hurtigt min mad og gik ned igen. Næste dag var der stadig ikke nogen, der tilbød at følges med mig til frokost. I kantinen så jeg de samme to kolleger som fra dagen før. Selv om det ikke havde været min største succes, var det de eneste i kantinen, jeg »kendte«. Derfor satte jeg mig igen hos dem. Det blev alligevel for meget for dem. Én frokost ku' de leve med af almindelig høflighed, men nu måtte jeg da kende min plads! Det kom jeg så til. Jeg havde dårligt slået enden i sædet før den ene udbrød: »Vi spiser altså *ikke* med ledere!« Efter nogle dage fandt jeg alligevel nogle andre kolleger, der tolererede min tilstedeværelse.

Virksomhedskontrollen/kontrolafdelingens ledelse bestod af fire sektionsledere, en assisterende leder (mig) og kontrolchefen. Jeg var midt i 30'erne, så det blev mit lod at trække aldersgennemsnittet nedad. Kontrolchefen stod lige før pensionen, og de fire sektionsledere/vicetoldinspektører var mellem midt i 50'erne og midt i 60'erne.

Udover sektionslederne var der de to kontorledere. Kort tid efter jeg var tiltrådt min stilling og endnu ikke helt havde fundet ud af, at jeg ikke længere var medarbejder, men leder, kom kontorlederen for virksomhedsarkivet, lidt stram i betrækket, ind på mit kontor. Indholdet i virksomhedsarkivet skulle med jævne mellemrum afstemmes med de registreringer, der stod i systemet. Der var kommet en cirkulæreskrivelse med ordre om at iværksætte arbejdet og jeg havde, måske lidt for friskt, præsenteret opgaven for kontorlederen med noget i retning af, at »så var det bare med at komme i gang«.

Nu stod hun så der foran mig. Både hun og hendes medarbejdere var lettere oprørte over, at jeg havde beskyldt dem for at være dovne! Det var jeg da slet ikke klar over, så det krævede naturligvis lidt gyden olie på de oprørte vande, men endte heldigvis godt.

Når der *ikke* skulle snakkes fagligt, var det lidt svært at finde emner, der var interessante for alle i ledergruppen. Jeg var derfor godt tilfreds, da Tom Borgmann Jensen afløste Schiermacher som kontrolchef. Tom var først i 40'erne, så nu var vi da to, der trak aldersgennemsnittet nedad. Kontrolafdelingens personale var ellers lidt nervøse ved Toms udnævnelse. Man havde nemlig hørt, at han sang morgensang med sin sektion på DT 1 (Amager). Til alles lettelse var det imidlertid ikke en ordning, han tog med i sin nye stilling.

For mig personligt var det en stor lettelse, at Tom var ankommet. Vi var begge nye i Vasbygade, nogenlunde jævnaldrende, vi boede uden for København og Tom havde været igennem et udviklingsforløb som det, jeg var i gang med. Jeg fik derfor hurtigt et godt forhold til Tom og jeg tror, han var glad for at have mig at sparre med, når han skulle tumle de »gamle«.

Et område, der tog godt imod mig, var hjemmerekvisionen. Den hørte under mit ansvarsområde, men den daglige ledelse var lagt i hænderne på den anden kontorleder, som jeg fik et ganske godt forhold til.

Hjemmerekvisionens personale gik engang imellem i byen sammen og en dag inviterede de mig med. Det var efter arbejde og vi skulle spise på en italiensk restaurant. Jeg husker ikke, hvor det var, men bagefter endte vi i de små haver i Pileallé på Frederiksberg. Det var en glad aften, ene mand med en masse kvinder, men jeg skulle jo nå det sidste tog mod Helsingør, og pludselig var der fare for at komme for sent.

Jeg husker, at jeg løb hele vejen gennem Vesterbrogade kun for at konstatere, at jeg virkelig var kommet for sent. Jeg var imidlertid ikke den eneste. Der stod en kvinde på perronen som var endt i samme situation. Dengang var der ikke en bro over Øresund og der gik internationale tog til Stockholm via færgerne i Helsingør/Helsingborg. Sådan et holdt der netop ved perro-

nen. »Vi spørger konduktøren om vi kan komme med, vi har jo togkort«, sagde kvinden. Det ville konduktøren overhovedet ikke høre tale om, for vi havde jo ikke pladsbillet! Hjem skulle vi jo, og da vi kun havde én mulighed, besluttede vi os for at snige os ombord, når konduktøren vendte ryggen til. Som sagt så gjort og toget stoppede først i Helsingør. Vi var reddet, næsten! Toget kørte nemlig ikke til perron i Helsingør og dørene var låst. Vi måtte derfor have fat i konduktøren. Han blev noget overrasket over de blinde passagerer, men var, trods alt, så venlig at lade os springe af ude på rangerterrænet, inden toget kørte ombord på færgen.

Som sagt bestod ledelsesteamet af en samling ældre og i såvel faglige som andre forhold erfarne herrer. Særligt husker jeg sektionslederen med ansvar for punktafgiftskontrollen. Bag hans ryg blev han også kaldt »Kuglelynet«. Han var sjældent (grænsende til aldrig) at træffe om eftermiddagen. Irmas hovedlager i Rødovre hørte under vores område, og der tilbragte »Kuglelynet« utrolig megen tid med at kontrollere brækage. Fantastisk så meget der gik i stykker hos Irma og som straks skulle kontrolleres! En anden af sektionslederne gik ikke udenfor i frostvejr uden skridsikre sko. De bestod af nogle skøjtelnende instrumenter med små pigge, som han spændte under sine sko.

Når man var i en udviklingsstilling, skulle man igennem et såkaldt »løjtnantskursus«, Toldvæsenets Videregående Kursus. Det var et 2-ugers internatkursus kun afbrudt af en friweekend. Mit kursus foregik på Byggecentrum i Middelfart sammen med en gruppe gode kolleger. Vi blev undervist i forskellige ledelsesteorier med hovedvægten lagt på professor Erik Johnsens teorier. Det var Toldvæsenets uddannelseschef Finn Kistrup samt Benny Rise Nielsen og Hans Jørgen Kristensen, der stod for undervisningen. Det var hårdt og nogen gange også kedeligt med al den teori og gruppearbejde, men Finn og hans hjælpere gjorde hvad de kunne, for at holde os til ilden. Finn havde med sin lune og tørre nordjyske humor utallige morsomme referencer til egne og familiens oplevelser »nordenfjords«.

Kurset foregik midt under VM i fodbold i Mexico 1986 og efter friweekenden ankom vi sidst på søndagen, hvor Danmark skulle spille mod Uruguay. De fleste af os var ikke særlig optimistiske på vores vinderchancer, men vi vandt jo 6-0 og det blev til en sen og helt euforisk aften. Næste morgen fik vi lov til at møde en time senere. Det var nok også nødvendigt!

Vi skulle til eksamen en hel dag og det resulterede i et bevis; ikke med en karakter, men med en verbal beskrivelse med mange fine ord. Finn Kistrup var formentlig den eneste, der kunne dechifrere beskrivelsen og det var nok også meningen.

Når jeg kigger tilbage på kurset, er det jeg husker bedst fodboldkampen og det nyvundne kendskab til kolleger rundt omkring i kongeriget. Det var næsten som efter værnepligten. Vi kendte hinanden fra »løjtnantskurset« 1986!

Flæsketorvet

Af årsager som jeg ikke husker, skulle der ske en omorganisering og i den anledning flyttede Kontrolafdelingen fra Vasbygade til lokaler på Flæsketorvet, der var en del af den hvide kødby. Det var egentlig godt nyt for mig. Så kunne jeg nøjes med S-tog til Dybbølsbro.

Sammen med flytningen ændrede man stillingen som assisterende leder til en sektionslederstilling. Det var jeg også godt tilfreds med, for nu fik jeg direkte ledelse af en lille flok kolleger, der skulle tage sig af store virksomheder og efterkontrol på toldområdet.

Vi var en seks-otte kolleger der blev placeret på en lille etage helt for os selv. Det var en knast på bygningen som før havde været mødelokale eller frokoststue, og man kunne kun komme derop via en knagende vindeltrappe. Vi var derfor altid »parate«, når kontrolchefen eller andre kom på besøg.

Det blev til en sjov tid med gode kolleger, nogle endda yngre end jeg. Jeg husker, at vi holdt sektionsmøder og frokoster ude på taget med afslutning på Høkeren. Vi delte bygning med Postvæsenet og Høkeren var postfolkernes stamværtshus. Det lå lige udenfor porten til området. En eftermiddag efter et møde (frokost) på sektionen og afslutning på Høkeren, skulle jeg tilbage på kontoret efter min »kinakuffet«.

Da jeg igen kom ud ad døren, var alle porte til Kødbyen blevet låst, og jeg havde ingen nøgle. Nu var gode råd dyre og porten var mindst tre meter høj. I min opstemte tilstand bestemte mig for at klatre over porten ud til Halmtorvet. Først kastede jeg »kinakufferten« over hegnet, og med noget besvær kom jeg også selv over, uskadt, og der var ikke en levende sjæl, der tog notits af mine akrobatiske klatreevner.

Den korteste vej til Hovedbanegården var gennem Halmtorvet og en eftermiddag på vej hjem fik jeg en overraskelse. Jeg havde flere gange passeret en nydelig kvinde midt i 30'erne. Jeg havde derfor kastet et blik på hende, når jeg gik forbi. En eftermiddag fik vi øjenkontakt og smilende spurgte hun diskret, om jeg skulle med hjem! *Da* kunne jeg mærke, at jeg kom fra provinsen. Det var jo en fræk dame, der havde sin stadeplads lige der på hjørnet.



Fig. 2. Flæsketorvet, DT 3, virksomhedskontrollen. Foto i privateje.

Lettere befippet fik jeg fremstammet et nej tak, inden jeg fortsatte, men nu kendte vi ligesom hinanden, så vi hilste pænt når jeg passerede hende; hun var kommet på arbejde og jeg var på vej hjem.

Ny distriktstoldchef

Boserup gik på pension og i stedet for ham kom der en helt anden type, nemlig distriktstoldchef J. Helt Hansen. Han var inkarneret piberyger, frisk i sin omgangstone og reserveofficer. Det sidste kunne man både mærke og se. Han brugte ikke en »kinakuffert« til madpakken men en af de små lærredstasker, der var standardudstyr inden for hæren. Helt Hansen havde også særdeles gode forbindelser til Toldvæsenets Værkstedstjeneste.

Kort tid efter blev sektionslederen for Intern Administration udnævnt til kontrolchef i Esbjerg. Det var mit held! Jeg fik hans stilling og kom derfor retur til Vasbygade som chef for personale, budget og uddannelse mm. En stilling som jeg længe havde håbet på. Distriktstoldchefen blev min nærmeste chef og dermed rykkede jeg lidt frem i hierarkiet og deltog i Helt Hansens møder med kontrolcheferne for Administration, Forvaltning og Kontrol.

Helt Hansen var meget begejstret for bygningen i Vasbygade, hvor han

tidligere havde været chef. Den var jo arkitekttegnet og bygget af særlige Flensborgsten. Lamper og dele af interiør og møbler var også specielt designet til bygningen.

En af de første dage i min nye stilling tog Helt Hansen mig med på en tur rundt i bygningen, hvor jeg fik udpeget alt det, jeg skulle huske at holde øje med. Det var bl.a. nogle grundvandspumper i kælderen og nogle »elskovsrum«, som han tidligere havde konstateret, at nogen anvendte. Ingen madrasser i kælderen, blev det indskærpet. I øvrigt skulle jeg også holde øje med forbruget af toiletpapir, for sidst han var chef i bygningen, var der et voldsomt svind i beholdningen af de små ruller.

Hvidovre

En dag blev jeg kaldt ind til Helt Hansen. Vi skal flytte, sagde han, til Hvidovre. Det havde der godt nok været rygter om, og jeg havde håbet, at det ikke blev i min tid, da det ville forlænge min daglige pendlertid med en halv time hver vej.

For at gøre ondt værre blev jeg udpeget til at være projektleder på både flytning til og indretning af den nye lokalitet, som var den ene ende af entreprenør Bøje Nielsens langhus på Avedøre Holme. De store ting med køb af bygningen, kontrakter med entreprenører mm. var det naturligvis ikke mig men direktoratet med Søren Thomas og Dorthe Werdelin, der stod for.

Det var en rigtig spændende opgave, med sjove oplevelser og udfordringer. Selve flytningen til Avedøre Holme forløb egentlig lige efter planen. Men når man flytter ind i et helt nyt hus, opstår der altid nogle udfordringer, og her kom chefens gode kontakt til Toldvæsenets Værkstedstjeneste ofte til nytte. Når et lille problem skulle løses, ringede Helt Hansen og inviterede Duus og Preben (værkstedets chef og souschef) på frokost, og så blev problemet hurtigt løst.

Ved flytningen fik vi også nyt telefonnummer, og det lå desværre tæt op ad en anden abonnents nummer. Hun blev hurtigt træt af henvendelser, som ikke vedrørte hende men toldvæsenet. Jeg kan ikke helt huske, hvordan vi fik løst problemet, men jeg blev i hvert fald sendt ud til hende med blomster. Et pudsigt sammentræf var, at der på adressen også residerede en person, der var særdeles kendt i vores smuglerkartotek. Han havde nok aldrig forestillet sig, at han ville få blomster fra »fjenden«. Blomsteroverrækkelsen blev i øvrigt foreviget i en artikel i *Dansk Toldtidende*.



Fig. 3. Hvidovre Distriktstoldkammer, Avedøre. Foto i privateje.

På hver etage var der i bygningens gavl en repos, hvor der kunne stå et sofaarrangement til uformelle møder. En del af møblerne fra Vasbygade var blevet brugt hertil. Distriktstoldchefens kontor var på øverste etage og i forbindelse med omtalte repos. Da bygningen var ny og da reposen fungerede som chefens venteværelse, havde jeg indkøbt et par pæne sofaer og et sofa-bord. Da Helt Hansen så møblerne udbrød han: »Hva' fanden Bank, hvor er mine gamle arkitekttegnede møbler fra Vasbygade. Kan du få dem herop i en fart«. De stod på etagen neden under, hvor de nye møbler så blev placeret.

En anden episode, som jeg også måtte lægge ryg til, vedrørte toiletforholdene. Der var toiletter på hver etage og jeg mente, at vi nu var så langt fremme, at vi sagtens kunne have m/k toiletter. For at minimere eventuelle protester var handicaptoiletterne også tilladt anvendt af kvinderne. Accepteret, havde chefen sagt.

For at imødekomme Helt Hansens angst for svindet i toiletrullerne, havde jeg på et tidligt tidspunkt foreslået, at man anvendte store ruller i stil med dem man brugte på offentlige toiletter og mange campingpladser. Rigtig god idé, havde chefen sagt.

Efter kort tid væltede klagerne ind og samarbejdsudvalget blev aktiveret. Kvinderne ville *ikke* dele toiletter med mændene og de ville *ikke* acceptere

de store toiletruller, hvor man ofte kom til at sidde med en lille snip papir i hånden.

»Hva' fanden er det også for noget, du har lavet med toiletterne. Få fat i Duus og Preben og få dem til at lave det hele om«, sagde chefen så. Han havde helt glemt, at han havde været med til at vælge løsningerne. Som sagt så gjort. Værkstedet satte nye skilte på toiletterne og monterede holdere til almindelige toiletruller. Faren for svind i toiletrullerne var ikke så vigtig i Hvidovre.

Huset begyndte at fungere. Værkstedet kom til frokost, når noget skulle ændres eller repareres, og tilbage var egentlig kun vinduerne mod syd. Der måtte der sættes persienner op.

Jeg indhentede derfor nogle tilbud og en dag kom en mand slæbende med nogle prøver og en kasse på størrelse med en beautibox. »Hvad har du i boxen«, spurgte jeg interesseret. »Det er da min transportable telefon«, sagde han, og fortsatte: »Jeg er en enkeltmandsvirksomhed og nu kan jeg tale med kunder lige meget, hvor jeg er«. »Hold da op hvor smart«, sagde jeg lettere duperet. Det var mit første møde med en transportabel telefon og den var meget, meget langt fra nutidens smartphones.

Tingene gik nu deres vante gang og udfordringerne var begrænsede. En morgen kom jeg dog alligevel galt afsted. Det var en fredag til morgenmødet, og vi sad og hyggede os i Intern Administration. Snakken gik livligt og på et tidspunkt påstod jeg friskt, at hvis man var gift eller levede sammen med én, der også var i toldvæsenet, så var det tegn på dovenskab eller mangel på fantasi. Der blev hurtigt lidt stille, mens der blev foretaget en optælling. Over halvdelen af de kolleger, jeg havde i Intern Administration, blev ramt af min påstand. De tog det nu meget pænt, og jeg mente det jo heller ikke så slemt.

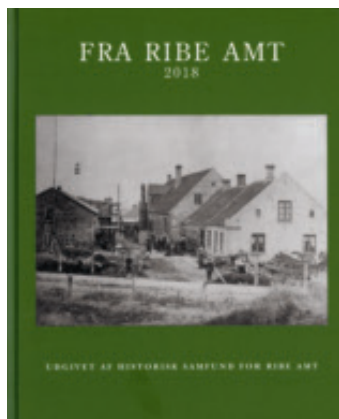
Efterhånden syntes jeg, at tiden var moden til, at jeg fik en kontrolchefstilling, og heldigvis var der én ledig ved Administrationsafdelingen ved Distriktstoldkammer 2 (city). Helt Hansen var så venlig at give mig en god anbefaling. På trods af alle mine eskapader mente han, at jeg med min »interesse, energi og perspektiv i ledelse var særligt egnet«. Det var der også andre, der mente, så jeg fik stillingen pr. 1. november 1988. Denne gang var udnævnelsen underskrevet af skatteminister Anders Fogh Rasmussen og personalechef Ib Jørgensen og dermed var min tid i en udviklingsstilling slut.

Og det er min historie også, lige inden »verden« begyndte at gå af lave! Som den jo altid gør.

Anmeldelser

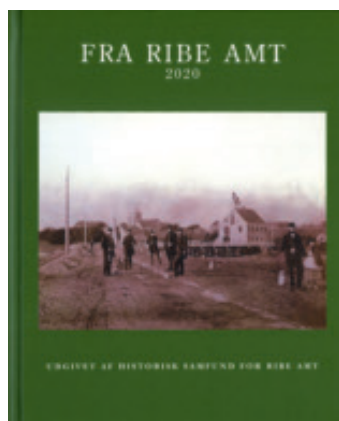
Marian Ploug, Søren Mulvad (red.): *Fra Ribe Amt 2018*. Historisk Samfund for Ribe Amt, 2018. 160 s., 200 kr. Mariann Ploug, Søren Mulvad (red.): *Fra Ribe Amt 2020*. Historisk Samfund for Ribe Amt, 2020. 160 s., 200 kr. Mikkel Kirkedahl Nielsen (hovedred.), Flemming Just, Anne-Sofie Lundtofte, Henrik Lundtofte, Anders Kilgast Jensen (red.): *Levende viden. Kulturhistorisk årbog for Esbjerg-Ribe-Fanø-området. Nr. 7*. 2019. Forlaget Liljebjerget, Sydvestjyske Museer, 2019. 160 s., 99 kr. Britta Slot Johnsen (ansvarshavende red.), Inger Rahbæk Andersen, Mariane Jørgensen, Poul Krebs Lange, Povl Christian Callesen, Anne Møllergaard, Anders Schaltz Andersen, Georg Bendix, Peder Moltesen Ravn (red.): *Sønderjysk Almanak 2021*. Udgivet af Sønderjysk Skoleforening, 2020. 240 s., 100 kr., abonnenter 80 kr.

Der udgives en del told- og skattehistoriske arbejder, der indgår i bøger, særligt årbøger, som ikke har told- og skattehistorie som hovedsigte, og som derfor ikke altid, faktisk kun sjældent, finder frem til læsere, der har denne særlige interesse. Vi har her samlet en lille håndfuld af sådanne bøger, der har det med at flyve under den told- og skattehistoriske radar. Fra tid til anden skal man faktisk lede ret dybt, for at finde frem til det i denne specielle sammenhæng relevante materiale.



Det gør sig f.eks. gældende i *Fra Ribe Amt 2018*. I artiklen »En vestjysk rejsedagbog,« (s. 36-71), beretter cand.jur. Carsten Michaël de Teilman Hald om hofjægmester A.C. Teilmans rejseforberedelser og om rejsen Endrupholm-Paris-Bordeaux- St. Croix, og om hofjægmesterens erindringer forud for rejsen i 1828, med udgangspunkt i og flittige citater fra dagbogen, i passende omfang. Der berettes levende om såvel selve dagbogen som om personen og om de mange stationer på rejsen, teater-, museums- og seværdighedsbesøg, og naturligvis om selve rejsen. Den 26. august 1825 udnævntes Charles Teilman til toldinspektør i Christianssted på St.

Croix. Og dét var formålet med den lange og vidtløftige rejse. Forinden afreisen, den 4. september 1825, giftede Charles Teilman sig med Sophie Bardenfleth, den 18. september tog de til Hamborg, hvor de opholdt sig nogle uger, derpå via England til St. Croix, hvortil de ankom den 19. januar 1826, og endelig den 28. august 1826 ankom parret til Christianssted. Men ak, Sophie kunne ikke tåle klimaet, og døde et halvt år senere. 14 dage efter søgte Teilman orlov hos generalguvernør ad interim Peter von Scholten, idet han personligt ønskede at overbringe svigerforældrene i Danmark det triste budskab, og den 28. oktober forlod Teilman Sct. Thomas og rejste tilbage til Endrupholm, hvortil han ankom den 16. december 1826. I april 1827 var Teilman i audiens hos Frederik VI, som ganske vist tillod ham at søge et andet embede i Danmark, men ikke desto mindre skulle Teilman vende tilbage til St. Croix og træffes nærmere aftale med von Scholten om afvikling af toldinspektørembedet i Christianssted, hvilket absolut ikke bekom Teilman vel. Men altså retur igen, og den 28. maj 1828 oplyser Teilman lakonisk i dagbogen, at han blev indsat i embedet som toldinspektør. Næste notat i dagbogen er indført ved Scillyøerne 45 km sydvest for Landsend i Cornwall, den 23. september 1828. Endelig er Teilman på vej hjem. Meget andet end lange og besværlige rejser kom der ikke ud af det toldinspektørembede. Og så altså Teilmans dagbog, som ud over de spinkle toldhistoriske aspekter i mange andre sammenhænge er værd at læse, men her udgør toldhistorien en mindre eller ligefrem lille del af en helhed, omend udnævnelsen til toldinspektør på St. Croix er årsagen til det hele.



I *Fra Ribe Amt 2020* bringes en artikel, hvor toldhistorien både er årsag og virkning, og dermed hovedsagen. Det drejer sig om pensioneret museumsinspektør Mariann Plougs artikel »Varde Toldkammer (s. 66-78). Her er tale om et gedigent, toldhistorisk arbejde. Forfatteren starter med begyndelsen, med en kort redegørelse for den gamle købstad Varde, som nævnes i de skriftlige kilder først i 1100-tallet, og som fik købstadsprivilegierne bekræftet i 1442. Der var en tolder i Varde fra 1579, og op igennem renæssancetiden og 1700-tallet findes kilder som gør det muligt nogenlunde at følge toldstedets placering og udvikling. Varde blev fuldstændigt toldsted i 1846, og

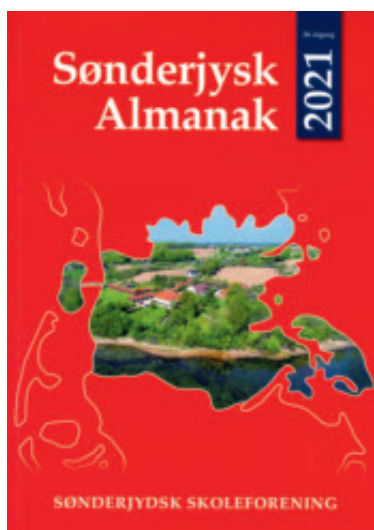
derefter får vi kildemæssigt mere fast grund under fødderne. Forfatteren redegør såvel for arkitekten bag Varde Toldbod, L.A. Winstrup, opført 1863, og for toldbodens indretning, udseende og brug, samt senere fredning og ombygninger. Som et lille inserat, men selvsagt som en del af Vardes toldhistorie, findes et afsnit om toldstederne ved kysten, og toldhistorien fortsættes med en redegørelse for toldkammerets nedlæggelse ved udgangen af 1969, da 79 toldkamre med deres distrikter blev reduceret til 37 distriktstoldkamre. Herefter redegøres for senere ombygning og brug bygningen, af Varde Toldbod, og artiklen afsluttes med at omtale Kulturstyrelsens arbejde med gennemgang af fredede bygninger i Danmark med henblik på at afgøre, hvilke bygninger der fortsat opfylder betingelserne for at være fredede, underforstået at de bygninger, der ikke gør, bliver affredede. I 2014 behandlede man fredningen af Varde Toldbod og kom til den konklusion, af fredningen skulle opretholdes. Og det er godt. Varde Toldbod står som en smuk og markant bygning i byen, og vil man lære bygningens baggrund, brug og historie at kende, har Mariann Ploug leveret en kort men kompetent redegørelse i artiklen om Varde Toldkammer.



I *Levende viden. Kulturhistorisk årbog for Esbjerg-Ribe-Fanø-området 2019* har arkiv- og forskningsleder ved Arkivet ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig Mogens Rostgaard Nissen skrevet artiklen »Den skydegale grænsegendarm« (s. 90-106). Udgangspunktet for fortællingen er, at bondekonen Abelone Truelsen den 3. maj 1919 blev skudt af en dansk grænsegendarm på en mark ved Hviding, lidt syd for Ribe. På det tidspunkt gik grænsen mellem Danmark og Tyskland langs Kongeåen og i den vestlige del syd om Ribe. På begge sider af grænsen vogtede gendarmer for at hindre,

at grænsen blev krydset ulovligt, dels for at forhindre smugleri, dels for at forhindre krigsfanger i at flygte til Danmark. Abelone Truelsen bevægede sig således i farligt område, og det kostede hende livet, hvilket selvsagt ramte familien hårdt, og den var i forvejen hårdt ramt. Abelone Truelsen var 32 år gammel, mor til to små piger, og hendes mand, Carsten Truelsen, var kommet hjem fra Første Verdenskrig som krigsinvalid. Carsten Truelsen angives

at have været en noget trættekær mand, og i de følgende år førte han sag mod den danske stat for at få udbetalt en større erstatning end de 6.000 kr., som han var blevet tildelt. For myndighederne var det en »rigtig skidt historie,« som det anføres. Der var tale om en dansksindet, sønderjysk kvinde, som var blevet skudt af en dansk gendarm, og gendarmens skud blev opfattet som helt unødvendig. Artiklen koncentrerer sig om de tre hovedelementer i sagen, nemlig selve hændelsesforløbet, herunder spørgsmålet om hvorvidt gendarmen fulgte eller ikke fulgte sine instrukser, avisernes behandling af sagen og endelig Carstens Truelsens fortsatte forfølgelse af sagen og de danske myndigheders modstand mod at betale en større erstatning. Såvel hændelsesforløb som den efterfølgende retssag udfoldes glimrende og grundigt, og samtidigt bruges sagen til at illustrere bevogtningen af Kongegrænsen, herunder formålet med bevogtningen og de mere utilsigtede sider af denne. Til disse hører denne sag: En kvinde valgte af uvisse grunde at krydse grænsen uden om grænsestationen i Hviding, hun havde sine papirer i orden og havde ingen smuglervarer med, og som forfatteren anfører, selv om hun havde haft fødevarer med hjem fra Danmark, står det ikke i rimeligt forhold at skyde hende. Østre Landsret fandt det imidlertid berettiget, fordi gendarmen ifølge rettens afgørelse fulgte sine instrukser, omend han ikke, som han skulle ifølge instrukserne, havde anråbt Abelone Truelson inden han skød, faktisk to gange: Ved første skud kastede Abelone Truelson og hendes datter, som var med moderen, sig ned på marken bag en dynges sammenrullet pigtråd. Efter nogen tid rejste Abelone Truelson sig, mens datteren blev liggende, og gik nogle meter hen mod grænsen. Herefter affyrede gendarmen endnu et skud, som blev dræbende; Abelone Truelson blev ramt i låret, og kuglen gik op gennem bækkenet og blæren, og tre uger senere døde hun på sygehuset i Ribe. Gendarmen forklarede, at han havde villet ramme Abelone Truelson i benet. Oven i købet havde en tysk kollega råbt en advarsel til gendarmen, at han skulle lade være med at skyde, men denne advarsel overhørte gendarmen. Det var en sag, der ikke tjente nogen til ære. Det skulle da lige være de tyske grænsegendarmere.



Sønderjysk Almanak 2021 er noget så sjældent som netop en almanak, hvor man i kalenderdelen kan læse om alle helgener, månens stade, tusmørkets længde osv.; der er håndbog og vejviser over kongehus og regering, organisationer og institutioner i det sønderjyske, en sektion med mindeord og i årgang 2021, den 28. udgave, er temaet »De passer på fortiden.« I denne sektion findes et væld af artikler om landsdelens historiske arbejdsmark, om arkiver og museer, og i den sidste kategori finder vi en artikel af Mads Mikkelt Tørsleff med titlen »Museum Oldemorstoft – Egns- og grænse-

museum i Padborg.« I artiklen beretter Mads Mikkelt Tørsleff om baggrunden for og etableringen af Museum Oldemorstoft, der tidligere hed Bov Museum. Derpå berettes om museets frivillige og om fremtiden for Oldemorstoft, hvor bl.a. omtales den kommende Told- og Grænseudstilling, hvilket lægger op til næste afsnit om Told- og Skattemuseet på Oldemorstoft. Her orienteres om det i 2011 lukkede Dansk Told- og Skattemuseum i København, som for 95 % vedkommende rummede toldrelaterede genstande. Efter lukningen var det hensigten at samlingen skulle splittes op, og Nationalmuseet fordele genstande ud til en række af landets øvrige museer. Denne proces blev imidlertid sat i stå efter pres fra de ansatte i organisationen Dansk Told- og Skatteforbund, som gik ind i sagen, og i dag ejes samlingen af Dansk Told- og Skatteforbund og Aabenraa Kommune i fællesskab, og det er samarbejdet mellem forbund og kommune, som har sikret samlingens samlede bevarelse og overflytning til Bov. Dansk Told- og Skatteforbunds seniorforening yder et årligt tilskud til museet, ligesom Aabenraa Kommune har øget driftstilskuddet for at understøtte arbejdet. Der søges nu fondsmidler til etablering af den kommende udstilling, hvor de to driftsparter i fællesskab i øvrigt finansierer en væsentlig del. Forfatteren begrundet derefter placeringen af Dansk Told- og Skattemuseum på Oldemorstoft. Projektet giver mening både pga. museets beliggenhed ved den dansk-tyske grænse, og i kraft af stedets lange historie. Oldemorstoft ligger lige i krydset mellem den gamle hærvej og den nyere gendarmsti, og i dette kryds løber historien om tidligere tiders handel og landtransport sammen med historien om de

skiftende grænser og bevogtningen af den nye grænse. Og så er toldhistorien jo en oplagt indgangsvinkel til områdets historie i det hele taget.

Den lille samling litteratur, der her er omtalt, har rod i det sydjyske, men mon ikke en gennemgang af landets øvrige regional- amts- og lokalhistoriske årbøger mv. også ville kaste skatte- og især toldhistoriske artikler af sig. Told og skat har i århundreder været en del af livet, som man kun vanskeligt kunne, og kan, komme udenom, og den slags forhold forplanter sig jo gerne til historien.

Henrik Gjøde Nielsen



Rasmus Dahlberg: *Mellem kyst og krig. Søværnets civile og nationale opgaver*. Gads Forlag, 2019. 304 s., 349,95 kr.

Det er en stor, flot og veludstyret bog Rasmus Dahlberg har skrevet om Søværnets civile og nationale opgaver, og i denne store historie indgår også væsentlige toldhistoriske elementer. Det er selvsagt disse elementer, der står i centrum i herværende anmeldelse, der således på ingen måde yder værket som helhed retfærdighed.

Forfatteren afsætter et selvstændigt kapitel til sagen, nemlig kapitel 6 om »Søværts toldkontrol« (s. 147-169). Da det i søværns- og marinehistorisk sammenhæng på sin vis er nyt territorium, forfatteren og dermed læseren her bevæger sig ind på, indledes kapitlet prisværdig med en generel redegørelse for opkrævning af skatter og afgifter, og i særdeleshed told, i Danmark. Vi starter i 1300-tallet og bevæger os støt op mod renæssancen, hvor det anføres, at den toldhistorie, som peger frem mod nutiden, begynder i 1632, hvor Christian IV udsendte sin ordinans af 12. januar om »Toldens Oppebørsel.« Dermed blev det regelmæssige grundlag for toldvæsenet i Danmark-Norge fastlagt, og 19 år senere blev embedet som generaltoldforvalter så oprettet. Og resten er, som man siger, historie.

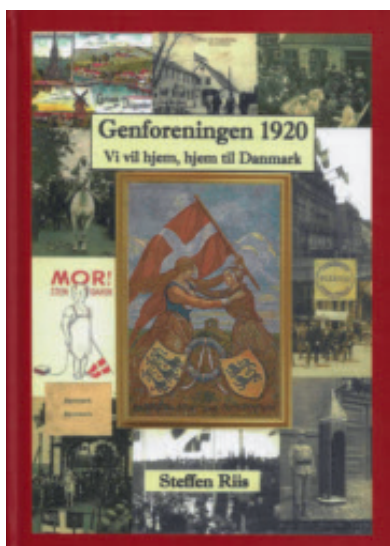
Den historie, dvs. den søværts toldkontrol, følger forfatteren gennem en række afsnit, der starter med en redegørelse for de første toldkrydsere, for krydstoldvæsenet, dampskibenes indtog og toldvæsenets patruljetjeneste,

alle til en vis grad i institutions- og organisationshistorisk perspektiv, hvorefter perspektivet indsnævres til eksemplerne, blandt hvilke man kan læse om en dramatisk jagt på Øresund, i hvilken indgik den danske undervandsbåd Ran, om spritbåde og cigaretsmuglere, hvor historien bl.a. indtager et andet grundelement, nemlig luften, i form af helikopter i jagten på smuglere; en jagt, der i øvrigt endte helt inde i Nyhavn. Herefter skifter historien og dermed fremstillingen igen karakter, med en redegørelse for Det Indre Marked og dets konsekvenser for den søværts toldkontrol i Danmark, inden vi igen vender tilbage til en konkret sag, nemlig Danmarkshistoriens største hashsag, 1994. Kapitlet afrundes med en redegørelse for de delvist uanvendelige patruljefartøjer, toldkrydsernes skæbne og en ny slags smuglerikontrol, hvormed historien føres frem til 2014. Kapitlet er grundigt og detaljerigt, og vekselvirkningen mellem de institutionelle forhold og konkrete sager gør fremstillingen afvekslende og meget læservenlig.

Det er imidlertid ikke kun i dette særlige kapitel, helliget toldhistoriske forhold, at toldhistoriske elementer forekommer. Tingene væver sig sammen, ud og ind af hinanden, og forfatteren giver også en god redegørelse for Projekt Bornholm, som følges op af et afsnit om kombineret told- og politikontrol til søs (s. 254-259). Disse dele indgår i bogens sidste kapitel, Kapitel 11, »Hvorfor har Danmark ikke en kystvagt« (s. 253-267).

Historien om den søværts toldkontrol er ikke et ubeskrevet blad, men her sættes denne del af toldhistorien ind i en sammenhæng, som giver et andet perspektiv. Dvs. som en del af en helhed, en kontekst, som man ikke nødvendigvis og umiddelbart har i tankerne, når man f.eks. beskæftiger sig med smugleriets historie. Og når man nu har *Mellem kyst og krig* i hænderne, bør man ikke snyde sig selv for denne større historie.

Henrik Gjøde Nielsen



Steffen Riis: *Genforeningen 1920*. Danmarks-Samfundet, 2019. 2 bd., 320 og 270 s. 499,00 kr.

Hundredåret for Genforeningen har betydet, at der har været sat fokus på denne nationale begivenhed i 2020. En række velskrevne og smukke bøger som Poul Duedahls *Grænseland*, Simon Kratholm Ankjærgaards *Genforeningen 1920* og Hans Schultz Hansens *Genforeningen*, sidstnævnte i serien »100 danmarkshistorier«, er tre gode eksempler på bøger, som helt lever op til forvent-

ningerne om en god klassisk fremstilling af denne historiske begivenhed med alle de mange problematikker, som den udløste. Velskrevne bøger, informative, rigtig god indsigtfuld og spændende læsning.

Men der er jo mange måder at gribe formidlingen af historisk stof an på, også Genforeningen. Steffen Riis har i *Genforeningen 1920* således valgt en noget anden tilgang til at formidle genforeningstiden på, som blev præsenteret på selve hundredårsdagen for folkeafstemningen i zone 1, den 10. februar 2020.

Her slog Genforenings- og Grænsemuseet i Taps/Frederikshøj, syd for Kolding, dørene op for et storstilet arrangement, hvor de fremmødte blev præsenteret for forskellige og alsidige indlæg om genforeningstiden. Ikke mindst Steffen Riis' præsentation af sit imponerende værk om denne enorme nationale begivenhed blev dagens helt store attraktion.

Forfatteren Steffen Riis har de sidste fem år arbejdet på at skrive dette tobindsværk med titlen *Genforeningen 1920* og med undertitlerne *Vi vil hjem, hjem til Danmark* og *Genforeningsfesten juli 1920*.

Værkets bærende og anderledes idé har for Steffen Riis været at samle materiale i form af tekster fra aviser og bøger fra genforeningstiden og derpå flette disse sammen med nogle af de tusinder af fotografier og postkort fra tiden, der nu findes på arkiver, museer og hos private samlere. Produktionen af *Genforeningen 1920* er støttet af Kolding Kommune med et betydeligt beløb, og Danmarkssamfundet i Kolding har stået for udgivelsen.

Dette værks symbiose af tekst og billeder fortæller i første bind om begiven-

hederne i Sønderjylland i tiden fra den 10. januar til den 5. juli 1920. Her følger læseren begivenhederne fra Versaillesfredens ikrafttræden frem til Den internationale Kommission påbegyndte forberedelserne til folkeafstemningen i Nordslesvig. Også betydningen af den danske gesandt i Paris' underskrivelse af traktaten, der gav mulighed for folkeafstemningen, fortælles der om. Fokus er især rettet mod begivenhederne i disse seks måneder, men der er også flere tilbageblik til Første Verdenskrigs afslutning, våbenstilstanden, fredskonferencen og ikke mindst sønderjydernes afsavn og håb om en forening med Danmark. Første bind er på 320 sider med 480 illustrationer.

Andet bind tager sit udgangspunkt i genforeningsfesterne, der tog deres begyndelse i København efter kongens underskrivelse af »Indlemmelsesloven« den 9. juli 1920 og forsætter med Christian X's ridt over grænsen ved Taps/Frederikshøj dagen efter. Kulminationen af festlighederne på Dybbøl Banke den 11. juli, hvor 50.000 mennesker var mødt op for at hylde kong Christian X, beskrives fornemt. Kongens videre rejse rundt i hans nye landsdel de følgende dage er gengivet med en del sjove og velkrydrede historier, frem til kongefamiliens hjemrejse til København den 16. juli 1920. Andet bind er på 270 sider og med 350 illustrationer.



For de, der interesserer sig for toldvæsenets og grænsegendarmeriets historie, er der rigtig mange godbidder i værket. Således har Steffen Riis været på jagt efter den herre, der byder kongen velkommen til Taps/Frederikshøj, med højt løftet hat. Resultatet af dette efterforskningsarbejde betyder, at den oplysning, jeg giver denne begivenhed i min lille bog *Den gamle grænse – set på Postkort* fra 1978, er fejlagtig, da det ikke er landråd J.P. Refshauge, men toldforvalter i Kolding, Hans Poulsen.

Der aflægges i bogen tillige besøg ved nogle af Kongeågrænsens mange kontrolsteder, som illustreres ved hjælp af fortællende postkort, men også »den nye grænses« etablering behandles, toldernes og gendarmernes ny arbejdspladser, som præsenteres forbilledligt med gode episke fotografier og landkort, der beskriver den nye grænses forløb.

Steffen Riis har selv stået for bogens tilrettelæggelse. Forfatteren har valgt at spække de spændende tekstsider med informative fotografier, avissider, plakater, løbesedler, CIS-frimærker, medaljer, legitimationspapirer, afstemningskort og stemmesedler. Derfor bliver det en overvældende billedrejse, der her åbenbares. Det virker som om, der ikke er den begivenhed, stor eller lille, som fik betydning for Genforeningen, der ikke dokumenteres. Man kan faktisk læse Steffen Riis' værk udelukkende ved hjælp af illustrationerne og de dertil hørende billedtekster.

Bagest i begge bind er der indsat forskellige kilder som bilag. Her kan Versaillesfreden granskes, litteraturlisten, billed- og fotografioversigten studeres, en biografi over Danmarks første pressefotograf Holger Damgaard læses, og ikke nok med det, værket afsluttes med en tidslinje for hele genforeningstiden, så kronologien ikke forsvinder.

Det er et flot værk, Steffen Riis her har frembragt med utallige gode og fine detaljer. Han har systematiseret et enormt stort materiale, fået indsamlet de herligste tryksager og i hundredvis af billeder, den største herlighed, som man kan tænke sig. Derfor er det rigtig ærgerligt, at udgiveren ikke har kunnet afse plads til en samlet indholdsfortegnelse og et register, som kan lede læserne hurtigt rundt i de dejlige bøger, og dermed gøre værket mere anvendeligt som opslagsværk.

Det er virkelig noget af en historisk drømmerejse i genforeningstiden, Steffen Riis her inviterer os på, og som bekendt: »At reise er at leve«. Det er bare med at få pakket, men husk at tage Steffen Riis' bøger med på oplevelsesturen i det sønderjyske.

Jens Bruhn



Kurt Lundholm: *Frederikshavn. En smuglerrede*. Brunlyngnet Bogforlag, 2020. 340 s., 299,95 kr.

Normalt ville man ikke anmelde skønlitteratur i et fagtidsskrift som *Zise*. Når vi gør en undtagelse her skyldes det dels bogens emne, og dels dens kilder og metode, som faktisk placerer Kurt Lundholms bog *Frederikshavn. En smuglerrede* et sted mellem fakta og fiktion. Forfatteren anfører selv, at bogens personer og fartøjer er hentet fra forskellige historiske kilder, men at nogle af handlingerne er fiktive, men inspireret af virkelige personer. Bogen er, anføres det, en romanti-

seret krønike om spritsmuglerne til søs, deres bagmænd og medhjælpere på land; folk, der i Vendsyssel i perioden 1918-1960 smuglede vin og sprit til Danmark, Norge og Sverige. Bogen sætter også fokus på den hykleriske holdning i Danmark, der kom til udtryk i perioden. Og så er den i øvrigt dedikeret til forfatterens bedstefar, som blandt meget andet var spritsmugler, hvilket han kun nødtigt talte om.

Således beredt går det over stok og sten, bl.a. med beretninger om den herostratisk berømte (eller berygtede) storsmugler Ernst Bremer og Herthas flak, hvor »lagerskibene« i internationalt farvand kunne være i fred for toldvæsenet og de våde varer omlades og udskibes til de tørstende folk i Danmark, Norge og Sverige, og mens teksten bevæger sig ud og ind i historie og fiktion, er bogen forsynet med autentiske fotografier af steder, fartøjer osv. For de læsere i det nordligste Vendsyssel, der har erindringer om tiden, er der i en vis udstrækning tale om en nøgleroman, eller i hvert fald en fortælling om virkelige mennesker og til dels begivenheder, mens der for andre læsere er tale om et detaljeret indblik i en verden, som man ellers i almindelighed ikke har adgang til. Mange var involveret i smuglerierne, også prominente borgere, hvilket på et tidspunkt fik præsten i Skagen til i en prædiken at nævne, at det ikke altid var Guds bedste børn, der sad på de forreste rækker.

Kurt Lundholms bog vil ikke komme til at optræde i de toldhistoriske literaturoversigter, og det er heller ikke hensigten. Bogen gør det, som forfatteren ønsker: Nemlig at give et tidsbillede og et indblik i en verden, som på

den ene side principielt bestod af forbrydere, høje såvel som lave, og som på den anden side ofte er omgærdet af et vist romantisk skær, der bunder sig i opfattelsen af, at smugling jo ikke er en »rigtig« forbrydelse, men dybest set en beskæftigelse, som er om ikke ærværdig så dog forståelig. Måske især i bogens område. Som bekendt, og som det anføres, har (eller vi må hellere sige havde i gamle dage) vendelboerne den opfattelse, at der er langt til Gud i himlen, men længere til København.

Det er værd at bruge noget læsetid sammen med Erik Lundholms bog, hvis handling udspiller sig i den del af landet, hvor moms og skat aldrig rigtigt har slået igennem. Efter sigende.

Henrik Gjøde Nielsen



Jens Peter Nikolaj Hansen: *Postkort fortæller historie fra Kolding-egnen*. Skriveforlaget, Allerød 2020. 272 s. 249,95 kr.

I tiden omkring år 1900 og frem til midten af 1920'erne havde postkortene deres florissante periode. Det blev nemlig den helt store mode at samle på postkort. Disse blev indsat i albums, så man kunne holde orden på sin samling. Efter Første Verdenskrig 1914-1918 klingede interessen dog af, så kort og albums blev henlagt i skabe og skuffer, og mange blev med tiden smidt ud. Sådan er det gået i millionvis af kort, men heldigvis blev der nogle tilbage.

I de seneste årtier er det atter kommet på mode at samle på postkort; ja, det er for længst anerkendt, idet vi nu ved, at postkort kan anvendes som et vigtigt kilde- og illustrationsmateriale. I anledning af 100-året for Genforeningen har den tidligere gymnasielektor Jens Peter Nikolaj Hansen udarbejdet en interessant bog ved hjælp af 220 postkort fra hans egen store postkortsamling som fortæller om Kongeågrænsen og den nuværende Kolding Kommunes historie i tiden 1864 til 1920, og som bl.a. indbefatter den tidligere Vamdrup Kommune og dele af den tidligere Christiansfeld Kommune.

Bogen indledes med en fin og kortfattet gennemgang af hertugdømmet Slesvigs historiske tilhørsforhold til Danmark fulgt op af en række afsnit, som fortæller om De slesvigske Krige, mindsten over faldne soldater, kirkegårde og Skamlingsbanken med en gennemgang af stedets mange monumenter.

En tredjedel inde i bogen dukker der en række postkort op, som på bedste vis tager læseren ved hånden og bringer os ud til nogle af Kongeågrænsens mange små grænseovergange. Her kræser forfatteren for os, for det er en fantastisk fin samling grænsepostkort, der her bliver præsenteret.

Postkortturen langs den gamle grænse tager sin begyndelse i Hejlsminde, hvor en halv snes kort fortæller stedets historie fra 1890'erne frem til 1920. Den næste anmeldepost på vejen er Kjær Mølle lidt længere mod vest. Her ser vi både danske og tyske toldere og gendarmere i tiden op til Første Verdenskrig, men også en af de interimistiske vejspærringer, der blev etableret under krigen, hvor en dansk og en tysk soldat nok så fredssommeligt nyder sommersolen sammen. Interessant er det at se, hvordan danske og tyske grænsevagter ser ud til at have et afslappet forhold til hinanden, selv under verdenskrigen.

For de to større toldsteder, Taps og Vamdrup, er postkortdokumentationen helt i top. Kortene viser toldernes og gendarmernes arbejdsvilkår i de første tyve år af det tyvende århundrede.

Grænsestationen i Vamdrup fortælles der om. Nogle af kortene viser stationsbygningen set fra forskellige vinkler. Vi bliver også budt inden for i »toldsalen« og på jernbanerestauranten. Embedsmændenes boligforhold fortæller kortene også om, for ikke at glemme den række fotografiske postkort, hvor flygtede russiske krigsfanger er forevigtet, bl.a. i godt selskab med gendarmene Niels Lauritsen Nielsen i Taps og »Smuglernes skræk« Christian Nielsen Vraa Mikkelsen i Vamdrup.

Også grænseovergangene ved Vejstrup, Brænøre, Farris og Holte beskrives fornemt ved hjælp af et fint sammensat udvalg af postkort. Dog tager grænseovergangen ved Bastrup prisen, for her fører en snes kort os rundt i grænseområdet både før, under og efter Første Verdenskrig, op til Genforeningen. Virkeligt et spændende ophold på den i dag ikke særligt befærdede vejstrækning.

Skulle man ønske at følge i forfatterens fodspor fra Hejlsminde til Holte, så er dette muligt, da de enkelte lokaliteter ledsages af udsnit af landkort og fotografier af lokaliteter og bygninger, som de ser ud i dag.

Postkortturen fra Hejlsminde til Holte afsluttes med kort og følgetekster, som skildrer de nationale følelser og postkort med klare opfordringer til,

hvordan der skulle ageres, når den stemmeberettigede stod i stemmeboksen den 10. februar 1920.

Om disse kort var medvirkende til, at Nordslesvig blev indlemmet i Danmark, vides ikke bestemt, men ikke desto mindre så afsluttes bogen med de ikoniske billeder, hvor kong Christian X rider over grænsen ved Frederikshøj på sin hvide hest og afslutter denne del af genforeningsfestlighederne i Christiansfeld, inden kongens næste rejsemål, Haderslev.

De fleste billedtekster er informative, men indholdet svinger noget mellem ved enten at være meget grundige forklaringer eller ved at være holdt i en kort, lidt lapidariske form.

Forfatteren er desværre karrig med kildehenvisninger. Det forekommer, at der ikke helt er overensstemmelse mellem de angivne få kilder og det fyldige indhold. Hvor finder den interesserede læser for eksempel grænsegendarm Niels Lauritsen Nielsens erindringer, som der henvises til i billedteksten »Flygtninge fra tysk krigsfangenskab«?

En indholdsfortegnelse baseret på emner og steder ville have været nyttig og givet læseren et bedre overblik over denne omfattende bogs opbygning, respektive steder og emner, som bogen omhandler, men ville også have været nyttig, når bogen efterfølgende skal anvendes til opslag.

Bortset herfra er det en fin postkortbog, illustreret på fornemste vis med de mest fantastiske postkort, alle udvalgt med omtanke.

Jens Bruhn



Søren Gulmann, Karina Søby Madsen:
Kronborg i kunsten. Forlaget fantastiske
fortællinger, 2020. 156 s., 250,00 kr.

Kronborg i kunsten er en umådelig flot og velfortalt bog om de 64 værker, der er blevet udvalgt blandt de utallige kunstværker, der findes med Kronborg som hovedmotiv, eller hvor Kronborg blot indgår som en del af motivet, hvor der ofte er skibe i forgrunden, og hvor Kronborg så danner baggrund.

Bogens forfattere kommer vidt omkring i deres spændende beskrivelser af hvert af de omhyggeligt udvalgte værker. Hvert værk har fået tildelt et til to opslag med fine afbildninger, ofte gengivet i to forskellige formater eller med et forstørret udsnit. Vi får præsenteret Kronborg-motivet gennem ca. 450 års danmarkshistorie. I introduktionen gør forfatterne det klart, at her er hverken tale om en kunsthistorisk eller en historisk bog. Nok snarere en kombination, hvor idéen er, at værkerne kommer til at fungere som små vinduer ind i både kunstens og Danmarks historie.

Efter introduktionen følger billeddelen med de 64 udvalgte kunstværker, såvel gobeliner som grafiske blade fra bøger og andre tryk, akvareller og olieblade. Billederne bringes i kronologisk orden efter tilblivelsesår. Det seneste er et oliemaleri fra 2016, mens det ældste er en gobelin fra begyndelsen af 1580'erne, som blev vævet på grundlag af skitser – kartoner – tegnet af Hans Knieper († 1587) og hvor det gengivne har Frederik II og sønnen, den senere Christian IV, som hovedmotiv, mens Kronborg ses i baggrunden. Gobelinen, der var tiltænkt Dansesalen på Kronborg, befinder sig i dag på Nationalmuseet sammen med syv andre, hvor der stadig er syv på Kronborg, mens de sidste 25 – ud af serien på 40 gobeliner – bestilt af Frederik II gik tabt under branden på Frederiksborg slot i 1859.

Det følgende er det meget smukke håndkolorerede kobberstik med Helsingør set i fugleperspektiv fra Braun & Hogenbergs atlas »Civitates Orbis Terrarum«, hvor det følgende prospekt med Helsingør set fra søsiden også stammer fra, og begge er stukket på basis af en tegning af Hans Knieper. Her kunne man måske godt have bemærket, at koloreringer af kobberstik ofte er meget forskellige og ikke alle er lige smukke; således har Det kongelige Bibliotek, hvor bogens gengivelse også stammer fra, flere forskellige koloreringer af Helsingør set i fugleperspektiv. Fint er det at se Helsingør set fra søsiden på et helt opslag, så man får detaljerne med.

Dernæst følger et af Cornelisz Vrooms (1566-1640) olieblade med Kronborg set fra søsiden, som hænger i Skibsklarerergården, der er en del af Helsingør Bymuseum, hvor det næstfølgende er det fantastiske billede »Allegori på Øresund« (1622) af Isaac Isaacs (1599-1649), hvor dele af Peter Paul Rubens' (1577-1640) billede »Foreningen af Jorden og Vandet« (ca. 1618), som hænger på Eremitagemuseet i St. Petersborg, danner forlæg for »Allegori på Øresund«, der kan ses på Kronborg, hvortil det er udlånt fra Statens Museum for Kunst. Endelig følger kobberstikket »Alea Belli«/ »Krigens terninger« fra 1844, der er i Rijksmuseum i Amsterdams samling, og

som museet tilskriver Crispijn de Passe II (1594-1670). Et tilsvarende findes i Frederiksborgmuseets samling.

Alle de nævnte billeder har været anvendt som illustrationer i Told- og Skattehistorisk Selskabs Øresundstoldantologi *Tolden i Sundet*, men i *Kronborg i kunsten* får man dem i en større og bedre gengivelse. I *Tolden i Sundet* finder man i alt syv af de i *Kronborg i kunsten* gengivne billeder samt yderligere 13, hvoraf nogle er danske og kendte, mens andre er fra lidt upåagtede udenlandske værker, alle fra før Sundtoldens afløsning i 1857. Om forfatterne har haft kendskab til disse billeder vides ikke, da *Tolden i Sundet*, som udkom i 2010 og i en engelsk udgave i 2017, *The Sound Toll at Elsinore*, ikke indgår i deres ellers meget omfattende litteraturoversigt. Derimod er der i litteraturoversigten henvisninger til David Burmeister Kaarings artikel »En allegori på Øresund?« i *Zise* 3/2009 om Isaac Isaacs' billede »Allegori på Øresund« fra 1622, men ikke artiklen om »Henrik Vrooms Helsingørbilleder« i *Zise* 3/2014.

Dette er en sidebemærkning, da formålet med bogen ikke er at være komplet, men at vise Kronborgs mangfoldighed i kunsten, som er uovertruffen, hvad denne bog absolut dokumenterer samt ikke mindst, at Kronborg er malet eller tegnet af mange kendte danske kunstnere som Nicolai Abildgaard, C.W. Eckersberg, Paul Fischer, Vilhelm Hammershøi, Constantin Hansen, Jens Juel, Vilhelm Kyhn, Johan Thomas Lundbye, Anton Melbye, Bjørn Nørgaard, Benjamin Olsen, C.F. Sørensen og Gerda Wegener samt uendeligt mange flere mere eller mindre kendte malere, såvel danske som udenlandske.

Gunnar Jakobsen

Meddelelser fra bestyrelse og redaktion

GENERALFORSAMLING 2020

Told- og Skattehistorisk Selskab havde i »Zise Nyhedsbrev 2020« indkaldt til ordinær generalforsamling torsdag den 30. april 2020, men bestyrelsen måtte desværre udskyde generalforsamlingen uanset, at § 9 i selskabets vedtægter fastsætter, at generalforsamlingen afholdes hvert år i april eller maj.

Baggrunden var, at regeringen som led i indsatsen mod spredning af COVID-19 i Danmark havde indført midlertidigt forbud mod at afholde arrangementer og aktiviteter, hvor flere end 10 personer var forsamlet, hvilket omfattede både offentlige og private arrangementer mv. Dertil kom, at vi den 30. april 2020 ikke ville have haft adgang til Skatteforvaltningens bygning Østbanegade 123, som i.h.t. regeringens bestemmelse, som det så ud, først ville åbne den 11. maj 2020.

ORDINÆR GENERALFORSAMLING I TOLD- OG SKATTEHISTORISK SELSKAB 2020

Told- og Skattehistorisk Selskab afholdt ordinær generalforsamling torsdag den 15. oktober 2020, kl. 16.00-17.00 i Copenhagen Towers, København med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om virksomheden 1. januar – 31. december 2019.
3. Indkomne forslag.
4. Regnskab 1. januar – 31. december 2019.
5. Valg af bestyrelsesmedlemmer m.v.
 - a. Formand.
 - b. 5 bestyrelsesmedlemmer.
 - c. 2 bestyrelsessuppleanter.
 - d. 2 revisorer.
 - e. En revisorsuppleant.
6. Fastsættelse af kontingent for 2021.
7. Eventuelt.

Sekretæren, som var overdraget på formandens vegne at afvikle generalforsamlingen, bød de fremmødte velkommen og foreslog fg. underdirektør Niels Anker Jørgensen som dirigent.

AD PUNKT 1 - VALG AF DIRIGENT

Fg. underdirektør Niels Anker Jørgensen blev valgt som dirigent.

AD PUNKT 2 - BERETNING OM VIRKSOMHEDEN 1. JANUAR - 31. DECEMBER 2019

MEDLEMSTAL

Medlemstallet er faldet meget i 2019, hvor der i forbindelse med overgangen af *Zise* fra tidsskrift til årbog blev sikret, at kun medlemmer, der havde betalt kontingent for 2019, modtog årbogen. Da vi skulle til at udsende årbogen var der en række medlemmer, som endnu ikke havde betalt kontingent, og disse medlemmer har således ikke modtaget årbogen men fået tilsendt »*Zise - Nyhedsbrev 2020*« for at sikre, at det ikke var en fejltagelse, at de ikke havde betalt kontingent, også for at opfange dem, som formentlig fortsat ønsker at være medlem, men som af en eller anden årsag ikke havde betalt kontingent. Dette resulterede i, at vi har opfanget 49 af dem, der ikke havde betalt, men som fortsat ønskede at være medlem.

Per 1. april 2019 havde selskabet 638 personlige medlemmer samt 8 virksomheder og institutioner med kollektivt medlemskab. Herudover var der 14 biblioteker og museer, der abonnerer på *Zise*, i alt 660 modtagere af *Zise*. Vi er per 1. april 2020 nede på 472 medlemmer, dvs. et fald på 188 medlemmer, hvor faldet i 2018/19 kun var på 54.

MEDLEMSHVERVNING

Dansk Told & Skat bragte i nr. 1/2020 et interview med formanden for at gøre opmærksom på Told- og Skattehistorisk Selskabs eksistens samt at *Zise* beskæftiger sig med tiden forud for Skatteforvaltningen, for som overskriften siger, så skal »Vi huske, hvor vi kommer fra«. Herudover bragte Dansk Told & Skat en anmeldelse af *Zise* 2019, hvor redaktøren Ole Pedersen tager årbogen og dens indhold op til behandling.

Det er tanken at forsætte med at gøre opmærksom på Told- og Skattehistorisk Selskabs eksistens i relevante fora, således også i Seniorforeningen Told & Skat, hvis generalforsamlinger formanden som hovedregel deltager i som repræsentant for Fondet af 1844, der bidrager økonomisk til afholdelse af seniorforeningens generalforsamling.

Det ville jo være rart, om vi kunne få stoppet medlemsnedgangen og få nye medlemmer ind, heriblandt nyansatte i Skatteforvaltningen.

KONTINGENTET

Kontingentet blev fra 1. januar 2018 forhøjet til 120 kr. årligt, hvilket fortsat er gældende. Det er fortsat et meget lavt kontingent, omkostningerne ved publiceringen af *Zise* taget i betragtning.

ZISE - STATUS

I 2019 besluttede bestyrelsen, hvilket generalforsamlingen efterfølgende godkendte, at *Zise* fremover skal udsendes som årbog suppleret af nyhedsbrev, som ligeledes skal udkomme en gang årligt.

»*Zise - Nyhedsbrev 2019*« blev udsendt med email/PostNord foråret 2019. *Zise 2019 - Told- og skattehistorisk årbog*«, der ved årsskiftet 2019/20 blev udsendt med PostNord, har ændret format og layout i forhold til tidsskriftet udover, at det nu også er indbundet, og i 2019 med et omfang på 182 sider, en ganske betydelig udgivelse og som altid med nye bidrag til told- og skattehistorien. Layoutet er udarbejdet i et tæt samarbejde med grafisk formgiver Dorte Cappelen, som har taget højde for, at tilrettelæggelsen af *Zise* fremover ikke nødvendigvis kræver hendes medvirken. Derudover indhentede vi nye tilbud på trykningen af *Zise*, som nu bliver trykt hos Narayana Press.

Indholdsmæssigt fortsætter *Zise 2019* den traditionelle linje med en blanding af erindringsstof og faghistoriske artikler, anmeldelser mv. Ved udgivelsen som årbog vil der fremover også kunne blive plads til længere artikler, og vi kan, udover den traditionelle blandede linje, også operere med tematiske årbøger. Årbogen er opdelt i fire afdelinger, en afdeling med faghistoriske artikler, en afdeling med erindringsartikler og en afdeling med boganmeldelser samt en afdeling med meddelelser.

Som det fremgår af *Zise 2019* er en del af de faghistoriske artikler peer reviewede [fagfællebedømte], hvilket også vil være tilfældet fremover, da det efterhånden er en nødvendighed, da tendensen er, at dette fænomen også er ved at brede sig fra universitetsverdenen til museumsverdenen og færre og færre historikere leverer artikler uden at man kan opfylde kravet om peer reviewing.

Selv om det ser rimeligt ud med stof til *Zise 2020*, så vil bestyrelsen alligevel igen i år opfordre såvel historikere som toldere og skattefolk til at bidrage til *Zise*, så *Zise* som årbog fortsat kan være spændende læsning. Så toldere og skattefolk – få nu skrevet jeres erindringer og gerne til *Zise*!

I nyhedsbrevet løftede redaktøren sløret lidt for, hvad der er på vej til Zise 2020, som også bragte en appetitvækker på Mogens Laus erindringer, der nu foreligger som færdigt manuskript med titlen »Erindringsglimt fra mit arbejdsliv i told- og skattevæsenet 1959-2002«, hvor vi i forvejen kender Mogens Lau fra *Zises* spalter samt fra bogen om »Toldbygninger på Bornholm«, der udkom i 2016. Derudover har Erik Bank skrevet om sine »Oplevelser som toldfuldmægtig i en udviklingsstilling ved Distriktstoldkammer 3 (sydvest) og Hvidovre 1985-1988«. Af andre erindringer er der A. Mallings-Jacobsens efterladte »Erindringer om 9. april 1940«. Om »Øresundstoldens skriver- og tøndepenge 1429-1708« og »På min Herres Nådes vegne ... – en undersøgelse af de ældste øresundstoldbøger«, begge af Mogens Jensen, som vi kender fra *Zises* spalter om hans slægt af toldere, som i seks generationer stod for opkrævnningen af Øresundstolden. Derudover er der 2-3 andre artikler på vej, bl.a. om »Vamdrup Toldkammer« af Jens Bruhn, som vi kender fra selskabets to første udgivelser »Toldboder – set på grafiske blade« og »Kongeåen – den gamle grænse set på postkort« og »19. september 1944 – interneringen af dansk politi og grænsegendarmeri« af Henrik Skov Kristensen, der bl.a. er kendt fra værket »Straffelejren« samt derudover en artikel af Hans Nielsen med »Toldhistorie fra Skagen«.

WWW.ZISE.DK

Digitaliseringen af Zise. Samtlige årgange af *Zise* som tidsskrift fra 1978-2018 ligger nu som pdf-filer på www.zise.dk, hvor de også er søgbare. De enkelte artikler er registreret med forfatternavn og titlen på artiklen. Men der er på sigt mulighed for, hvis frivillig arbejdskraft findes, at tildele artiklerne emneord eller kronologi, så man kan søge bredt i artiklerne. Udlægningen af *Zise* på www.zise.dk indebærer, at selskabet ikke længere lagerfører *Zise* som tidsskrift i papirform. *Zise* vil fremover blive gjort tilgængelig på www.zise.dk to år efter publiceringen. Indtil videre vil selskabet lagerføre *Zise* som årbog.

Kildemateriale – Toldvæsenet. Yderligere en række trykte kilder i form af lovbestemmelser, reglementariske bestemmelser er tilgængeliggjort på www.zise.dk tilligemed en række personalehåndbøger, nu frem til 1975.

Personalia-delene fra de biografiske opslagsværker »*Det danske Toldvæsen*« og »*Dansk Politistat*«, sidstnævnte om Grænsegendarmeriet er også tilgængeliggjort.

Med hensyn til kildemateriale i øvrigt og personalehåndbøger, så vil der efterhånden blive mere tilgængeliggjort på www.zise.dk. Forhåbentlig til gavn og glæde for forskere og slægtshistorikere m.fl.

TOLDEN I SUNDET

The Sound Toll at Elsinore, der er redigeret af Ole Degn, udkom i 2017, og som selskabet udgav i samarbejde med *Museum Tusculanum*, der distribuerer den via sine store internationale distributører, er indtil videre solgt i 100 eksemplarer, hvilket måske ikke lyder af meget, men er efter sigende ret pænt, da alle interesserede, der kan læse dansk, vel har erhvervet den danske udgave.

FREM GANG, KRISE OG STILSTAND – DE DANSKE BYERS HISTORIE 1536-1720

Ole Degns efterladte manuskript *Fremgang, krise og stilstand – De danske byers historie 1536-1720*, som Told- og Skattehistorisk Selskab efter Ole Degns død påtog sig publiceringen af, blev færdigredigeret af Henrik Fode og Inge Degn. Bogen forelå ultimo 2018. Told- og Skattehistorisk Selskab står som udgiver, mens *Museum Tusculanum* har den i kommission. Ole Degn havde på det nærmeste tilvejebragt den fulde finansiering af publikationen, forinden han døde. Det er således principielt en non-profit udgivelse. Der var den 1. januar 2020 solgt 90 eksemplarer af bogen.

TOLDVÆSENETS BYGNINGSHISTORIE

Redaktørerne af »Toldvæsenets bygningshistorie« Henrik Fode og Gunnar Jakobsen har i det forløbne år arbejdet videre med projektet »Toldvæsenets bygningshistorie«.

Det første bind *Toldbygninger på Bornholm*, der er skrevet af Mogens Lau, udkom december 2016, men desværre har salget været forholdsvis beskedent i de næsten 4 år, der er gået siden publiceringen og salget er nu gået i stå.

Toldbygninger på Fyn, Langeland og Ærø er langt fremme, men desværre har den oprindelige forfatter til Odense Toldkammers bygningshistorie ikke overholdt de indgåede aftaler, hvilket har forsinket projektet væsentligt, idet de fleste forfattere har leveret deres bidrag for flere år siden. Først her i foråret er det lykkedes at finde en kvalificeret forfatter til at skrive Odense Toldkammers bygningshistorie. Historikeren Jan Jessen, der er formand for Dansk Historisk Fællesråd, har påtaget sig opgaven at skrive Odense Toldkammers bygningshistorie, og hvor manuskriptet skulle foreligge foråret 2021, selv om en Covid-19 nedlukning og nu igen begrænset betjening i Rigsarkivet forsinker projektet.

Tidligere lektor i historie ved Svendborg Gymnasium, Hans Kaae, har skrevet om toldkamrene Svendborg, Rudkøbing, Ærøskøbing og Marstal

samt Bagenkop Toldkontrol. Museumsinspektør Ingrid Vatne, Museum Vestfyn har skrevet om Assens Toldkammer. Museumsleder Harriet Hansen, tidligere Middelfart Museum, har skrevet om Middelfart og Bogense toldkamre. Museumsinspektør Kurt Risskov Sørensen, Østfyns Museer har skrevet om toldkamrene i Kerteminde og Nyborg. Museumsinspektør Eva Frellesvig, Øhavsmuseet har skrevet om Faaborg Toldkammer, mens Jan Jessen som nævnt skriver Odense Toldkammers bygningshistorie.

Selv om manuskripterne foreligger, så kræver nogle af dem stadig en sidste finpudsning, mens andre er tryklare. Dertil kommer, at nogle af artiklerne mangler illustrationer, så der vil være en del redaktionelt arbejde, forinden artiklerne er helt tryklare. Selskabet satser på at kunne publicere *Toldbygninger på Fyn, Langeland og Ærø* eftersommeren 2021.

Vi har til publiceringen af *Toldbygninger på Fyn, Langeland og Ærø* fået tilsagn om støtte på 20.000 kr. fra Landsdommer V. Gieses Legat, 10.000 kr. fra N.M. Knudsens Fond og 7.000 kr. fra Dansk Lokalhistorisk Forening samt 17.500 kr. fra Fondet af 1844, dvs. i alt 54.500 kr., men må nødvendigvis finde flere fondsmidler for at få tilstrækkelig balance mellem udgifter og indtægter på en sådan udgivelse. Desværre er der en stor risiko for, at en eller flere af bevillingerne udløber inden, vi har nået at få bindet publiceret.

Arkivar Karsten Merrald Sørensen har skrevet om Fredericia Toldkammer, Hans Kaae om Esbjerg Toldkammer, mens lektor Erik Hansen har skrevet om Ikast Toldkontrol. Bestyrelsen har besluttet, at bringe disse bygningsbeskrivelser i *Zise* i de næste årgange af *Zise*, da man ikke forventer at kunne fremskaffe de nødvendige artikler, som dækker denne del af Nørrejylland. Som en konsekvens af det lange forløb har tidligere museumsinspektør Mariann Ploug valgt at bringe sin artikel om Varde Toldkammer i »Fra Ribe Amt 2020«.

Tilsvarende er toldbygningernes historie på Lolland og Falster samt Møn foreløbig skrinlagt, da forfatteren til denne udgivelse er faldet fra.

Det må siges, at det har været særdeles arbejdskrævende ikke blot at skaffe forfattere, men også den løbende opfølgning på tilsagn om artikler. Rykkere og telefonopkald har i nogle tilfælde været nødvendige, men tilsagn er alligevel ikke altid blevet honoreret. Det er forklaringen på, at projektet igen og igen forsinkes. Derfor er udsigterne for en fortsættelse med Jylland og Sjælland samt København og nu Lolland-Falster og Møn meget usikker, men i det omfang, det senere lykkes at få etableret de fornødne aftaler for et samlet område, vil serien blive fortsat. Således forventer vi, at det vil lykkes at få skrevet de vendsysselske toldbygningers historie.

TOLD- OG SKATTEHISTORISK LEKSIKON

Claus Rafner har medio april 2020 afleveret det omfattende manuskript til »Dansk Told- og Skattehistorisk Leksikon«, som dækker told, skatter og afgifter mv. fra tidernes morgen og frem til Danmarks optagelse i EF per 1. januar 1973. Leksikonet dækker således principielt alene tiden frem til Danmarks indtræden i EF, hvor begrebsapparatet og lovgivningen ændredes væsentligt, men forfatteren har dog i stort omfang trukket linier frem til i dag. Leksikonet vil således blive et væsentligt supplement til Dansk Toldhistorie og Dansk Skattehistorie.

Foreløbigt en stor tak til Claus Rafner for hans meget store indsats samt for at vi er nået så langt som vi er nu.

Der vil dog komme til at gå nogen tid, forinden værket vil kunne foreligge trykt, idet redaktionsfasen på et så omfattende værk er meget krævende, idet vi så vidt muligt skal have specialister ind over på de forskellige områder, hvis sådanne da findes. Foreløbigt har Gunnar Jakobsen været inde over tolddelen, mens Anders Lützhøft og Peter Loft har set på skatteområdet. Stor tak til dem for denne betydelige indsats samt ikke mindst for kommentarerne til manuskriptet.

Vi og forfatteren vil dog fortsat gerne have flere til at læse manuskriptet, så hvis nogen mener at sidde inde med den fornødne viden på enten told-, afgifts- eller skatteområdet, så kontakt venligst selskabets sekretær.

Udover kvalitetssikringen af manuskriptet, så skal der også fremskaffes relevante illustrationer, så værket kan blive en indbydende og smuk publikation.

C.F. HOLMS BOG »BIDRAG TIL SUNDTOLDENS HISTORIE

C.F. Holms bog »Bidrag til Sundtoldens Historie« er en kilde, som bringer os meget tæt på Øresundstolden og hvordan den fungerede set med embedsmandens øjne. Bogen blev trykt i 1855 men kom aldrig i handelen, men blev genoptrykt af Kildeskriftselskabet i 1975.

C.F. Holm har skrevet en fortsættelse til det trykte, idet der foreligger 2 manuskripter i Håndskriftsamlingen på Det kongelige Bibliotek, som af Jan Kanstrup er transskriberet, både »Fra Holtens Tid«, som omfatter årene 1839-1850, og »Fra Bluhmes Tid«, som dækker årene frem til Øresundstoldens afløsning i 1857. Jan Kanstrup er fortsat i gang med at kvalitetssikre den transskriberede tekst og sideløbende hermed arbejder han med et forklarende og uddybende noteapparat for alle tre bind.

FLYTNING AF TOLD- OG SKATTEHISTORISK SELSKABS BOGLAGER OG ARKIV

Told- og Skattehistorisk Selskab har nu for 2. gang måttet flytte sit bog- og tidsskriftlager, som først havde til huse i Amaliegade 44 og dernæst i Østbanegade 123, som Skatteforvaltningen er fraflyttet. Boglageret er nu placeret i Skattestyrelsens nye bygning i Høje-Taastrup.

Selskabets sekretær Gunnar Jakobsen og selskabets kasserer Anders Bech Christensen har nedtaget alle bøger fra reolerne samt pakket arkivet ned og anbragt på 24 paller, så meget var der, udover at der også blev et par paller til Told- og Skattemuseet i Oldemorstoft. Tak til Gunnar og Anders for deres store indsats.

TOLD- OG SKATTEMUSEET

Museet Oldemorstoft, der er et selvstændigt museum under Aabenraa Kommune, er ved at have tilendebragt registreringen og bearbejdningen af Told- og Skattemuseets samling, som fremover vil udgøre en væsentlig del af museet, som nu er gået i gang med at planlægge, hvorledes samlingen skal præsenteres.

Da det ikke er lykkedes helt at fremskaffe de fornødne midler til opbygningen af det nye »Told- og Skattemuseum«, har man taget bestik af situationen og arbejdet fortsætter ufortrødent med henblik på at etablere en ny permanent udstilling, som vil ske i etaper over de kommende år. Dette arbejde er dog ligesom så meget andet blevet forsinket af Covid-19.

Dansk Told & Skatteforbunds bestræbelser for at bevare et samlet »told- og skattemuseum« synes således at skulle lykkes.

BESTYRELSEN

Bestyrelsen har siden sidste generalforsamling afholdt et bestyrelsesmøde.

Beretningen blev enstemmigt godkendt af de fremmødte medlemmer.

AD PUNKT 3 - INDKOMNE FORSLAG

Der er ikke modtaget forslag fra medlemmerne.

AD PUNKT 4 - REGNSKAB 1. JANUAR - 31. DECEMBER 2019

Chefkonsulent Anders Bech Christensen aflagde regnskabet for perioden 1. januar 2019 - 31. december 2019 og kommenterede de enkelte punkter i regnskabet.

Regnskabet blev enstemmigt godkendt af de fremmødte medlemmer.

AD PUNKT 5 - VALG AF BESTYRELSESMEDLEMMER MV.

Sekretæren redegjorde for bestyrelsesvalgene.

På valg er:

a. Formand.

Underdirektør i Toldstyrelsen, Preben Buchholtz Hansen blev i 2019 valgt for et år og er derfor på valg igen i år. Preben Buchholtz Hansen er villig til genvalg.

b. Redaktør.

Museumsdirektør Henrik Gjøde Nielsen, er først på valg i 2021, idet han i 2019 blev valgt for to år.

c. 4 bestyrelsesmedlemmer.

På valg er Gunnar Jakobsen og Henrik Fode. Begge er villige til genvalg, idet Henrik Fode, som har været medlem af bestyrelsen siden 2000, tidligere har meddelt, at han ønskede at udtræde af bestyrelsen i 2020, men er blevet overtalt til at fortsætte yderligere en periode. Henrik Fode har tilkendegivet, at det er uigenkaldelig sidste gang, at han genopstiller.

Herefter er der så 4 ledige bestyrelsesposter, hvoraf de to skulle vælges for to år mens de to andre skulle vælges for et år. Bestyrelsen foreslog at udskyde valget af de manglende 4 bestyrelsesmedlemmer indtil næste ordinære generalforsamling i 2021. Gunnar Jakobsen, der har beklædt sekretærposten i næsten 43 år, rundede sidste år de 70, og selv om han ikke nærer planer om at udtræde af bestyrelsen, så er der god grund til også på sigt at finde en afløser for ham, så der vil kunne ske en glidende overgang.

Det er således væsentligt for selskabet at få indvalgt personer, der på sigt vil kunne overtage de opgaver, som i dag især påhviler sekretær og næstformand, dvs. den daglige drift samt publikationsvirksomheden. Heldigvis ligger kassererposten i gode hænder hos Anders Bech Christensen.

d. 2 bestyrelsessuppleanter.

Formanden for Dansk Told- og Skatteforbund Jørn Rise og specialkonsulent Alice Dybdahl blev genvalgt.

e. 2 revisorer.

Chefkonsulent Keld Boysen er villig til genvalg, mens specialkonsulent Peter C. Sibbesen ikke ønsker at genopstille. I stedet foreslås chefkonsulent Niels B. Legaard.

f. En revisorsuppleant.

Som ny revisorsuppleant foreslås fagkonsulent Lars Kryger Nielsen.

Valgene blev enstemmigt godkendt af de fremmødte medlemmer.

AD PUNKT 6 - FASTSÆTTELSE AF KONTINGENT FOR 2021

Kontingentet blev foreslået fastsat uændret, hvilket blev enstemmigt vedtaget.

AD PUNKT 7 - EVENTUELT

Der var intet til dette punkt.

BESTYRELSEN

Bestyrelsen for Told- og Skattehistorisk Selskab består af:

Kontroldirektør Preben Buchholtz Hansen, formand, København.

Mag.art. Henrik Fode, næstformand, Aarhus.

Specialkonsulent Gunnar Jakobsen, sekretær, Birkerød.

Chefkonsulent Anders Bech Christensen, kasserer, København.

Direktør, forskningschef, ph.d. Henrik Gjøde Nielsen, redaktør, Frederikshavn.

MEDLEMSKAB

Medlemskab af Told- og Skattehistorisk Selskab tegnes ved henvendelse til Told- og Skattehistorisk Selskab, chefkonsulent Anders Bech Christensen, Skattestyrelsen, Copenhagen Towers 1, Hannemanns Allé 25, 2300 København S eller på www.zise.dk.

Kontingentet andrager om året 120 kr. for enkeltmedlemmer, 1.000 kr. for institutioner og firmaer, og biblioteker kan tegne abonnement for 120 kr.

PERSONDATAPOLITIK

Efter databeskyttelsesforordningen skal Told- og Skattehistorisk Selskab have en persondatapolitik, der beskytter medlemmer mod uretmæssig brug af oplysninger om dem. Selskabet indhenter og behandler kun almindelige personoplysninger (såsom navn, adresse, e-mail mv.), som er nødvendige for at kunne sende årbogen, anden medlemsinformation og kontingentoplysninger til medlemmerne. Selskabet behandler ikke personfølsomme oplysninger (såsom personnummer mv.) om medlemmerne. Se hele persondatapolitikken på www.zise.dk.

NYHEDSBREV 2021

Der udsendes i første halvdel af 2021 et nyhedsbrev, *Zise – Told- og Skatthehistorisk Nyhedsbrev*, i lighed med det i 2020 udsendte. Nyhedsbrevet vil bl.a. indeholde indkaldelse til generalforsamling samt oplysninger om indbetaling af kontingent for 2021.

BIDRAG TIL *ZISE – TOLD- OG SKATTEHISTORISK ÅRBOG*

Bestyrelse og redaktion opfordrer såvel medlemmer af Told- og Skatthehistorisk Selskab som andre told- og skatthehistorisk interesserede til at indsende bidrag til *Zise – Told- og skatthehistorisk årbog*. Det gælder såvel erindringsartikler som historiske artikler og afhandlinger. Et særkende ved *Zise* er, at årbogens læsere for en dels vedkommende også er bidragydere eller potentielle bidragydere til årbogen. Dette særkende ønsker bestyrelse og redaktion at fastholde. Historiske artikler og afhandlinger underkastes som hovedregel peer review, dvs. fagfællebedømmelse.

STATUS FRA TOLD- OG SKATTEMUSEET OG OLDEMORS TOFT

I sommeren 2020 blev det ved et møde mellem Komiteen til en samlet bevarelse af Told- og Skattemuseet og Aabenraa Kommune besluttet, at igangsætte etableringen af en ny, permanent udstilling på Museum Oldemorstof. Beslutningen blev truffet fordi fundraisingen nu havde stået på i et par år, uden at have resulteret i det ønskede beløb. Til gengæld har Aabenraa Kommune besluttet at bidrage yderligere til etableringsfasen, udover hvad der allerede er tilført af ekstra driftsmidler.

I skrivende stund er museets vejerbod blevet opført, ligesom den af seniorforeningen medfinansierede kunstinstitution ved indkørslen til Museum Oldemorstof er færdigetableret.

Der afholdes – ifølge planen – åbning af udstillingens første etape onsdag, den 31. marts 2021. Her er det tanken, at alle de planlagte elementer af udstillingen vil være bragt i spil, men der vil også i flere tilfælde være tale om en beta-opsætning, som udbygges og færdiggøres i de kommende år.

De fem gode frivillige, som arbejder med samlingen, har nu omtrent færdiggjort en registrant og magasinprotokol over samlingen, der rent fysisk er placeret i Bov.

Mads Mikkel Tørsleff



Fig. 1. Museets vejerbod, endnu under færdiggørelse i november 2020.



Fig. 2. Kunstinstallation udført af Vibeke Fonnesberg, Søndeborg, færdiggjort november 2020.

SMUGLERNES PARADIS – ET TOLDHISTORISK PH.D.-PROJEKT

Museumsinspektør ved Svendborg Museum Nils Valdersdorf Jensen, cand. mag. i historie og museologi, og nu tillige Ph.d.-stipendiat ved Syddansk Universitet, Institut for Historie, Center for Maritim- og Erhvervsstudier, har taget fat på et projekt, som rummer interessante toldhistoriske aspekter.

Ph.d.-projektet er et samarbejdsprojekt mellem Svendborg Museum og Syddansk Universitet, og er støttet af Aage og Johanne Louis-Hansens Fond og D/S Orients Fond. Projektets titel er »Smuglernes Paradis – moral og stat i Det sydfynske Øhav 1850-2000.«

»Alle smuglede – om ikke alene for fordelens skyld, saa for den Tilfredsstillelse, der laae i at snyde Toldvæsnet«, skrev museumsinspektør Johannes Olsen i Den Sydfynske Sejlskibsfarts Historie i 1932.

Smugleri har for søfolk, fiskere og almindelige borgere i landets grænseegne været et acceptabelt, måske ligefrem tilskyndet, tidsfordriv, helt op til nyere tid. Særligt Det sydfynske Øhav har i kraft af sin nærhed til Tyskland og sin maritime profil været et hyppigt brugt smuglerfarvand.

Nils Valdersdorfs Jensen vil i Ph.d.-projektet kortlægge smugleriets omfang og struktur og undersøge, hvordan de sydfynske smuglere agerede, hvad de smuglede og hvem smuglerne var. Smugleriet er i perioden blevet set som en legitim praksis, og i projektet undersøges, hvilke fortællinger, der har været om smugleriet og hvordan det blev italesat.

Kildematerialet spænder fra toldarkiver til smuglersange og ambitionen er at belyse smugleriet både fra statens og fra smuglernes side, særligt med henblik på at afdække, hvilke motiver der angives for at forsøge sig med smugleri.

I international forskning kobles smugleri ofte til grænselandets forhold til staten. I projektet undersøges, hvilket syn på statens legitimitet smugleriet vidner om. Kan smugleriet i Øhavet bruges som en temperaturmåling i forholdet til staten, og i så fald hvordan?

Vi håber på et tidspunkt at kunne læse mere om projektet i *Zise – Told- og skattehistorisk årbog*.

MEDVIRKENDE VED *ZISE - TOLD- OG SKATTEHISTORISK ÅRBOG 2020*

Erik Bank, født 1949, etatsuddannelse mm., fhv. viceskatteinspektør, Nord-sjælland.

Jens Bruhn, R, født 1948, tidligere overlærer ved Nærum Skole, museumspædagog ved Søllerød og Rudersdal Museer, forfatter.

Erik Hansen, født 1947, cand.mag., lektor emeritus, Silkeborg.

Gunnar Jakobsen, født 1949, fhv. specialkonsulent, ansat i toldvæsenet/Told-Skat/Skat 1968-2014, sekretær for Told- og Skattehistorisk Selskab.

Mogens Jensen, født 1943, dr.theol., provst emeritus, Grindsted.

Henrik Skov Kristensen, født 1953, Ph.d., dr.phil., museumschef, Nationalmuseet/Frøslevlejrens Museum, Sønderborg.

Mogens Lau, født 1942, pensioneret viceregionschef i Told-Skat 2020, exam.art i kunsthistorie 1994, udstillingsarrangør mm. på Gudhjem Museum 2001-2015, forfatter.

Finn Laustrup, født 1950, etatsuddannet i Toldvæsenet, fhv. regionschef i Told-Skat Sydjylland.

Hans Nielsen, født 1946, bibliotekar og arkivar, Nordjyllands Kystmuseum, Skagen.

Henrik Gjøde Nielsen, født 1960, cand.phil., Ph.d., direktør, forskningschef, Nordjyllands Kystmuseum, Frederikshavn.

Karsten Merrald Sørensen, født 1982, Ph.d., museumsleder, Museerne i Fredericia.

BØGER OG PUBLIKATIONER FRA TOLD- OG SKATTEHISTORISK SELSKAB

Told- og Skattehistorisk Selskab har 1978-2018 udgivet tidsskriftet *Zise - Told- og Skattehistorisk Tidsskrift*.

Fra 2019 udgiver selskabet *Zise - Told- og skattehistorisk årbog*.

Desuden udgives fra 2020 *Zise - Told- og Skattehistorisk Nyhedsbrev*.

Af særpublikationer er hidtil udsendt:

Den gamle grænse - set på postkort af Jens Bruhn, 1978. Udsolgt.

Toldboder - set på grafiske blade af Jens Bruhn, 1979. Udsolgt.

Kongeaen eller Den gamle Grænse af P. Eliassen, (1925-26), 1980. Udsolgt.

Det danske Gendarmerikorps - grænsens gendarmere og smuglere af Jens Jensen med en efterskrift af Lars Bjørneboe, (1938), 1981. Udsolgt.

Fra Sise til Moms. Træk af det bornholmske toldvæsens historie af Bodil Tornehave, 1981.

Dansk Toldhistorisk Bibliografi - 1982 af Tove Wihlborg Andersen og Gunnar Jakobsen, 1982. Udsolgt.

Krydstoldvæsenet – Det sejlene toldvæsen 1824-1904 af Robert Svalgaard, udgivet ved Holger Munchaus Petersen, 1983. Udsolgt.

Dansk toldhistorie – Fra middelalder til nutid, bd. I-V af Mikael Venge, Henrik Becker-Christensen, Henrik Fode, Anders Monrad Møller, Paul Gersmann, Alf Therkildsen og O. Tobiesen Meyer, 1987-1990.

Toldvæsenet i Dansk Vestindien 1672-1917 af Poul Erik Olsen, 1988.

Odense toldkammers historie 1632-1988 af Otto Madsen og Anders Monrad Møller, 1989.

En tolders erindringer – 54 år i toldvæsenets tjeneste af Henry G. Petersen, 1989.

En tolders liv af Knud Bro, 1989.

Fra toldkammer til speditionsvirksomhed – af Kolding Toldkammers historie af Lars Bjørn Madsen, 1990.

Det gamle Aalborg – Told og skatter på Christian II's tid af Mikael Venge, 1991.

Helsingør Toldkammer af Lars Bjørn Madsen, 1991.

Uniformer i toldvæsen og grænsegendarmeri af Ingeborg Cock-Clausen og Aage E. Hansen, 1994.

Toldarkiver før 1969. Vejledning og nøgle til toldarkiverne i landsarkiverne af Ole Degn, 1994.

Fra Etatsforening til Dansk Told & Skatteforbund af Anders Monrad Møller, 1994.

Grænsen i 75 år, 1995. Udsolgt.

Tolder 1942-1993 af Vagn H. Vinje, 1995.

Tolder og kvinde. En undersøgelse af kvinders ansættelse i en mandsdomineret etat af Karen Hjorth, 1998.

Set gennem mine briller af Peter Søndergaard, 2000.

Dansk skattehistorie – Fra middelalder til nutid, bd. I-VI af Mikael Venge, Leon Jespersen, Claus Rafner, Anders Monrad Møller og Hans Chr. Johansen, 2002-2008.

I hundrede ord. Bladvirksomheden 1903-2003 af Ole Østergaard Pedersen, 2003.

Tolden i Sundet. Toldoprævning, politik og skibsfart i Øresund 1429-1857 red. af Ole Degn, 2010.

Vi agter ... fra torskegilder til klageportal af Henrik Fode og Laust Grove Vejstrup, 2011.

De københavnske Toldassistents Begravelseskasse, 2012.

Toldbygninger på Bornholm af Mogens Lau, 2016.

The Sound Toll at Elsinore. Politics, shipping and the collection of duties 1429-1857 edited by Ole Degn, 2017.

Fremgang, krise og stilstand – De danske byers historie 1536-1720 af Ole Degn, 2018.

Bøgerne kan købes på www.zise.dk, så længe lager haves.

VEDTÆGTER FOR TOLD- OG SKATTEHISTORISK SELSKAB

Navn

§ 1. Selskabets navn er »Told- og Skattehistorisk Selskab«. Dets hjemsted er København.

Formål

§ 2. Selskabets formål er at skabe interesse for told-, skatte- og afgiftshistorie samt for det danske toldvæsens og det danske skattevæsens historie, f.eks. ved afholdelse af foredrag, udsendelse af forskellige publikationer samt udgivelse af tidsskriftet »Zise – Told- og Skattehistorisk Tidsskrift«.

Selskabet samarbejder i videst muligt omfang med andre selskaber og foreninger, der indenfor de nævnte områder har beslægtede formål.

Medlemmer

§ 3. Som medlem af selskabet kan optages såvel enkeltpersoner som institutioner, foreninger og andre juridiske personer.

Udmeldelse

§ 4. Udmeldelse kan kun ske skriftligt med mindst 4 ugers varsel til udgangen af et regnskabsår.

Regnskabsår

§ 5. Selskabets regnskabsår er 1. januar til 31. december. Regnskabet skal revideres af 2 revisorer, der udpeges på den ordinære generalforsamling.

Kontingent

§ 6. Kontingentet såvel for enkeltpersoner som for institutioner m.fl. fastsættes af den ordinære generalforsamling.

Bestyrelse

§ 7. Selskabets bestyrelse består foruden formand og redaktør af 7 medlemmer, der vælges på den ordinære generalforsamling for 2 år ad gangen, således at formanden og 4 bestyrelsesmedlemmer vælges på et års ordinære generalforsamling, redaktør og 3 bestyrelsesmedlemmer på det følgende års generalforsamling. Genvalg kan finde sted. I bestyrelsen skal være mindst 4 personer med tilknytning til told- og skattevæsenet og så vidt muligt en universitetsuddannet historiker.

§ 8. Bestyrelsen konstituerer sig efter hver generalforsamling med næstformand, sekretær og kasserer. Formanden indkalder til bestyrelsesmøde, når der er sager til behandling, eller når et af bestyrelsesmedlemmerne begærer det med anførsel af dagsorden.

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når flere end halvdelen af dens medlemmer er tilstede eller skriftligt har afgivet deres votum over dagsordenen for mødet.

Beslutning tages ved simpel stemmeflerhed. I tilfælde af stemmelighed er formandens stemme afgørende.

Sekretæren fører en protokol over bestyrelsens forhandlinger.

Generalforsamling

§ 9. Selskabets højeste myndighed er generalforsamlingen. Den indkaldes med mindst 14 dages varsel ved meddelelse til selskabets medlemmer. Den ordinære generalforsamling afholdes hvert år i april eller maj med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning.
3. Regnskab.
4. Valg af
 - a. Formand, jf. § 7.
 - b. Redaktør, jf. § 7.
 - c. Bestyrelsesmedlemmer, jf. § 7.
 - d. To bestyrelsessuppleanter.
 - e. To revisorer.
 - f. En revisorsuppleant.
5. Fastsættelse af kontingent.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Forslag fra medlemmerne, der tilsigter en generalforsamlingsbeslutning, skal være sekretæren i hænde senest 1. marts. Alle beslutninger, med undtagelse af de i §§ 11 og 12 nævnte, tages af generalforsamlingen med simpel stemmeflerhed. På generalforsamlingen kan kun afgives stemmer af medlemmer, som møder personligt. Institutioner m.fl. har kun én stemme.

Over generalforsamlingens forhandlinger føres en protokol.

§ 10. Ekstraordinære generalforsamlinger kan indkaldes, når bestyrelsen finder det fornødent, og skal indkaldes, når to bestyrelsesmedlemmer eller mindst 25 medlemmer fremsætter skriftligt krav herom. Indkaldelsen finder sted med 14 dages varsel til selskabets medlemmer.

Vedtægtsændringer

§ 11. Forslag til ændringer i selskabets vedtægter skal fremgå af dagsordenen for den generalforsamling, hvorpå de agtes behandlet. Til vedtagelse af sådanne forslag kræves, at 2/3 af samtlige medlemmer stemmer for det. Såfremt der på generalforsamlingen er flertal for forslaget, men der er færre end 2/3 af samtlige medlemmer til stede, kan det forelægges en ekstraordinær generalforsamling, hvis beslutning herefter træffes med almindelig stemmeflerhed.

Opløsning

§ 12. Forslag til opløsning af selskabet skal behandles på to til dette formål indkaldte generalforsamlinger, der skal afholdes med mindst 14 dages mellemrum. Til vedtagelse af forslaget kræves, at 2/3 af de fremmødte medlemmer stemmer for det.

I tilfælde af selskabets opløsning skal selskabets aktiver anvendes til støtte for told- og skattehistorisk forskning.

Således vedtaget på det stiftende møde i København den 24. oktober 1977 med ændringer af 30. september 1981, 4. oktober 1990 og 12. november 2003.

