

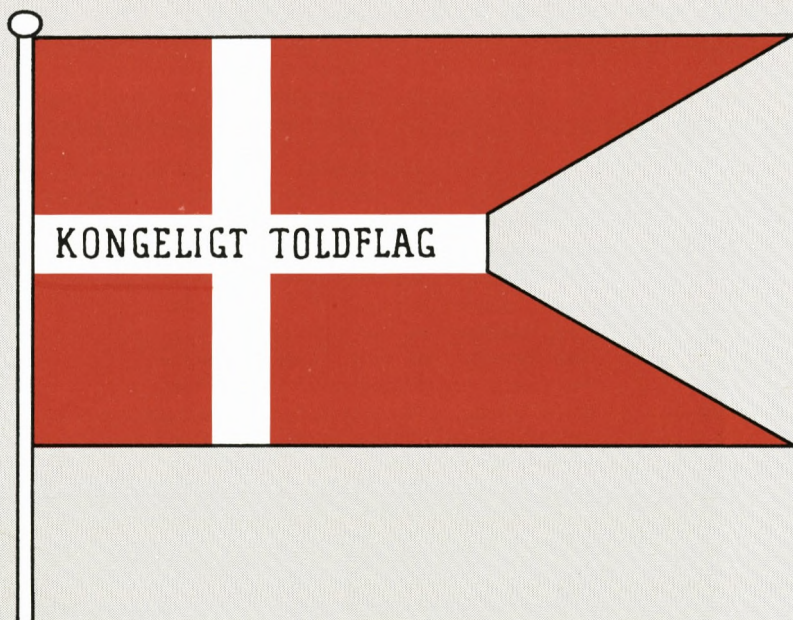
zise

Toldhistorisk Tidsskrift

Nr 2

1985

8 årg



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

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

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

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

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

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

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

Tolddirektør C.A. Nielsen (formand)
Sognepræst Arne Hægstad (næstformand)
Overtoldassistent Gunnar Jakobsen (sekretær)
Overkontorassistent Karin Christensen, Frederikshavn (kasserer)
Dr. phil. Anders Monrad Møller (redaktør)
Vicedirektør Kaj Elkrog
Toldassistent I Aage E Hansen, Padborg.
Departementschef René Mikkelsen

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

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

Forslag til illustrationer og billedtekster må meget gerne medsendes.

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



Forfatterne

Vagn Hansen Vinje, f. 1924. Ansat i toldvæsenet i 1942, fra 1945 med tjeneste i Københavnsområdet. V.H. Vinje har især beskæftiget sig med toldværdiarbejde og efterkontrol, fra 1980 tjenstgørende ved Distriktstoldkammer 6. Udnævnt til vicetoldinspektør i 1968 og toldkonsulent i 1982.

Karen Hjorth, f. 1943. Cand.mag. i historie og kunsthistorie, siden 1969 ansat i Rigsarkivet. Har især arbejdet med kilderne til det 16. århundredes købstadshistorie, med Københavns Universitets arkiv, journal- og kassationsplanlægning og nu senest aflevering og registrering af toldvæsenets arkiver.

Holger Munchaus Petersen, f. 1942. Ansat i toldvæsenet siden 1964, nu leder af det i 1982 genåbnede Toldmuseum, hvis opstilling han har forestået. Forfatter til en række bøger og artikler med søfartshistoriske emner - under udgivelse er trebindsværket om de tidlige danske dampskibe.

1945 — mit første år i det københavnske toldvæsen

Af V.H. Vinje

I toldvæsenet var det tidligere meget eftertragtet at være tjenestegørende i København, dels lærte man mere og var mere anset, dels slap man for de evindelige forflyttelser hvert 3.-4. år fra det ene provinskammer til det andet.

Derfor var jeg særdeles tilfreds, da det efter endt fagkursus 1944 lykkedes mig ved udnævnelsen til toldmedhjælper pr 1.1.45 at blive ansat i København. At det blev Toldkassererkontoret på Toldboden var mindre afgørende, for som toldmedhjæl-

per måtte man efter den tids praksis affinde sig med at tilbringe ca. 4 år på et af toldkassererkontorerne, nemlig til man ved det fyldte 24. år blev tjenestemand og dermed toldassistent.

Denne praksis forsynede toldvæsenets regnskabskontorer med højt kvalificeret arbejdskraft, men for unge mænd i alderen 20-24 år, der lige havde gennemgået faguddannelsen, følte det ørkesløst at tilbringe så lang tid blandt overvejende ældre kvinder med en meget snæver livshorisont



En søndag formiddag på Københavns Toldbod omkring 1974. Fotografiet er taget fra toppen af Frilagerbygningen og viser en del af det store anlæg før nedrivningen få år efter. I det store og hele stammer bygningskomplekset fra den sidste del af 1800-tallet. Foto Leif Nielsen. (Toldmuseet).

og yderst begrænsede interesser. Desuden var opgaverne meget rutineprægede, da de jo mest bestod i beregning, bogføring, bilagsrevision o. lign.

Efter få uger blev jeg imidlertid sammen med en toldmedhjælper fra Pakhusforvaltningen sat til afløsning på Arbejdspengekontoret på Toldboden, idet to gamle kontorister var langtidssygemeldte.

Arbejdspengekontoret var placeret i den bageste del af Frilagerbygningen med indgang under uret. Det var et yderst altdomsk foretagende med høje gamle skrivepulte. Da man ikke mere brugte at stå op, var der anskaffet tilsvarende højbenede stole, som man nærmest måtte klatre op på. Rummet var på langs delt op af en skranke, hvorpå der var en egetræsopbygning med matterede glastruder og nogle lavtsiddende smalle ekspeditionsluger, hvorigennem arbejdspenge kunne indbetales og arbejdslønninger udbetales. Medmindre man åbnede en højtsiddende luge, kunne man ikke se den person, man ekspederede.

Det var småt med brændsel i krigstidens sidste vintermåneder, og Toldbodens gamle dampvarmeanlæg krævede »stødfyring«, d.v.s. at der hver anden time sendtes damp gennem rørsystemet, hvilket forårsagede en infernalsk larm. I det højloftede kontor med de store utætte jernvinduer var de under »stødet« skoldhede varmerør snart afkølede igen, hvorfor vi fra Pakhusforvaltningen var tildelt hver 2 store grå militære uldtæpper. Ved ankomsten om morgenen og efter frokostpausen foretog man en møjsommelig og yderst kunstfærdig selvindpakning på toppen af de høje stole, hvorefter det bare gjaldt om at sidde så urørlig som muligt for at holde varmen.

Arbejdspengekontoret var en af de mange sære institutioner, der i sin tid fandtes på Toldboden. Opgaverne bestod dels i opkrævning af arbejdspenge, f.eks. for udgående angivelser og oplæggelser på Frilageret, dels i udbetaling af daglønnen til told-

bodarbejderne. En arbejdsinspektør og en overformand forestod arbejdsstyrken, der var beskæftiget ved skibene, på pladsen, i pakhuse og vejerboder, medens en regnskabsfører og 3 mandlige kontorister varetog regnskabsfunktionerne. To af kontoristerne var ældre mænd, tidligere underkvartermestre i marinen, som for at bøde på en ringe pension var løst ansat i toldvæsenet. Det var dem, der var bukket under for vinterkulden. Den tredje kontorist var en yngre speditiionsuddannet mand.

Som det stadig er tilfældet med havnearbejdere, blev toldbodarbejderne den gang ansat fra dag til dag. Arbejderne mødte i god tid før kl. 7, overformanden mønstre-



Fra et af kontorerne på den gamle toldbod. Fotografiet fra mellemkrigstiden viser både de høje skrivepulte og det karakteristiske kvindelige islæt (Toldmuseet).

de skaren og udtog det antal arbejdere, han den dag havde brug for. En del af arbejderne var i realiteten permanent ansat, for så vidt som de altid kunne regne med at få arbejde; andre kunne påregne beskæftigelse blot der var arbejde nok til dem, medens de resterende foruden arbejdsmængden også var afhængige af overformandens godtykke. Antagelsen skete ved at de fik overrakt et lille messingskilt, hvoraf der var 3-4 slags.

Da arbejdslønnen var gradueret efter forskellige kategorier af arbejde, gav overformanden efter forhyringen meddelelse til kontoret om hvor mange, der var ansat i hver kategori. Så blev det beregnet, hvor mange sedler og mønter, der skulle bruges for på øre at kunne udbetale hver mand, hvad han skulle have. Pengene blev dagligt afhentet i banken, men i de sidste krigsår



Toldbodens behov for arbejdskraft vekslede fra dag til dag. Skiltet hænger nu på Toldmuseet.



»Under uret« - gavlen af Frilagerbygningen. I forgrunden en gruppe toldbodarbejdere. I baggrunden til højre »Jernporten« og de endnu eksisterende arkader. Ældre fotografi (Toldmuseet).

kneb det med skille mønt, men de *skulle* skaffes, for det var håbløst at få byttepenge tilbage fra disse løsarbejdere. En hel del af dem var sorgløse eksistenser, som skyldte skat, alimentations- og underholdsbidrag. De tog det ret fortrydeligt op, når de blev trukket i lønnen for disse skyldigheder. Var der kommet en krone eller en 25 øre for meget ud af lugen, følte de sig fuldt berettiget til at beholde den. Utilfredsheden kunne give sig udtryk i temmelig grove ord og trusler, hvilket nok er forklaringen på den høje tillukkede opbygning på skranken. Blev larmen for slem, kom den store bomstærke overformand til syne i sin kontordør med et par velvalgte ord, hvorefter tummelen døde bort. Overformanden kunne slå en proper næve, men det var sjældent nødvendigt - det var ham, der rådede for, om der var arbejde at få, næste gang løsarbejderen mødte frem.

Dette pudsige job beholdt jeg indtil sommerferien i begyndelsen af maj måned. Da togene både var overfyldte og håbløst langsomme på grund af flere stop mellem stationerne, hvor der på grund af dårligt brændsel måtte samles damp, cyklede jeg til Fyn den 3. maj uden en eneste punktering trods de opslidte dæk. Hjemme på Fyn oplevede jeg således besættelsens ophør, Wehrmachts tavse grå tog til fods hjemad, englændernes velkomne strøm af biler den anden vej og de glade vidunderligt varme sommerdage. Efter de 14 dage, ferien dengang indskrænkede sig til, meldte jeg mig igen på Toldkassererkontoret, men den tjeneste blev kun af få dages varighed, for miraklet indtraf: Jeg grønne toldmedhjælper blev sat til *midlertidig* tjeneste i Frilagerets Veejerbod.

Det var et fortræffeligt sted at starte med opsynsarbejdet. Der var ikke noget større arbejdspress, så der var rig lejlighed til at spørge en dygtig ældre overtoldassistent til råds. Varerne blev frembudt i udpakket stand, så jeg slap helt for de vanskeligheder, unge toldassistenter i Køben-

havn ellers havde med at få pakhusarbejderne til at pakke ud i tilstrækkeligt omfang. Endelig var varesortimentet temmelig begrænset, så det krævede ikke alverdens tarifieringskundskab at gennemføre fortoldningerne.

I slutningen af juni måned dukkede en totalt uventet og hidtil ukendt opgave frem. I forbindelse med pengeombytningen skulle alle indehavere af værdipapirer lade deres aktier, obligationer etc. registrere hos skattevæsenet. Da det var en uoverkommelig opgave i al fald for det københavnske skattevæsen, bestemte generaldirektør Knud Korst, der jo var chef for både den direkte og den indirekte beskatning, at toldvæsenet skulle assistere ved denne registrering.

Man har vistnok set med både mistro og uvilje på opgaven i Overtoldinspektoratet for København; for man afgav fortrinsvis sit alleryngste og mest uerfarne personale, d.v.s. toldmedhjælpere og kontormedhjælpere, til skattevæsenet. Det hele foregik meget hovedkulds. Pludselig en morgen fik jeg telefonbesked om øjeblikkeligt at begive mig til instruktionsmøde i Hans Nansens Gaard i Gyldenløvesgade, hvor en forvirret flok toldere samledes henad kl. 10. Vi blev informeret om, at vi ville blive udstationeret i forskellige større københavnske banker, hvor indehaverne af aktier, obligationer etc. skulle møde frem med deres værdipapirer samt med en fortegnelse over dem. Opgaven bestod i at afkonferere værdipapirerne med fortegnelsen, hvorefter de blev forsynet med et specielt rødt stempelmærke, der blev annulleret med stempler og underskrifter.

Skattefolkene vidste ikke meget mere end vi selv, så instruktionen blev kortvarig. Inden frokost var vi på vej mod de anviste banker, hvor man var i gang med at finde arbejdspladser til os. Da bankerne jo lå inde med meget store beholdninger dels af egne værdipapirer, dels af de papirer, pub-

likum lagde i åbent depot *), blev vi de fleste steder placeret i disse depotrum, der ikke var synderligt egnede som arbejdspladser.

Publikumstilstrømningen var så stor, at vi i dagtimerne ikke fik gjort meget ved bankbeholdningerne. Vi blev derfor anmodet om at tage lige så mange overtimer, som vi fandt overkommeligt. De mange iblandt os, som ikke havde ekstrairindtægter, var henrykte trods det kedsommelige arbejde og det fine sommervejr udenfor.

Overtidsbetalingen til toldmedhjælpere var ca. 3 kr. i timen, toldassistenter nogle øre mere, og det var en fyrstelig betaling i forhold til diæt taksten på 1,25 kr. i timen. Dog blev det hurtigt opsnuset, at skattevæsenets personale fik 5 kr. i timen - et svimlende beløb i de dage. Den forskelsbehandling ville vi ikke finde os i, så formanden for De Københavnske Toldassistenters Forening tog omgående fat på problemet. Da han ikke rigtigt kom nogen vegne med de nærmere instanser, marcherede han resolut udenom alle autoriteter op til generaldirektør Knud Korst, forelagde ham problemet og meddelte, at hvis vi ikke fik samme betaling som skattevæsenets personale, ville vi overhovedet ikke mere tage overtid. Generaldirektøren afgjorde sagen på stedet, positivt, vi fik de 5 kr.

Da ekstrairindtægterne også for diætsamenslutningernes medlemmer på grund af krigen havde været og fortsat var meget små, så bredte rygten om denne formidable indtægtsmulighed sig hurtigt ved Københavns Toldsted. Hvor man før nærmest havde tvangsudskrevet personale til denne opgave, stod toldtjenestemænd af alle grader snart i kø for at komme med i aftenarbejdet.

*) Bankfolkene lagde megen vægt på at indprente os, at depot skulle udtales på fransk: Depo. Denne belæring har jeg aldrig

Det var en lidt pudsigt situation, når de efter arbejdstids ophør fremmødte velærværdige medlemmer af det med rette frygtede københavnske overopsyn så sig nødsaget til at lade sig instruere, rådgive og revidere af f.eks. sådan en grøn knægt som mig. Det har givetvis ikke bekommet disse ældre toldkontrollører etc. særlig godt, men hvad gør man ikke for pengenes skyld!

Engang i september måned, da jeg vistnok havde nået en overtidbetaling på over 2 000 kr., blev det toldassistentforeningen for meget, så jeg blev kommanderet hjem igen. Men - hvilket mirakel - stadig i toldopsynet! Brovægt 10 - 11 i Frihavnen de sidste dage af september. Der var gang i sagerne, alle de længselsfuldt ventede varer var begyndt at komme igen, bl.a. kaffe, tobak, bananer; men slet ikke i de mængder befolkningen havde forestillet sig. Rygtet



Ved Toldvagt 2. Brovægt 10 og 11 ses til højre i billedet (Toldmuseet).

drig kunnet slippe fra. Den dag i dag siger jeg uvægerligt åbent depo, selv om jeg i øvrigt siger øldepot o.s.v.

om en bananbåds ankomst gjorde folk helt vilde - de sværmede ind i Frihavnen og ud på kajen for at få fat i eventuelle tabte bananer. Ved brovægten og lige uden for Frihavnsporten, hvor hestevognene og de udslidte biler ikke var kommet op i fart, rev og flåede de i emballagerne for at få nogle af de eftertragtede frugter. Det blev i øvrigt kun til skuffelse for de »heldige«, da man jo ikke selv kan modne grønne bananer, så de bliver værd af spise.

Oktober - november måneder blev jeg sat til tjeneste i Toldkontrollen Færger. Den nybyggede svenske færge »Malmöhus« var just sat i fart - et meget smukt skib, hvis linjer imponerede alle; men som vist nok lod meget tilbage at ønske i henseende til konstruktion og maskineri.

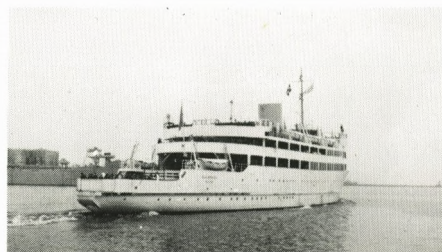
Færgeren havde anløb 3 gange daglig, og den henlås hver gang ca. 2 timer i færgelejet, fordi toldeftersynene af passagererne tog meget lang tid. *Dels* var tilstrømningen af passagerer enorm, alle skulle til slaraffenlandet Sverige og forsyne sig med chokolade, kaffe, the, tobak etc. indenfor mulighedernes grænse, nemlig 25 sv. kr. *Dels* var eftersynene utroligt grundige, enhver pose, taske, og kuffert blev minutiøst endevendt, og man var meget smålig med hensyn til de toldfrie mængder, specielt cigaretterne. Havde den rejsende f.eks. købt en af de den gang meget almindelige 25 stk. pakninger, blev de fortoldet; for maksimum var 20 stk. toldfrit. Fortoldningen var en omstændelig proces, der skulle udskrives rejsegodskvittering med gennemslag indeholdende løbe-nr i toldtariffen, væggtold, værditold og stempelafgift skulle nøje udregnes efter reglementerne; for vi havde ingen tabeller dengang. Derpå skulle cellofanet fjernes og et stort stempel »Toldberigtiget« placeres på pakken. Det tog en masse tid.

Udgående toldeftersyn tog næsten lige så lang tid som det indgående, for gransknin-gen af bagagen var også her meget grundig. Udførselsforbudene for fødevarer skulle

nøje overholdes, så utallige rejsende blev frataget æg, smør, ost og akvavit. Vi hobe-de det hele op i et lille sideværelse i det primitive eftersynslokale. Meningen var, at publikum skulle tage tingene med sig, når de vendte hjem fra Malmö, men de fleste



Da der kom en båd med bananer, kaffe, tobak og andet godt, var det f.eks. DFDS' Florida, som hentede de eftertragtede varer hjem fra den anden side Atlanten og siden mødtes af forventningsfulde menneskemængder i Københavns Havn. Florida var et af de skibe, der bygget i 1944, med det samme kunne sættes ind på de lange distancer. (Holger Munchaus Petersens saml).



Malmöhus som nybygning 1945 - fra Kockums i Malmø. Jernbanefærgeren, der den dag i dag sejler på samme rute, var dengang en repræsentant for det sidste nye i sin art. (Jernbanemuseet).

troede, at varerne var konfiskeret og spurgte aldrig efter dem. Resultatet var, at der bredte sig en temmelig ulidelig lugt af modnende oste og rådnende æg. Til sidst fandt man ud af at bede Frelsens Hær om at afhente de tilbageholdte viktualier etc. med jævne mellemrum. Akkvavitten fandt man vist nok udvej for på anden måde.

Til udgående eftersyn hørte også, at hver enkelt rejsende skulle udspørges om sin pengebeholdning. Der måtte højst føres 100 danske kroner ud af landet, hvorfor en

masse mennesker blev nødt til at deponere overskydende beløb. Der blev udskrevet i snevejs af depositobeviser ved hver færgeafgang. Ved tilbagekomsten udbetaltes beløbene mod behørig kvittering på bevisets bagside. Både jeg og mange kolleger havde kasseunderskud, fordi deponenten i forvirringen og trængselen tog depositobeviset med sig igen. Så måtte man af egen lomme lægge beløbet i kassen, ansøge tolddepartementet om godtgørelse - og pænt afvente den lange ekspeditionstid. Det kunne godt

Den enorme Tilstrømning til Sverigesrejserne afslører, at det danske System for Toldeftersyn hviler paa et umoralsk og upraktisk Princip, der paa een Gang er molboagligt og uden Effektivitet

Tusind Mand gennem Skærsilden

B. T.

Debet i T.

OM REFORM

TOLD-EFTERSYNET GENNEM

Generaldirektør Korst lader udarbejde Lister for Publikum over, hvad der maa føres gennem Tolden

... masard for Toldvæsenet

Til ... til Ønsket om en Reform i Toldvisitationen

TOLDVÆSENET OPMUNTRER DE REJSENDE TIL SMUGLERI

Det vidste jeg ikke —

Dagspressen interesserede sig levende for trafikken over Øresund, hvad der skulle fremgå af disse avisoverskrifter, som stammer fra november 1945.

være surt for en toldmedhjælper med en gage på 250 kr. månedlig at vente 6-8 uger på en 100 kr.-seddel.

To af de tjenestegørende toldassistenter måtte blive tilbage efter færgeafgangen kl. 22. Den ene for at tage sig af »Trækket«, d.v.s. den togstamme af godsvogne fra færgeren, der skulle passere ud af gitterporten benævnt Toldvagt 13. Samtlige godsvogn-nr. skulle noteres, og de vogne, hvis indhold man ikke kunne overse og skønne løbe-nr. i toldtariffen for, skulle forsynes med toldlåse eller toldplomber. Man havde en toldbetjent til hjælp, men det var ofte en af de ældre fungerende toldbetjente, som ikke havde fysik til at kravle rundt på togstammen.

Den anden toldassistent skulle på færgekontolet på 1. sal i toldkammerbygningen opgøre kassen, der aldrig stemte, fordi så mange rodede i den ved eftersynene, bogføre rejsegodsblanketterne og depositobeviserne, både ind- og udbetalinger. Når alt dette var overstået ved 23-tiden eller senere skulle han som følge af en urimelig reminiscens fra Østbanegårdens tid en tur op hos dragerne på Østerport Station for at afvente sidste Helsingør-tog, der eventuelt medbragte indskrevet rejsegods fra Sverige.

Efter en 12-14 timers ståen og gåen ved færgerne og på Østerport godsterræn m.m. var det ikke morsomt at afvente tog, der ofte var forsinkede, og som sjældent medbragte rejsegods. Fristelsen til at stikke af, så snart pligterne på kontolet var overstået, var næsten ikke til at modstå, især ikke når det gjaldt at nå sidste sporvogn eller S-tog. Dragerne på Østerport var altid meget velvillige og loyale overfor toldopsynet, så hvis toldassistenten var gået, besnakkede de i regelen de passagerer, der undtagelsesvis dukkede op, til at komme igen den næste dag.

Der fortæltes dengang en anekdote om, at statens respektindgydende chef, generaldirektør Michael Koefoed, en sen aften personlig havde henvendt sig på stationen

for at få bagage udleveret. En hjælpsom drager, der vidste toldassistenten var gået, greb en gammel tolderhue, der var efterladt deroppe og prøvede at spille rollen som tolder, men den gik naturligvis ikke. Det kan ikke undre, når man erindrer de brave drageres uplejede ydre, lurvede påklædning og brede sjællandske talemåde. Der skal efterfølgende have været en for den pågældende toldassistent særdeles ubehagelig samtale på generaldirektørens kontor. Koefoed var efter sigende en temmelig striks personlighed.

Mellem rejsegodseftersynene passedes så de øvrige forretninger, der var henlagt til Toldkontrollen Færgeren, først og fremmest forsendelses- og fortoldningsarbejdet vedrørende godstrafikken over Østerport Station. De mange ladningsfortegnelser eller forsendelsesangivelser over gods fra Sverige og fra Frihavnen skulle attesteres og bogføres, ligesom der efterfølgende skulle føres kontrol med, at vi fik de foreskrevne ankomstattester - mange måtte der rykkes for. Tilsvarende skulle der udskrives ankomstattester for de tusinder af transitgodsforsendelser, der indgik med jernbanen i Frihavnen.

De fortvivlende toldlåse, der helst skulle bruges for at spare på udgifterne til plomber og snøre, krævede et særligt regnskab. Der skulle rykkes, når de ikke kom hurtigt tilbage. De blev jævnligt borte, og så fulgte der et skriveri til modtagelsestoldkamre, stationer og tolddepartementet. Det var ikke nogen enkel sag at lade en bortkommet toldløs udgå af regnskabet. Ikke underligt at man helst undgik at bruge toldlåsene - også fordi de var tunge at slæbe rundt med i større antal ude på godsterrænet.

Fortoldningsarbejdet omfattede stykgods oplagt på Østerport Varehus og vognladningsgods på terrænet. Da det jo i de dage var nærmest utænkeligt at attestere en klareringsangivelse uden at have set varen, gav det en masse renderi over sporene. En stor del af vognladningsgodset var dog

trælast, som ved udkørslen fra Frihavnen var »Skønnet trælast løbe-nr. 324«, d.v.s. ru trælast til 1,55 kr. pr m³. Det behøvede vi ikke at besigtige, da tarifieringen jo var fastlagt, ligesom det var tilladt at ansætte kubikindholdet efter faktura. Høvlet træ, løbe-nr. 327, 3,50 kr. pr. m³, skulle derimod vejes og kubikindholdet ansættes ud fra vægten ved faste omregningstal, så vi måtte et par gange om dagen ud til den fjerntliggende jernbanebrovægt og påse vejningen. Som regel skønnede vi jernbanevognens påmalede tara rigtig, ellers skulle vi afsted en anden gang for at påse vejningen af den tomme vogn samt have ekstra arbejde med deponering.

Den tjenstlige turnus for færge-toldassisterne indbefattede også Toldvagt 1, Nordre Frihavns-gade, hvor vi på skift aflø-

ste den tjenestegørende toldassistent kl. 16 og blev der til porten lukkede kl. 22. Det var en temmelig kedsommelig tjans, for der var næsten ingen trafik - nogle få vogne med kul eller korn og ellers kun de mere eller mindre berusede gæster fra restaurant Atlanten, der lå inde i Frihavnen vis a vis toldvagten. Fra restauranten blev der holdt udikig med vagten, og det hændte iblandt, at nogen stak i løb gennem porten med en flaske eller en karton, hvis det var observeret, at toldbetjenten på gaden var et ærinde inde hos toldassistenten.

På grundlag af den almindelige tjenestefordeling for Københavns toldopsyn udarbejdede overtoldassistenten i toldinspektørens forkontor en særdeles minutøs fordeling specielt for Frihavnen. Personale fra de fleste tjenesteposter deltog i rejsegodsfetersynene ved færgen. Toldassistenter fra Frihavns Vejerbod, Manufakturhuset og brovægtene deltog altid i dagtimerne, undertiden også ved aftenfærgen. Toldassistenten, der blev afløst fra nattevagt i Toldvagt 14, måtte tage et morgeneftersyn, inden han kunne gå hjem. Toldassistenten i Toldvagt 8 (Kongeporten på Nordre Toldbod), der lukkede kl. 18, måtte møde til aftenfærgen kl. 20-22 uden at få betaling for de to mellemliggende timer. Endvidere var det særdeles almindeligt, at man i tilfælde af sygdom eller anden udeblivelse helt uvarslet blev sat til tjeneste ved aftenfærgen.



Toldlåsen var et stykke inventar, som der blev holdt nøje regnskab med. Den viste lås, mærket DSB og med nummeret 1865 var »hjemskrevet« i Esbjerg (Toldmuseet).



Jernbanebrovægt (Toldmuseet).

Hvorfor affandt vi os med det? Fordi lønningerne efter tjenestemandsløven af 1931 var beskedne, og pristalsportionerne på 10 kr. pr. hoved til høj og lav havde bestemt ikke forbedret vore økonomiske forhold. Hullerne, der skulle udfyldes efter krigstidens mangelsituation, var mange, især for os unge, der i de fem forbandede år var vokset ud af konfirmationstøjet. Kort sagt, vi fandt os i alt, bare der kom overarbejdspenge ud af det; men det var jo netop, hvad administrationen havde pligt til så vidt muligt at undgå. Derfor var det, at tjenestefordelingen i Frihavnen var regnet ud på minutter med en smålighed, man ikke kendte andre steder i Københavns toldopsyn. Generelt gjaldt endvidere den regel, at betalingen for de første 20 overtimer ikke blev anvist til udbetaling før den næstfølgende måned; thi så vidt muligt skulle de afspadseres i den førstkommende måned. Man gik i en evig skræk for at personalesituationen, som det iblandt hændte, skulle bedres så meget, at man fik tildelt frihed i stedet for de hårdt tiltrængte 60-70 kr.

Efter denne digression tilbage til tjenesteforløbet, hvor jeg med forbløffelse konstaterede, at jeg på fordelingen for december 1945 var sat til tjeneste i Toldvagt 2, Søndre Frihavnsvej (nu Folke Bernadottes

Allé). Dengang var Toldvagt 2 så ubetinget Frihavnens hovedport med langt større trafik både af varer og personer end de andre porte. Det var ellers praksis, at kun erfarne opsynsassistenten, der havde været tjenestegørende i Toldvagt 14 (Aarhusgade), blev sat til tjeneste i Toldvagt 2. En ældre kollega gav mig snart forklaringen - jeg var placeret i rækkefølgen, så at jeg automatisk ville få vagten juleaften og julenat.

Selv efter denne nøgterne forklaring var jeg stolt af efter så kort tid i opsynet at blive betroet en så ansvarsfuld post, men også meget beklemmt, for jeg vidste jo selv bedre end nogen, hvor ringe mine faglige forudsætninger var. På den tid var toldassistenten i realiteten ene om ansvaret for toldvagten; thi overopsynet, der kun var til stede kl. 8-16, og som var placeret henne i



Toldvagt 14 i Aarhusgade. Nyere fotografi. (Toldmuseet).



»Atlanten«, beværtningen i Frihavnen ved Toldvagt 1. Navnet må være en forvanskning, en mere eller mindre bevidst »misforstået« fortolkning af Atlas-figuren på bygningens tårn (Toldmuseet).

opgang B i toldkammerbygningens anden ende, interesserede sig normalt ikke meget for, hvad der skete i vagten.

Vagttønnen var på 24 timer - en reminiscens fra krigens sidste år, hvor det efter vagtskifte i aften- og nattetimerne var risikabelt at færdes i mørklagte gader med tyskere, Hippo'er og Schalburg-folk. Når tyskerne af og til dekreterede undtagelses-tilstand, måtte man jo forøvrigt slet ikke færdes ude. Det blev stiltiende accepteret, at toldassistenten og toldbetjenten på skift slumrede i det lille aftrædelsesværelse, når portene lukkedes ved 22-tiden. Det forudsattes, at toldassistenten var vågen kl. 22-2, hvor der endnu kunne forekomme toldekspeditioner, medens toldbetjenten betredes enevagten kl. 2-6, hvor arbejdet sjældent bestod i andet end at åbne portene for de køretøjer, man ikke kunne eller måtte afvise. Da jeg ikke behøver megen søvn, fandt jeg ordningen fortræffelig, fordi den gav mig to hele fridøgn; men de fleste syntes, det var rædselsfuldt.

Den kollega, jeg skulle afløse den første morgen i Toldvagt 2, var en dygtig, moden mand, tidligere toldbetjent og styrmand. Da denne besindige kollegas velkomstord var: »De slår dig ihjel, hvis du ikke passer på«, blev jeg ærlig talt noget ilde til mode. Den nærmere forklaring var, at et krigsskib, som af en polsk besætning var afhæn-

tet i England, var lagt til i Frihavnen om aftenen, og at en flere hundrede mand stor besætning havde delt en åbenbart enorm cigaretbeholdning imellem sig. De polske orlogsgaster havde lynhurtigt opdaget, hvilke priser engelske og amerikanske cigaretter kunne indbringe i det nikotinhungrende København, så de var i nattens løb myldret igennem toldvagten med lommerne fulde af cigaretter. Da de ikke havde penge til at betale told og afgifter med, truede de sig vej gennem toldvagten, nogle endda med bajonetter og pistoler.

Foruden det rigelige antal ordinære ekspe-ditioner, toldvagten bød på, havde jeg hele denne første dag en kø af polske orlogsgaster stående, som nu fredsommeligt ville fortolde cigaretter, for de var jo kommet til penge efter nattens salg. Det var som ovenfor nævnt et tidskrævende arbejde at fortolde cigaretter, så det hele virkede håbløst. En »hjælpsom« over-toldassistent af noget blakket reputation som var tjene-stegørende i Bropillen (en krydsfinérkasse med to skriveborde placeret i vagtlokalet), gjorde dog sit for at afhjælpe trængslen. Når orlogsgasterne fremviste de medbragte cigaretter, stoppede han et vist kvantum i egne lommer og lod dem derefter passere ud i friheden.

Jeg var flere gange i dagens løb henne i opgang B for at klage min nød til overtold-kontrolløren, men der var ingen hjælp at hente. »De må virkelig se at klare det, unge mand«. Sidst på eftermiddagen gik jeg i desperation til selveste toldinspektøren, som mærkeligt nok heller ikke fandt ud-veje for at hjælpe mig, men som dog sluttede audiensen af med at sige, at jeg i hvert fald ikke skulle sætte livet på spil for nogle cigaretters skyld.

Kl. 17 var jeg så alene tilbage i toldvagten med en nyansat toldbetjent-aspirant. Ud og ind af vagtlokalet og langt op ad Sdr. Frihavnsvej myldrede det med sortbørsfolk og prostituerede, som var vilde efter polakkernes cigaretter. Det var umuligt



Toldvagt 2 på et billede fra 1936 (Toldmuseet).

at holde styr på noget som helst - medens man ekspederede én mand, var der 5-10 mand, der bare gik gennem lokalet. Da forholdene hen på aftenen blev helt kaotiske, ringede jeg til ordenspolitiet i St. Kongsgade, men blev bare næset af med, at det ikke var politiets job at passe på toldvæsenet.

Så fik jeg en lys idé - viste det sig - jeg ringede til krisepolitiet og fortalte om den pågående sortbørshandel. I løbet af kort tid stillede et par civilklædte betjente, som ikke var længe om at indse, at der måtte sættes en stopper for dette leben. De havde en viden om, at polakkerne fortsat sorterede under de britiske militærmyndigheder, så de ringede til det britiske militærpoliti i Stockholmsgade. Næsten før telefonen var lagt på, bremsede en jeep op ved Frihavnsporten og en typisk sergeant major med stor moustache og rødpuldet kasket meldte sig til tjeneste og spurgte, hvad han kunne hjælpe med. På uøvet realskoleengelsk fremsatte jeg ønske om at få orlogsgasternes medbragte cigaretter begrænset til 20 stk. ad gangen. Det fandt han helt i orden; jeep'en susede over til krydseren, hvor der blev etableret militærpolitivagt, hvis effektivitet hurtigt blev evident. De få orlogsgaster, vi senere greb med mere end 20 cigaretter, havde dem nemlig skjult i sokkerne. Da krisepolitiet så i øvrigt tvang ordenspolitiet til at rydde gaden, faldt der nogenlunde ro over Toldvagt 2 henad midnat.

Det var ikke så lidt af en ilddåb for en grøn toldmedhjælper, men det stivede unægtelig selvtilliden af, at man havde klarret situationen på egen hånd. Det var man nu ofte nødt til i Københavns toldopsyn dengang, for overopsynet var på få undtagelser nær en samling selvhøjtidelige og diktatoriske herrer, der uimodsagt hundede med både underordnede og publikum efter forgodtbefindende. Man opdagede hurtigt, at man helst ikke skulle søge vejledning hos dem, for man udsatte sig både for arrogante afvisninger, udskældninger

og ry for uduelighed. Hen ad vejen blev man for resten klar over, at arrogancen dækkede over uvidenhed i de fleste tilfælde.

Skriftlig vejledning skortede det også stærkt på. Reglementerne afspejlede kun i ringe grad de meget specielle københavnske forhold. De instruktioner, der en gang i 1930'erne var udarbejdet for tjenesteposterne, var håbløst forsømte og vanrøgtede, hvis de da ikke var bortkomne. I Toldvagt 2 forelå der en samling krøllede og lasede dupliserede blade, som ikke havde været ajourført i årevis, så der var ikke megen viden at hente dér.

Hovedforretningerne bestod i ekspedition af forsendelsesangivelser såvel vedrørende egentligt transitgods som toldgods til provinstoldstederne. En stor del af provinsforsendelserne blev kørt til Kvæsthusbroen til indladning i DFDS's dampere og pakkebåde. Størsteparten af dette toldgods kunne »afgå på tid«, d.v.s. at man anførte afgangsklokkeslettet i attestationen. Så skulle toldopsynet på Kvæsthusbroen skønne, om ankomsten skete så betids, at der ikke kunne have været mulighed for under svinkeærinder i byen at ombytte godset. Det var ren fiktion, for forsendelsesangivelserne afleveredes til formanden ved skibet, og der kunne gå timer, inden DFDS's bud afleverede angivelserne i toldkontrollen. Var der tale om højt beskattede varer skulle emballagerne plomberes, hvis der ikke var for mange kolli, eller ledsages af en toldbetjent til skibet. Grovere, uemballerede varer kunne man lade passere med et skøn over vareart og løbe-nr. i toldtariffen, f.eks. Sk. grove jernvarer lbr. 240.

Der var mange varianter, undtagelser og særtilfælde, som hver krævede sin attestation eller sit særlige stempel, hvoraf der var en stribe så lang. Det var ikke så lige til at finde det rigtige frem, men de gamle kusk og chauffører vidste næsten altid besked. De forstod næppe alverden af de

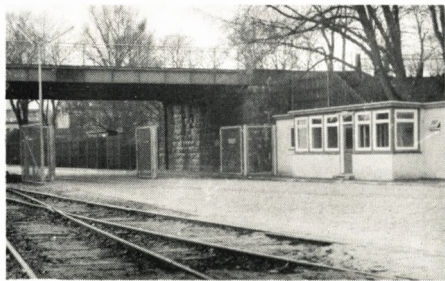
toldmæssige kineserier, men af bitter erfaring vidste de, at det var dem, det gik ud over, dersom toldassistenten havde skrevet eller stemplet forkert. Så måtte de ud på ekstra løbeture mellem opgang A, opgang B og Toldkassererkontorets forsendelseskontor på 1. sal i toldkammerbygningen. Var man ved at gribe det forkerte stempel, tog de til kasketten, udpegede det rigtige og sagde: »Jæ tro'er Ass'den'en hel're sku'ta'e ded dær«. Man stod sig ved at følge deres råd.

Alt i alt var toldvagten en broget butik, hvor snart sagt enhver art og afart af toldekspeditioner kunne forekomme, f.eks. fortoldning af mindre varepartier, kaffeprøver og gavepakker, afstempling af passersedler for maskiner og redskaber til reparation i byen, kontrol med at de kom tilbage igen, opkrævning af aflæsningspenge til Frihavsselskabet. Toldbetjentene på gaden sendte jævnligt trafikanter med større genstande ind, for at toldassistenten skulle tage stilling til, om de skulle fortoldes. Formelt havde toldassistenten ansvaret for toldbetjentenes tjenesteudøvelse på gaden, selv om de umiddelbart var undergivet en overtoldbetjent eller toldvagtmeester, der stod i et lille »skilderhus« midt i gaden. Hvis toldinspektøren fra sit kontorvindue observerede hændelser, han var utilfreds med, var det toldassistenten, der

fik en røffel. En almindelig bebrejdelse var, at toldinspektøren fandt, at man opholdt sig for lidt på gaden, hvad man i realiteten aldrig havde tid til, på grund af de mange ekspeditioner inde i vagtlokalet.

En pudsig form for ekspedition, som vel var en reminiscens fra automobilismens barndom, forekom, når førere af nyere biler bad om at få en toldplombe anbragt på ratstammen, angiveligt for at undgå fremvisning af registreringspapirer og eftersyn af chassis- og karosseri-numre. Der må vel en gang have forekommet tilfælde, hvor biler har flyttet nummerplader over på nye biler inde i Frihavnen, men i 1945 foretoges sådan kontrol vist aldrig. Daværende kronprins Frederik, der jævnligt passerede gennem Frihavnen ad den lukkede vej fra Toldboden, insisterede altid på at få plomber anbragt i sine biler. Når han passerede for udgående, holdt kronprinsen altid stille, åbnede døren og pegede på plomben, selv om vi jo alle kendte ham og hans vogn og ikke drømte om at stoppe ham eller at efterse noget som helst. Det var kendt, at kronprinsen i sine unge år havde færdedes meget på Toldboden og satte stor pris på toldere.

Udenlandske biler fra og til Sverige skulle ekspederes i toldvagten, og det var en indviklet affære i de dage. Lettest gik det med skandinaviske biler, for hvilke man skulle udskrive en forholdsvis enkel blanket i 2 eksemplarer ved indpassagen - ved udpassagen afleverede bilisten blot den medgivne genpart. Alle andre skulle fremlægge Triptyque eller hyppigst Carnet de Passage en Douane (lignede vore dages ATA-carnetter), som skulle afkontrolleres, stemples, ind- eller udpassageblade afrites, og værst af alt, en stor indberetning til Inspektoratet for Tobaksbeskatningen skulle med blækstift udfyldes ved gennemskrivning i 3 eksemplarer med alle de oplysninger, der i forvejen stod på carnet-bladet, der vedlagdes, samt en hel masse mere. Derpå skulle man helst også ud at kontrol-



»Den lukkede vej« gik mellem Toldvagt 8 - Kongeporten ved Gefionspringvandet - og Toldvagt 7 i Søndre Frihavn (Toldmuseet).

lere, at bilens chassiss- og karosserinumre stemte med carnet'et. Nogle trafikanter kørte endda på kontant depositum for told og afgifter, som skulle opkræves eller tilbagebetales. Det internationale bilforsikringskort var ikke særligt udbredt, så der skulle ofte udfærdiges forsikringspolicer og opkræves præmie eller tillægspræmie for overskydende ophold her i landet. Mest gruede vi dog for de tilfælde, hvor der skulle opkræves kørselsafgift hos bilister hjemmehørende i lande, der ikke havde tiltrådt konventionen om fritagelse, f.eks. USA og Island. Praktisk talt ingen tolder kunne hitte ud af regler og takster, men det kunne toldrevisionen heldigvis heller ikke, så vi fik aldrig antegnelser på denne afgift. Bilekspeditionerne var således frygteligt tidkrævende, og det var ofte et nervepres, når sent ankommande bilister stod trippen-de i kø for at nå færgen til Malmö.

Rejsegodseftersyn af søfolk fra skibe, der ankom til Frihavnen, foregik i toldvagten, og det var ofte underholdende og morsomt, selv om der nok kunne blive nogen diskussion om de kvanta cigaretter og spiritus, sømanden skulle have lov at indføre told- og afgiftsfrit. Dengang var der ingen regler for trafikpersonale, og de smålige almindelige rejsegodsregler kunne vi simpelt hen ikke være bekendt at anvende.

Ganske særlig festligt var det at være med til at modtage de mange danske sø-

folk, der havde sejlet for de allierede under krigen. De kom hjem i stort tal i efteråret 1945, og vi havde under hånden fra tolddepartementet fået tilkendegivet, at vi skulle være særdeles large overfor dem. I realiteten skulle de ikke betale told og afgift overhovedet uanset størrelsen af de medbragte kvanta, hvis det ikke ligefrem så kommercielt ud. Når søfolkene omgivet af glade slægtninge kom slæbende ind i toldvagten med al deres bagage, pligtskyldigst pakke-de ud og redegjorde for de medbragte herligheder, var det jo dejligt at kunne slå af-fabelt ud med hånden og sige: »Vær's'go, det er i orden. Velkommen hjem.« De fleste blev så glade og overvældende ved den uventede generøsitet, at de tilbød tolereren en del af deres overflod. Det meste sagde man pligtskyldigst nej tak til, men en enkelt pakke cigaretter, lidt kaffe, te, chokolade, appelsiner eller andre af de længe savnede delikatesser var det jo svært at af-vise. I øvrigt hændte det ikke så sjældent, at sømanden i al ubemærkethed anbragte lidt af de gode sager under den fjerneste ende af den lange skranke, når man havde vendt opmærksomheden mod de næstan-kommende.

Trods al tilbageholdenhed var man såle-des ved juletid i besiddelse af et lille udvalg af alle de lækkerier og nydelsesmidler som størstedelen af landets befolkning sukkede efter. Det tør nok siges, at jeg blev popu-lær hos familien, da jeg hen under aften ju-lelad nåede frem til min landlige fynske hjemstavn.

Alt i alt gik de 11 tjenestedøgn i årets sid-ste måned forbavsende godt for den uer-farne toldmedhjælper. Hver eneste time gav nye erfaringer og ny indsigt såvel i toldvæsenets mangfoldige forretninger i al-mindelighed som i de meget specielle kø-benhavnske forhold i særdeleshed. Det var jo en ret forrygende start på i alt 10 års tje-neste i Københavns toldopsyn. Jeg véd godt, at erindringen har det som soluret, den tæller kun de lyse timer, men alligevel: *Det var en dejlig tid.*



Kronprinsens kontakt med toldvæsenet er foto-grafisk dokumenteret tilbage i 1930'erne - her i bil gennem »Jernporten« (Toldmuseet).

Toldarkiver

Af Karen Hjorth

I løbet af 1984 har Rigsarkivet og de 4 landsarkiver modtaget store afleveringer af toldarkiver, d.v.s. de arkiver, der er skabt af den centrale toldstyrelse, departementet for told- og forbrugsafgifter med tilhørende institutioner og af de lokale toldsteder. Den landsomfattende aflevering er et af de synlige resultater af Rigsarkivets og landsarkivernes fælles arkivtilsyn overfor hele toldvæsenet i 1983.

Arkivtilsyn

I bekendtgørelse nr 91 af 20 februar 1976 er der fastsat bestemmelser om statsinstitutioners arkiver og deres forhold til Rigsarkivet og landsarkiverne. Heri får arkiverne myndighed til at føre tilsyn med den statslige administrations arkiver. Tilsynet omfatter alle forhold, der har betydning for institutionernes arkiver og deres sikring med henblik på fremtidig forskningsmæssig udnyttelse. Den vigtigste bestemmelse er, at intet må kasseres uden rigsarkivarens tilladelse, men derudover omfatter tilsynet også arkivfortegnelser, registrering, ordning, arkivdannelse og aflevering m.m.

Tilsynsmyndigheden udøves overfor centraladministrationen på den måde, at forvaltningen er opdelt i 5 grupper, der hver omfatter et antal ministerier. Hver gruppe ministerier modtager hvert 5. år henvendelse fra Rigsarkivet om behandling af arkivproblemer.

I 1978 kom turen første gang efter den ny procedures indførsel til tolddepartementet og tolddirektoratet. Det blev dengang konstateret, at der var behov for både afleveringer og kassationer. Det blev imidlertid også konstateret, at der var problemer ved begge dele. Hvad aflevering angik, var det et problem at få udskilt de sager af

tolddirektoratets arkiv, der stammede fra tolddepartementet, idet den sammenlægning af sager, der i et vist omfang havde fundet sted, var et brud på det ordningsprincip, der gælder for alle centraladministrationens arkiver. Det kaldes proveniensprincippet og det betyder kort fortalt, at en institutions arkiv skal forblive, som det er blevet skabt i institutionen, således at man, når man skal bruge arkivet, kan anvende det system, institutionen selv har benyttet til at søge sager frem i form af journaler og kartoteker af forskellig art. Tolddirektoratet »lånte« ved sin oprettelse sager, men disse er blevet til i tolddepartementet, registreret i journaler og registre dér og derfor samhörørende med departementets øvrige sager.

Hvad kassation angik, fandt Rigsarkivet det nødvendigt at inddrage den lokale toldforvaltnings arkivdannelse i kassationsbehandlingen, idet det forekom rimeligst og sikrest at koordinere kassationerne i lokal- og centralforvaltningen.

Dette arbejdsprogram var det på grund



Københavnske toldarkiver opbevaret af toldvæsenet.

af opgavernes størrelse desværre ikke muligt at få gennemført i 1978 og sagen blev derfor udskudt til det næste 5-årige tilsyn i 1983.

1983-Tilsynet

Da toldvæsenet igen kom på »femårsplanen« nedsatte rigsarkivaren en arbejdsgruppe på 4 personer fra Rigsarkivet og landsarkiverne til at organisere arbejdet. Gruppen fik nær kontakt med administrationsafdelingen i tolddirektoratet og kontakten med distriktstoldkamrene blev organiseret her igennem.

Første fase i arbejdet var at få overblik over arkivernes omfang og art i central- og lokalforvaltningen. Direktoratet havde som følge af tilsynet i 1978 i de mellemliggende år fået udarbejdet fortegnelser over de sager, der var »udlånt« af departementet i 1965. Der blev tidligt i 1983 dernæst udarbejdet fortegnelser over direktoratets

eget arkiv for tiden 1965-82 og som 3. trin fik alle distriktstoldkamrene besked om at udarbejde fortegnelser over toldkammerarkiver fra både før og efter omlægningen i 1969. Alt blev leveret med prisværdig præcision. Med dette materiale foran sig kunne



Toldarkiver, der er nået frem til ordningsbordet i Landsarkivet for Nørrejylland (Fot. Ejvind Rasmussen, Landsarkivet for Nørrejylland).



Protokoller og pakker bliver identificeret og sorteret efter registreringsmodellen i Landsarkivet for Sjælland.

arbejdsgruppen lægge planerne for det videre arbejde, fordi det tydeligt viste, hvor der var behov for aflevering og kassation.

Som mange i distriktstoldkamrene måske stadig husker, skulle der også måles, hvor meget arkiverne fyldte. Man måler arkivalier i hyldemeter, d.v.s. at man måler bind og pakker hen over ryggen og forestiller sig dem stående på højkant på en hylde.

Et enkelt distriktstoldkammer angav en bestemt gruppe sager i antal sække pr m², men ellers blev også denne opgave løst på tilfredsstillende måde.

Med spænding og forventning begyndte granskningen af fortegnelserne og de gav nogle overraskelser, bl.a. den, at der befandt sig endog meget gamle arkivalier ved toldkamrene på Sjælland. Fra Ringsted toldkammer var der journaler fra 1779 og journalsager fra 1784. For Skælskør toldkammer blev det angivet, at der var journaler fra 1806, men den ældste viste sig at gå tilbage til 1726. Et stort antal af de fynske toldkammerarkiver gik tilbage til midten af 1800-tallet. De jyske toldkammerarkiver var alle af nyere dato, fordi landsarkivet i Viborg i forbindelse med strukturomlægningen i 1969 havde indsamlet de ældste dele.

Men den største overraskelse, selv for hærdede arkivarer, var sammentællingen af de opmålte hyldemeter. Den viste, at der var over 30.000 hyldemeter toldarkiver udenfor landsarkiverne og i dette store tal var der endnu en overraskelse, nemlig den, at de 6 københavnske distriktstoldkamre tilsammen producerede ca 2000 hyldemeter hvert år.

Kassation

Det stod klart for alle, at kassation var nødvendig og igen var fortegnelserne en hjælp, fordi man af dem kunne se, at arkiverne fra før omlægningen i 1969 havde et meget mindre omfang end efter, hvorfor det blev besluttet, at de kunne afleveres i deres helhed indtil dette år, mens de arki-

ver, der var blevet skabt efter de nye distriktstoldkamres oprettelse, skulle underkastes en kassationsbehandling. Denne fandt sted i løbet af sommeren 1983 ved 7 udvalgte distriktstoldkamre, hvor man beredvilligt forklarede, oplyste og hjalp arbejdsgruppens medlemmer.

Arkivvæsenet kasserer arkivalier fordi det ikke er økonomisk muligt at opbevare alt, hvad der produceres i administrationen og arkivarernes opgave er at sikre, at kassation bliver forsvarlig, d.v.s. at der ikke kasseres materiale med unikke oplysninger, som vil have en betydning for den fremtidige forskning. Det gælder altså om på den mindst mulige plads at sikre, at der bevares så meget af en forvaltnings arkiv, at det er tilstrækkeligt til at belyse hvorledes administrationen er foregået, men også til at kunne belyse forhold på det område, der har været forvaltningens ressort.

Arkivvæsenets opgave er altså at sikre, at det også i fremtiden bliver muligt at forske i toldvæsenets forvaltning og i de forhold, som f.eks. toldvæsenets omfattende kontrol med erhvervslivet kan belyse.

Udgangspunktet for kassationsbehandlingen af distriktstoldkamrenes arkiver var den arkivnøgle, der er blevet anvendt i dem alle fra 1974. En forudsætning for at arbejdet kunne nås inden for de givne tidsrammer var, at der kun skulle udarbejdes én kassationsplan, der var gyldig for alle og ikke 32 individuelle. Derfor er det af meget stor betydning, at arkivdannelsen ved alle distriktstoldkamrene er ensartet. For alle saggrupper i arkivnøglen blev der taget stilling til om sagerne skulle bevares eller kasseres, men da arkivfortegnelserne havde vist, at den største mængde sager ikke var omfattet af arkivnøglen, blev der udarbejdet et bilag, som i alfabetisk orden opregner de forskellige typer sager, der findes inden for intern administration, told, afgift og oppebørsel.

Da kassationsplanen for distriktstoldkamrene var færdig, blev der udarbejdet

en tilsvarende for tolddirektoratet således, at de to planer passer til hinanden. Det betyder f.eks., at orienteringsmateriale kasseres der, hvor det kommer til orientering, men bevares der, hvor det bliver udarbejdet og at der i planen som helhed er taget hensyn til om kompetencen for et sagområde er placeret lokalt eller centralt. Ved udformningen af tolddirektoratets kassationsplan er der derfor også taget hensyn til, at tolddepartementets arkiv bevares næsten uden kassationer.

Aflevering

De lokale toldarkiver.

Samtidig med kassationsplanernes udsendelse i maj 1984 blev der givet adgang til at toldkamrene kunne aflevere arkiver fra før 1969 til landsarkiverne. Det var blevet aftalt med direktoratet, at arkiverne kunne



Toldarkiverne er blevet registreret, pakket i arkivkæsker og mærket med titel, type og nummer. Her er Nakskov toldkammer opstillet i Landsarkivet for Sjælland.

afleveres i den stand, de var, og at ordning og registrering samt eventuel konservering skulle finde sted i landsarkiverne for toldvæsenets regning. Herved blev det muligt at sikre, at materialet fik en ensartet ordning og registrering, noget der er af overordentlig stor betydning for den fremtidige udnyttelse af toldvæsenets arkiver.

Afleveringerne er blevet afsluttet i løbet af 1984. Der er afleveret arkiver fra ca 65 gamle toldkamre og omfanget af afleveringerne er ca 700 m.

Der er naturligvis store forskelle i omfanget af de enkelte toldkammerarkiver, som de nu står i landsarkiverne. Det samlede omfang af Sorø toldkammer er 0,25 m mens Århus fylder 80 m og derimellem befinder de øvrige sig. Desværre må det konstateres, at der ikke er bevaret et fuldstændigt toldkammerarkiv. Tidens tand, uvidenhed, manglende tilsyn, flytninger og strukturrændringer har medført, at der er forsvundet materiale overalt. Protokoller og sager er nogle steder blevet væk og man må derfor gennemgå en række toldstedsarkiver for at danne sig et indtryk af hvilke typer sager, der kan findes.

De centrale toldarkiver

Tolddepartementets ældre arkiv er også blevet afleveret. Det drejer sig om sager frem til ca 1965. Denne aflevering er i 2 rækker, nemlig de sager, der er afleveret fra departementet og de sager, som er afleveret fra direktoratet, men som er departementssager fra tiden før 1965. Omfanget af disse 2 afleveringer er ca 700 m. Der er endvidere afleveret sager fra toldrevisionen også frem til ca 1969. Disse afleveringer knytter sig til tidligere, som også er ret omfattende. Den centrale toldstyrelses arkiver i Rigsarkivet dækker nu perioden fra slutningen af 1600-tallet frem til ca 1965.

Forbrugsafgiftsinspektoraternes arkiver er ligeledes blevet afleveret, men de er desværre ret ringe bevaret. Det gælder for inspektoratet for tobaksbeskatningen, in-

spektoratet for øl- og spiritusbeskatningen og inspektoratet for omsætningsafgifter, at der kun er bevaret lidt og temmelig spredt materiale. Om årsagerne hertil, kan der kun gættes, men det skyldes formodentlig at inspektoraternes nyere sager efter 1965 blev fordelt til direktoratet og nogle af de daværende københavnske distrikts-toldkamre. De gamle afsluttede sager fulgte måske med i nogle tilfælde, men blev måske i andre efterladt på lofter og i kældere.

Hertil kommer, at der i det københavnske område er foregået en del flytninger og yderligere en strukturændring i 1980 og deraf følgende sagsflytning. Kort sagt, forbrugsafgiftsinspektoraternes arkiver er delvis forsvundet. Skulle nogle af dette blads læsere have erindring om disse arkiver, vil oplysning herom være meget velkommen. Også viden om, at noget er defintivt forsvundet, er nyttigt for arkivvæsenet.

Overtoldinspektoraterne, der også blev nedlagt i 1965, har heldigvis undgået samme skæbne. Deres arkiver blev afleveret til landsarkiverne kort efter nedlæggelsen.

Registrering

De lokale toldarkiver

En følge af den systematiske og landsomfattende afleveringsprocedure i 1984 var, at det blev muligt at ordne og registrere toldkammerarkiverne efter en fælles model. Ved alle 4 landsarkiver har man også selv lagt kræfter til og i forbindelse med afleveringerne af de nyere arkiver samtidig nyregistreret de tidligere modtagne toldarkiver således at alt indgår i de nye toldkammerregistraturer, der forhåbentlig kan udsendes i løbet af 1985. For hvert af de nu eksisterende distriktstoldkamre er udarbejdet en registratur, som indeholder alle de gamle toldkamre, der er gået op i det nye. Hvert af toldkamrene er registreret på samme måde med kopibøger, journaler, jour-

nalsager, sagligt henlagte grupper, opgaver for andre d.v.s. skibsregistrering, mønstring m.m.

De jyske toldkammerarkiver er de ældste. Der er nogle steder bevaret sager tilbage fra slutningen af 1600-tallet. Fra endnu flere toldkamre også fra det sjællandske område og fra Fyn er der arkiver fra 1700-tallet, også en hel del lange sammenhængende rækker, f.eks. Århus fra 1700 og København fra 1715.

Hvad registreringen betyder for udnyttelsen af et arkiv, bliver umiddelbart indlysende, når man betragter arkivfortegnelserne fra 1983 og de nu udarbejdede registraturer. Fortegnelsen over de ældre dele af Køge toldkammer anførte 3 grupper, kopibøger 1808-1982, journaler 1808-1982 og journalsager 1835-1982. Arkivregistraturen over Køge toldkammer 1808-1965 fylder nu 19 sider, har registreret 26 forskellige typer og omfatter 310 enheder, d.v.s. bind og pakker, der nu enkeltvis kan findes frem fra magasinet ved angivelse af et bogstav og et nummer.

Det er sådanne arkivregistraturer, der snart vil være til rådighed, når man i et hvilket som helst af landsarkiverne spørger om indholdet i et toldkammerarkiv.

De centrale toldarkiver

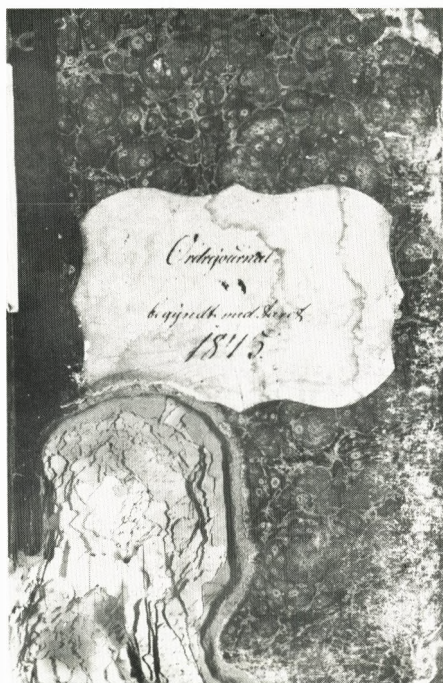
Det er noget vanskeligere at finde rundt i de ca 1200 m, som er afleveret fra tolddepartementet siden dets oprettelse i 1848. Rækker af kopibøger og journaler er let tilgængelige, men journalsagerne er vanskelige at finde rundt i. De er delt i sager henlagt efter nummer og sagligt henlagte sager. Der er foretaget afleveringer i hele perioden med få års mellemrum og til hver aflevering er der udarbejdet en afleveringsfortegnelse. Men på grund af den saglige aktering, som departementet har anvendt, dækker hver fortegnelse ikke sager fra et bestemt åremål, men saggrupper med ofte vidt forskelligt åremål.

Som eksempel på dette kan nævnes en række overtrædelsessager, der blev afleveret i 1937. Det er sager vedr. overtrædelser af paragraffer i toldloven og der er blevet anlagt en pakke for hver paragraf. Overtrædelser af § 103-105 er fra årene 1908-28 og overtrædelserne af § 228-229 er fra årene 1928-34. Ønsker man at undersøge overtrædelser i et bestemt årsmål f.eks. 1908-34, skal man altså først lokalisere sagerne i dette eksempel i mindst 3, men måske flere afleveringsfortegnelser. Det, der har styret saggruppernes aflevering i ældre tid, er aktpakkens tykkelse. Når en aktpakke var blevet stor og derfor uhåndterlig i daglig brug, blev de ældre dele af pakken skilt ud og afleveret til Rigsarkivet

og derfor er der store tidsforskelle indenfor hver aflevering. I 1937-afleveringen kan man se en »hurtigtvoksende« saggruppe som »Betingelser for ansættelse som toldbetjent« for perioden 1921-30 ved siden af en »langsomtvoksende« sag som »Dekorationssagen«, der dækker perioden 1898-1916. Denne akteringsmåde - uden afbrydelser ved nogle faste år - gør det vanskeligt at benytte den almindelige måde at søge sager frem på, nemlig ved at slå op i journaler og ved hjælp af journalnummer finde sager frem. I departementets journaler kan man få henvisning til et nummer og derfra finde sagen i rækken af sager, henlagt efter årstal og nummer, men det er langt den mindste del af journalsagerne.

Køge Toldkammer		C. Regnskaber	
C 4.	1835	Regnskabsoversigter, månedlige	1 pk.
C 5.	1871-74	Koncepter til hovedregnskabs-oversigter	1 pk.
C 6.	1836	Regnskabsoversigter for konsumtion, told og havnekassen	1 bd.
C 7.	1849/50	Konsumtionsregnskabsoversigt	1 pk.
	1888-1912, Budgetsager 1921-30		3 pk.
C 8.	1888-1912	Nemlig:	1 pk.
C 9.	1921-25		1 pk.
C 10.	1925-30		1 pk.
C 11.	1890-1916	Oversigter over materiale-udgifter	1 pk.
<u>D. Årsberetninger og indberetninger</u>			
	1862-1929	Årsberetninger	2 pk.
		Nemlig:	
D 1.	1862-85		1 pk.
D 2.	1886-1929		1 pk.
D 3.	1911-22	Årlige indberetninger til over-toldinspektøren	1 pk.
<u>E. Personale og bygninger</u>			
E 1.	1919-26	Sager vedr. tjenestemandsløven	1 pk.

Registratur over Køge toldkammer side 12. Her er fortegnet regnskaber, årsberetninger og sager vedrørende personale og bygninger. Årsberetningerne er en meget interessant kildegruppe i alle toldkamre, idet der i dem gives en detaljeret beskrivelse af virksomheder og økonomiske forhold i distriktet.



Ordre journal fra Store-Heddinge toldkammer 1845. Protokollen, der er 3 cm tyk, har en meget omfattende skade forårsaget af fugt.

Hovedparten vil i journalen have en henvisning til SS, dvs. samlesag og så kan jagen begynde, dels på emnet og dels på den eller de afleveringsfortegnelser, der indeholder sager med det pågældende emne fra det åremål, man søger.

Vil man benytte sager i tolddepartementets arkiv, må man altså være forberedt på at skulle anvende en hel del tid, inden man kan være sikker på at have fundet hele den sagsgruppe, man søger.

Indhold

Hvad er det så for kildemateriale, man kan finde i toldarkiverne. Først naturligvis informationer om told og afgifter og disses størrelse og art, men derudover er der kilder til personalhistorie, bygningshistorie, tekstilhistorie, administrationshistorie, vejrets historie, jernbanehistorie og meget mere. Meget værdifulde er de muligheder for forskning i virksomheders produktion og varetyper, som såvel de lokale som de centrale arkiver frembyder.

For lokalhistorien kan toldkammerarkiverne være en guldgrube, idet der i velbevarede toldkammerarkiver gives meget detaljerede oplysninger om virksomheder,

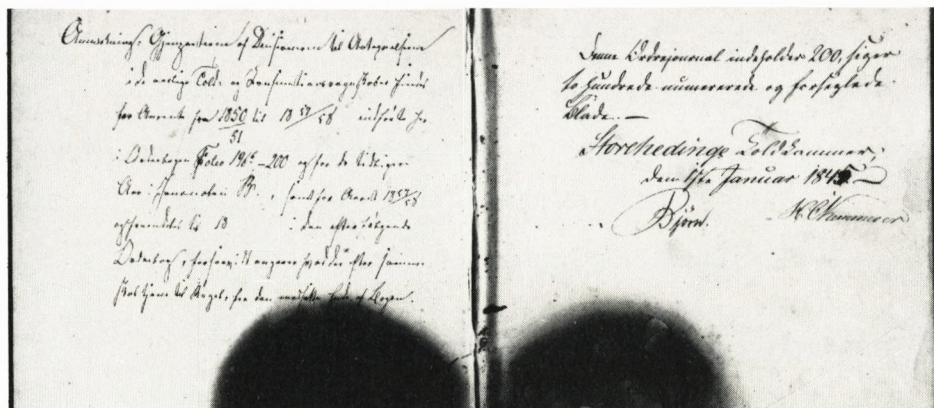
produktion, maskinkraft og arbejdsstyrke, om handel, søfart, ind- og udførsel, den almindelige økonomiske tilstand i distriktet og meget mere. Lå toldkammeret i en havneby kommer dertil en nøje registrering af skibsfarten foruden skibsregistrering og mønstring. Opsyns- og kontrolposternes arkiver bidrager yderligere til kortlægning af aktiviteter i et distrikt.

Det er et stort og meget spændende kildemateriale, der er afleveret til arkiverne og med den registrering, der er ved at være afsluttet, er der åbnet for mange forskningsmuligheder.

Hjælpemidler

De hjælpemidler, man skal benytte til at finde sager i de centrale arkiver før 1848 er Rigsarkivet og hjælpemidler til dets benyttelse I, 1, Kbh. 1983. For tiden efter 1848 er det 2. afdelings generalregistratur (manuskript på 2. afd), samt afleveringsfortegnelser ligeledes på 2. afd.

I landsarkiverne er der afleveringsfortegnelser for overtoldinspektoraterne og registraturer for alle toldkamre, samlet om det nuværende distriktstoldkammer.



Ordre journalen kan kun åbnes til side 1 og vil ikke kunne benyttes med mindre den underkastes en meget omfattende og kostbar konservering.

KONGELIG TOLD FLAG

- et eget og fra alle andre forskelligt flag

Af Holger Munchaus Petersen

Sagnet fortæller, at det danske flag - Dannebrog - faldt ned fra himlen i året 1219. Såvidt forhistorien.

Siden tog militæret i særlig grad flaget til sig som symbol. Orlogsflåden lagde en nærmest formynderisk holdning for dagen, når det gjaldt civile skibes flagføring. Det skyldtes, at Dannebrog under søhelte som Peder Skram, Herluf Trolle, Ivar Huitfeldt, Niels Juel m.fl. tjente som sejrherrenes mærke. Det var derfor ikke helt uden grund, at orlogskaptajn H.G. Garde 1833 kunne skrive om det »os alle så dyrebare Dannebrog«, at »ligesom hjertet banker højt i den danske krigers bryst ved mindet om hine (søhelte), således bliver viljen til frejdigt at udgyde sin sidste blodsdåbe for at vedligeholde flagets ære og pletfrihed urokkelig.«

Orlogsflåden fik i hvert fald gennemført, at kongen i 1690 forbød koffardiskibe at føre og flagmagere at producere splitflag, fløj (vimpel) eller gjøs (et mindre nationalflag, til anbringelse i skibets forstavn). Forbuddet byggede ovenikøbet på ældre forbud om samme emne.

Gentagelser af forbuddene skyldtes naturligvis, at de ikke blev overholdt.

De octroierede handelskompagnier fik kongelig tilladelse til at føre splitflag med speciel mærkning, kongen fik selv et specielt flag med det kongelige våben, admiraler og højtstående søofficerer fik også særligt mærkede splitflag som kommandotegn.

Problemet med disse flagmærker, især til den civile søfart, var, at de ikke blev bekendtgjort for offentligheden. Derfor »smittede« brugen af splitflag. Det gav anledning til mange sammenstød med flagets vogter - den danske flåde.

1741 blev der forsøgt en »oprydning« i flagets brug. Tolderne, der også dengang havde den nærmeste berøring med søfarten, fik således pålæg om at gribe ind, når overtrædelse blev konstateret. Tolderne fik ret til uden videre at idømme bøder på 50 rdl, eller belægge skibet med arrest indtil bøden blev betalt. Såfremt toderne ikke fulgte denne forordning og så igennem fingre med overtrædelser, skulle de selv betale bøden.

Tolderne sejlede også selv med mindre fartøjer og de havde ofte problemer med at gøre deres autoritet gældende. Intet steds nævnes hvilket flag, de små krydsfartøjer sejlede under, men antagelig var det et rent splitflag.

På de større - sågående - krydstogter anvendtes flådens skibe til smuglerjagt. Her var der næppe problemer med at gøre autoriteten gældende. Skibene var forsynet med rent splitflag og bevæbnede, så der kunne sættes fysisk magt bag kravet om kontrol.

Søkrigskancelliet indgav 1743 forestilling til kong Christian den Sjette om ordning af flagføringen. I denne forestilling nævntes også toldvæsenet. Kancelliets forslag var, at da »visse toldbetjente er tilladt i deres forretninger at føre flag, så burde det vel føres agter på chaluppen og være *Distincueret*, som og er skik hos andre nationer, med tvende nøgler udi midten af flaget.«

Dette forslag fik kongens godkendelse 22. juni 1743. Nøglerne var Rentekammerets symbol, og hentydede naturligt nok til pengekasen! Rentekammeret havde på denne tid toldvæsenets centrale administration, så toldernes flag blev et splitflag

med to korslagte nøgler i et stort hvidt midterfelt.

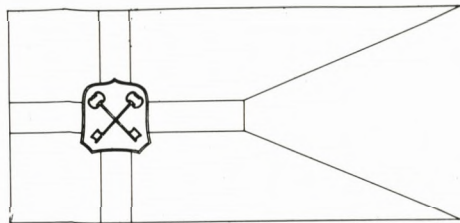
Rentekammerets Visdomsbog, som ellers rummede praktiske oplysninger om næsten alt vedrørende toldvæsenets arbejde, nævnte ikke denne nyskabelse, ligesom den heller ikke blev bekendtgjort for offentligheden. Spørgsmålet må så være, om dette flag overhovedet blev taget i anvendelse af tolderne.

Søkrigskancelliet arbejdede videre med en generel ordning af flagføringen. Kongen approberede 1746 »et af Admiralitetet allerunderdanigst gjort forslag, om en Egalité udi den slags flag, som koffardi-skibene og Commiss-farerne udi Vores riger og lande er tilladt at bruge.«

Forordningen blev trykt 1748, og dens § 1 berettede, at »Det Danske Couffardie-Flag, skal være et rødt Flag, med hvidt Kaars uden Split: Og skal, naar Flaggets Breede ved Stangen sættes som Basis og Grund for Proportionen, det hvide Kaars eller Kryds være $1/7$ af flaggets Breede ved Stangen; De 2de agterste røde Qvarteere være en liige Fiirkant, og de forreste røde Qvarteerer være $6/4$ af de agterste Fiirkanten.«

Toldvæsenets skibe hørte ind under Forordningens § 6, hvori stod:

»Som alle Vores Egne Os tilhørende Couffardie-Skibe, skulde føre det Danske Couffardie-Flag, fra Campagnen (under nokken af gafflen eller på flagspillet); men fra Bougsprydet een Konge-Giøss (lille



Flaget med de korslagte nøgler, der næppe nogensinde reelt kom i brug (Rigsarkivet).

splitflag forrest i skibet), og fra Toppen Konge-Fløyer (splitvimpel);«

Koffardiflaget var fra 1757 et stutflag med stort hvidt midterfelt, hvori kongens navnetræk var vist. Straffen for at overtræde denne forordning var som tidligere - bøder på 50 rdl.

Heller ikke denne forordning blev efterlevet, det blev senere gentagne gange nødvendigt at indskærpe reglerne.

Søgående toldkrydstogter i 1760'erne og 1770'erne skete med orlogsskibe og enkelte gange med mindre lejede handelsskibe. De lejede handelsskibe blev bemanded med folk fra Orlogsflåden.

Det praktiske problem med at få skipperne overtalt til at lade sig undersøge, gav Admiralitetet i et brev til Generaltoldkammeret følgende anvisning på:

»Til at forcere en sejler til at opbrase, som næsten daglig vil indfalde, udfordres ligesåvel skud som et kommandotegn fra skibet. Dette kommandotegn kunne ikke være andet end en vimpel ...«

Vimplen var samtidig uhyre praktisk - for flåden - det var nemlig kun søofficerer, der måtte anvende dette værdighedstegn, og ikke kvartermestre, som ellers til daglig var fuldt kvalificerede til at føre kongelige fartøjer. Flådens fordel var så en passende beskæftigelse i danske farvande for søofficerer, Generaltoldkammeret betalte jo regningen.

De lokale toldkrydsere anvendte »Konge flag« (orlogsflag med split). Det var i hvert fald det flag toldbetjent Schmidt ved Stige anskaffede 1768, da han til tjenestens befordring anskaffede en jolle med tilbehør. Flaget var slidt op 1781.

Lokale toldkrydsere havde stort besvær med at hævde deres autoritet, især var det galt i Norge. Toldbetjentene henvendte sig til stiftamtmand og generaltolddirektør Levetzau om deres daglige problemer. Når tolderne på deres krydstogter prajede ud eller indpasserede skibe for kontrol, ville skipperne som oftest hverken mindske sejl

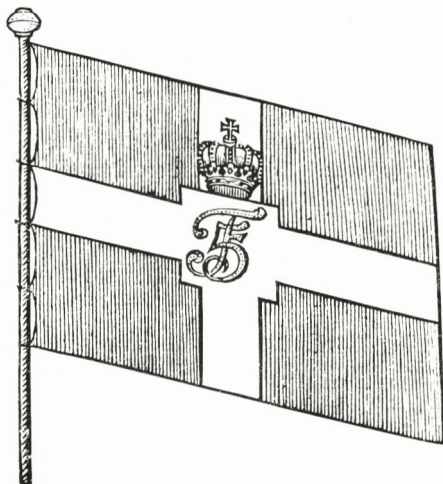
eller brase op, som ellers var påbudt i toldrullen. Endnu mindre ville skipperne lade tolderne komme ombord.

Når en sådan skipper senere blev stillet til ansvar for sin utilbørlige og ulovlige optræden, var svaret i almindelighed, »at de ej have kendt krydsbetjentene, at det flag de førte på bådene, var det eneste tegn, hvorpå de skulle kende dem, men at det var vist intet vist kendetegn, siden alle lastbåde også føre flag.«

Levetzau foreslog derfor, »at krydsbetjentene måtte gives et vist og fra andre forskelligt flag, der kunne gøre deres både kendelige, og betage skipperne al indvending og undskyldning.«

Generaltoldkammeret sendte forslaget til det kongelige Admiralitets- og Commisariats Collegium og udbad sig forslag til hvilket flag og hvilket tegn i flaget der burde gives krydsbådene.

Admiralitetet var positivt indstillet og udarbejdede forslag, der bl.a. indeholdt tegning af et splitflag med sort krans og sort tekst i flagets midte.



Koffardiflaget med monogram, anvendt af fartøjer på middelhavsfart. Monogrammet indføres for at undgå forveksling med Maltas flag.

Forslaget blev af Generaltoldkammeret fundet »bekvem til hensigten og i alle måder antageligt.« Dog ønskede man i stedet for den sorte tekst og krans en blå eller grøn farve, eftersom man fandt smukkest og bedst.

Den endelige godkendelse af forslaget blev overladt kong Christian den Syvende, der resolverede:

»Det er Vor allernådigste vilje, at krydsbetjentene i Norge må, for at kunne gøre sig kendte for de sejlene i fornødne tilfælde, gives et fra andre forskelligt og efter indberemtet tegning på den foreslåede måde forfærdiget toldflag til at føre på deres både, når de fare i Vor tjeneste. Disse toldflag har Kammeret straks at lade forfærdige, så mange som behøves, og derefter at lade uddele til vedkommende betjente. Omkostningen som dertil medgå, må af Vores kasse bestrides.«

Det nye flag blev bekendtgjort ved en Placat af 4. juni 1778 og en tilsvarende placat for »visse toldbetjente i Danmark« blev bekendtgjort 18. december 1780. Toldflaget var hermed virkeligt og lovformeligt indført både i Norge og Danmark.

Den store Forordning om Tolden og Kiøbstæd-Consumtionen i Danmark og Norge af 1. februar 1797 var på en del områder en opsamling af tidligere love/plakater, forordninger og sædvaner. Det var også tilfældet med forordningens § 95 om legitimation, efter omtale af den personlige legitimation - toldtegnet - kom:

»Ligeledes skulle de betjente, som krydse ved kysterne, eller i fjordene, havnene o.v., have et rødt flag med hvidt kors, splittet for enden, med indskrift i midten KONGELIGT TOLDFLAG. Når de ... hejse sådant flag, kan undskyldning med ikke at have kendt dem, såmeget mindre antages.«

Det var en væsentlig, redaktionel forkortelse af de to forordninger fra 1778 og 1780, og flaget ændrede ved denne lejlighed både beskrivelse og navn fra KONGELIG TOLD=FLAG til KONGELIGT TOLD-

FLAG. Kransen nævntes heller ikke i teksten.

Toldvæsenet var imidlertid ikke i tvivl om flagets udseende. Det var modellen fra 1778/1780 der brugtes.

Denne vished kom klart til udtryk 1824, da Krydstoldvæsenet blev genoptaget i toldvæsenets eget regi. Nogle af de fartøjer, der skulle på krydstogt, var lejede handelsskibe og skulle naturligvis forsynes med udstyr til det specielle formål, det var med ting som råber, kikkert, vægt, jernsøger, toldsegl og toldflag. Hos Flag- og Kompasmager F.M. Weilbach fremstillede et »Dansk Konge Flag«, bemalet med ordene KONGELIG TOLD FLAG omkredset af en laurbladkrans.

Lokale krydsfartøjer udførte stadigvæk deres opgaver. Legitimationen for disse var også tydelig. Fåborg Toldkammer henvendte sig 1833 til Generaltoldkammeret om en nyoprettet kontrolpost ved Bøjden,

dertil var anskaffet en lille båd, og: »ved denne lejlighed tager jeg mig tillige den underdanige frihed at andrage om, at erholde tilsendt et af de mindre kongelige toldflag til brug for krydsjollen.«

Knap en måned senere kom Generaltoldkammerets svar:

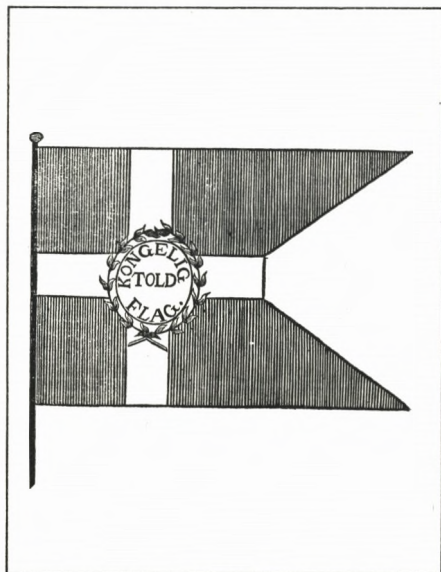
»Toldflag for jollen til krydsbåd ved Bøjden oversendes med pakkeposten og bliver efter modtagelsen at opføre på de årlige fortegnelser over Told- og Consumtionsvæsenets inventarier. Betalingen for dette flag 5 rdl føres under fornøden forklaring til udgift i consumtions regnskabet og indsendes med fornøden forklaring til Collegiet.«

Anskaffelse af toldflag var altså en central opgave.

Overtrædelser af flagreglementet fra 1748 var talrige. Admiralitetet forsøgte 1843 at få sat en stopper for dem. Man fik kongens tilladelse til at udarbejde regle-



»Kongelige Told = Flag« indførtes første gang i Norge i 1778.



»Kongelig Told Flag« indført 1780 i Danmark og fortsat i brug det næste hundrede år.

ment for Flag- og Vimpelføring. Reglementet skulle rumme bestemmelser for Orlogsflåden, for statens civile skibe og den egentlige handelsflåde.

Flagføringen på statens civile skibe skulle standardiseres med udgangspunkt i et almindeligt splitflag. I øverste felt ved stangen skulle anbringes en guldkrone, og under kronen den pågældende styrelses »emblem«.

Generaltoldkammeret blev 1844 forespurgt, hvilket »emblem« man ønskede på toldvæsenets flag. Det var ikke et spørgsmål, der umiddelbart kunne besvares.

Der var nemlig flere ting i »Flagsagen«, som havde Generaltoldkammerets interesse. Man mente, at bestemmelser vedrørende den civile søfart af praktiske og traditionelle årsager var Generaltoldkammerets arbejdsområde. Derfor ønskede man at se hele reglementsforlaget, så man selv kunne fremlægge det »civile« islet for kongen. Admiralitetet udleverede dog kun nogle få paragraffer, heriblandt manglede, hvad man *ikke* måtte, ligesom straffebestemmelserne glimrede ved deres fravær. Disse oplysninger ønskede Generaltoldkammeret for »at komme til en klarere anskuelse af omfanget og beskaffenheden af de bestemmelser, som måtte egne sig til herfra at udgå i en anordning angående flagføring.« Tilsyneladende blev de ønskede oplysninger ikke udleveret.

»Emblemet« havde man dog efter nogen tøven taget stilling til i 1846. Skibe, der hørte under General Toldkammer og Commerce Collegium burde, såfremt flagreglementet gennemførtes have følgende mærker:

Krydsfartøjer og land-	
toldsteder	»Toldflag« og »Zoll«
Fyrskibene	»Fyr«
Vagerfartøjer	»Vager«
Ejdergallioten mv.	»Lootse«
Bugserdampskibet på Ejderen	
(under Rendsborg Toldkammer)	»Kanal«

Dampbugsereskibet i Øresund
(under Øresunds Toldkammer) »B.S.«

Endelig burde inspektionsbådene ved Øresunds Toldkammer, som hidtil føre Orlogsflag.

Udover mærkning af flagene skulle de enkelte styrelses fartøjer føre en speciel vimpel til tydeliggørelse af skibets formål.

Generaltoldkammeret havde ingen indvendinger mod denne del af forslaget, men ytrede blot ønske om, at eksisterende flag måtte anvendes indtil nye kunne anskaffes.

Kongen ønskede førend endelig approbering at få nærmere underretning om forholdene i udlandet. Rimeligvis som følge af majestætens død 1848 og krigsudbruddet, skete der imidlertid ikke mere i denne sag.

Men ideen med en vimpel fængede åbenbart, for fra 1847 »for at være såmeget mere kendelige, er toldkrydsfartøjerne, foruden det kongelige, flag der føres som hidtil, forsynede med et kendingsflag på toppen af masten med inskription KGL. TOLDKRYDSER.«

Flagføring blev påny taget op 1854 med det formål at få vedtaget en lov om emnet. Loven skulle gælde både orlogs- og handelsflåden. Initiativet strandede på spørgsmålet om hvilket ministerium, sagen henhørte under.

Samme år som dette forsøg led skibbrud, blev det endelig tilladt alle og enhver i kongeriget at flage med Dannebrog på landjorden. Indtil dette tidspunkt havde det været forbudt, men, som bestemmelserne om flagføring på vandet, var heller ikke dette blevet respekteret.

Retten til at flage med Dannebrog gjaldt alle private. Ingen havde nævnt noget om offentlige institutioner. Toldvæsenets forordninger omtalte ikke flag på toldvæsenets bygninger. Ad forskellige veje kom der dog flag til brug på toldkamrene. 1846 havde Generaltoldkammeret som tidligere omtalt, nævnt, at landtoldstedernes flag kunne mærkes med TOLDFLAG eller ZOLL ligesom skibene. Hvor flagene kom fra

blev ikke nævnt, men en af måderne kunne være, at krydstoldere ved forflyttelse til et landtoldsted medbragte et ældre toldflag, en anden måde var ved forårsklargøringen af krydsfartøjer, her kunne et af de ældre flag være blevet tilbage på toldstedet, hvor skibet havde været oplagt for vinteren.

Generaltoldkammeret instruerede ihvertfald 1847 samtlige havnebestyrelser om, at de havde pligt til at hilse kongelige fartøjer med flag - det skulle selvfølgelig kun gælde hvor »Havneflag haves«. Blandt de fartøjer der var hilsepligt for, var krydsfartøjerne. Landtoldvæsenet fik samtidig pålagt, at »samme regler iagttages af toldvæsenet i land på de steder, hvor toldflag haves.«

Finansministeriet resolverede juli 1852, at såfremt landtoldvæsenets flag i nogen henseende afveg fra forordningen (1797) § 95, da skulle flaget uopholdelig foran-

dres, så det var i overensstemmelse med forordningen.

Det eftersete materiale giver desværre intet svar på, hvilken flagbeskrivelse der blev anvendt, 1797 eller 1778/80?

Landtoldvæsenet måtte ihvertfald føre flag og det var i 1860 så udbredt, at Krydstoldvæsenets nye trykte instruktion i § 20 nævnte:

»Ønsker Landtoldvæsenet i tjenestesager at konferere med et krydsfartøj og i den hensigt stryger og hejser det kongelige toldflag 3 gange efter hinanden, besvares signalet fra krydsfartøjet, ved at det kongelige toldflag stryges og hejses 2 gange efter hinanden, hvorefter krydstoldassistenten begiver sig i land.«

Flagning blev mere og mere almindelig, men noget særskilt reglement for Landtoldvæsenet fandtes ikke. Hassings sam-



»Den forenede Kryds = Escadre« - jagterne »Laaland«, »Sielland«, »Jylland«, »Fyen« og »Langeland« i 1828, alle med »Kongelig Told Flag« vajende fra nokken. Akvarel af krydsbetjent R.C. Hammelew. (Rigsarkivet).

ling af love og bestemmelser fra 1892 kunne kun meddele, at det iøvrigt er »coutume ved toldstederne og de samme underlagte toldkontrolsteder at hejse toldflaget ...«

Dette blev fulgt op af Generaldirektoratet, der 1893 i en resolution - på given foranledning - henviste til cirkulæret af 1848, hvori det »om end ikke udtrykkelig påbudt, så dog må anses som selvfølge, at det kongelige flag på statens fartøjer, altid og ubetinget bør hilses med det kongelige flag på toldkamret.«

Her mærkes udtrykkene »altid og ubetinget«. Toldkamrene skulle altså have både flagstang og kongeligt toldflag.

De sejlene toldere fik endnu et flag. Da den nye krydstoldinspektionsskonnert Argus blev bygget, skaffede krydstoldinspektøren i 1895 en speciel vimpel til skibet. Det var en rød stander med påskrift K.T.I. (Krydstoldinspektør/inspektion).

På Toldmuseets få bevarede flag med krans kan aflæses en mindre botanisk udvikling. Idet laurbærkransen omtalt 1824



Skibbroen i Nyborg ca. 1860 med flag på toldkammerbygningen, anonym kunstner (udsnit af maleri, Nyborg Museum).

blev til egeløv, egeløvet spirede og formeredes siden med agern. Egeløv og agern blev iøvrigt senere en del af uniformsdistinktionerne.

Toldflaget ændrede uomtalt udseende i perioden 1890-1906. Den grønne krans forsvandt, ifølge Toldmuseets grundlægger, toldinspektør Pape, omkring 1890. Tilbage var så det store midterfelt, hvori der med sort skønskrift stod KONGELIGT TOLD FLAG. Ved nærmere eftersyn af fotografier fra begyndelsen af dette århundrede, kan den næste store forandring dateres til omkring 1906. Da forsvandt det store midterfelt, og erstattedes af et almindeligt splitflag, hvor der med store trykte bogstaver i den vandrette linie står ordene KONGELIGT TOLDFLAG.

Flagspørgsmålet var generelt oppe som emne ved skibsregistreringsloven af 1867 og ved dennes revision 1892. Spørgsmålet var her kun de almindelige handelsskibes flag, og det var bestemmelserne fra 1748, der blev henvist til. Tolderne fik iøvrigt pålæg om at melde overtrædelser af flagføring til politiet.

En Flagkommission, der heller ikke fik held til at fuldføre sin opgave, beskrev 1907 toldetatens flaghistorie således:

»Toldvæsenet førte oprindelig splitflag med et hvidt midterfelt, i hvilket en egekrans og inskriptionen KONGELIGT TOLDFLAG, derefter uden egekransen kun med nævnte inskription. Nu benyttes splitflaget, i hvis horisontale hvide stribe findes inskriptionen KONGELIGT TOLDFLAG.«

Ændringerne blev tilskrevet forordningerne af 1797 og Krydstoldvæsenets instruktion af 1860. Det var dog en temmelig forenklet og noget ukorrekt fremstilling af toldvæsenets flaghistorie.

Denne kommissions forslag gik iøvrigt ud på, at statens skibe og fartøjer skulle føre splitflag med mærke, etaternes bygninger på landjorden skulle føre samme flag som fartøjerne. Som 1844-forslaget skulle flaget indeholde en krone, denne gang i hvid udgave. Kommissionen kom iøvrigt så

langt, at lovforslag blev fremsat, men på grund af Alberti-sagen med efterfølgende ministerskifter, kom man ikke videre.

Toldvæsenet anvendte så stille og roligt KONGELIGT TOLDFLAG fra bygninger og fartøjer. Flagene blev indtil 1916 fremstillet af F.N. Halmøe i Nykøbing F. og leveredes i følgende størrelser:

Jolleflag	68 × 130 cm
2 dugs flag	110 × 204 cm
3 ½ dugs flag	163 × 320 cm
4 ¾ dugs flag	220 × 432 cm
5 ¾ dugs flag	274 × 542 cm
7 dugs flag	320 × 625 cm

Herudover leveredes splitvimpler på 22 × 500 cm, 32 × 600 cm og 32 × 750 cm.

Desuden leverede Halmøe som stormflag nogle ældre flag, der oprindeligt var fremstillet til Krydstoldvæsenet, men ved dets ophør sendt til Halmøe. Disse flag var Generaldirektoratets ejendom.

Halmøe ophørte som leverandør 1916, da han ikke længere kunne skaffe materialer på grund af Første Verdenskrig. I stedet kom andre flagmagere til at levere flag til toldvæsenet, også Fængselsvæsenet har iøvrigt leveret kongelige toldflag.

I 1927 nedsatte statsministeren en ny kommission »til undersøgelse af den her i landet bestående flagføring, samt til forbedelse af et forslag til en lov omfattende alle herhen hørende regler.« Lovforslag blev fremlagt, men heller ikke denne gang lykkedes det at få det gennemført.

I forbindelse med denne kommissions arbejde dukkede iøvrigt et nyt flag op, som havde berøring med toldvæsenet. Det var grænsegendarmeriets kommando i Gråsten, hvor man flagede med splitflag forsynet med indskriften GRÆNSEGENDARMERIET og en guldkrone. Nogen hjemmel for dette flag havde kommissionen ikke kunnet finde.

Grænsegendarmeriets øvrige bygninger førte det almindelige KONGELIGT TOLDFLAG.

Toldforvaltningsreglementet fra 1935

indeholdt følgende: »Toldstederne og de under disse hørende toldkontrolposter vil have at flage ...« Det var altså pligt for toldstederne at flage!

Toldforordningen af 1797 blev endeligt

ophævet ved kong Frederik den Niendes underskrift på toldloven af 28. januar 1959. Forordningens § 95 var nu erstattet med lovens § 10, hvor stk. 2 nævner toldvæsenets flagføring: »Toldvæsenets pa-



Kongebesøg i Randers i begyndelsen af dette århundrede. Der flages med Kongeligt Toldflag i udgaven med teksten på én vandret linie (se forsiden).

truljefartøjer skal kunne legitimere sig ved et toldflag (dansk splitflag) med ordene KONGELIGT TOLDFLAG.«

Denne bestemmelse er siden taget ud af toldloven og fra 1971 anbragt i Bekendtgørelse om toldbehandling § 110, stk 2, hvor den gengives med nøjagtig samme tekst.

Et nærmere eftersyn af de flag, der anvendes på toldvæsenets bygninger i dag viser, at der findes to forskellige indskrifter i flaget

Litteratur

Forslag til Flaglov for det danske Rige. København 1908

Betænkning afgivet af Flaglovkommissionen af 19. juli 1927. København 1929.

H.G. Garde: Efterretninger om den danske og norske Søemagt. København 1833.

C.L.L. Harboe: Dansk Marine-Ordbog. København 1839/Genoptryk 1979.

Henning Henningsen: Dannebrog og flagføring til søs. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1969.

Jacob Henric Schou: Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger og Aabne Breve ... København 1777 o.v.

Robert Svalgaard: Krydstoldvæsenet - Det sejlene Toldvæsen 1824 - 1904. Udgivet ved Holger Munchaus Petersen. København/Esbjerg 1983.

Forordning om Tolden og Kiøbstæd-Consumtionen i Danmark og Norge af 1. februar 1797. København 1797.

M. Albertus: Samling af Anordninger og Befalinger vedkommende det ordinaire Told- og Consumtionsvæsen i Danmark, udenfor Kiøbenhavn m.v. København 1831.

M.W. Jørgensen: Told- og Consumtions- forordningen af 1 Februar 1797, med Tillæg ... København 1845.

M.W. Jørgensen: Toldforordningen af 1ste Februar 1797 med de hertil givne endnu gældende ... København 1854.

J.T. Bayer: Den gjældende Told- og Skibsafigts- og Brænderiafigtslovgivning, samt ... København 1876.

V.V. Hassing: Haandbog i Toldlovgivningen paa Grundlag af Forordn. af 1. Febr. 1797. København 1878.

V.V. Hassing m. fl.: Samling af de gældende Love, Anordninger og administrative Bestemmelser vedrørende Toldvæsenet i Danmark. København 1892.

Do - supplementer hertil 1892 - 1910.

Samling af Bestemmelser vedrørende Toldvæsenets organisatoriske og personelle Ordning m.v. Toldforvaltningsreglement I. Del. København 1935.

KONGELIGT TOLDFLAG og

KONGELIGT TOLD FLAG

Dertil kommer så, at en af toldvæsenets bygninger på flagdage flager med et rent splitflag, uden tekst eller mærke. Således kan man konstatere, at der heller ikke i vore dage er fuldstændig egalitet på dette område.

Lovtidende 1959 og 1971.

Finansministeriets Bekendtgørelser 25. november 1969, 9. februar 1971 og 22. december 1982.

Forordning om Undersleb i Told og Consumption at forekomme af de Vare/ som til og fra Smaalandene i Danmark føris. Hafniæ 17. Augusti 1692.

Forordning om Couffardie-Skibes og Commiss-Fahernes, samt de Octroyerede Compagniers Skibes, Flag og Giøss, samt Vimpeler og Fløye. Fredensborg-Slot, 11. Juli 1748.

Placat angaaende Kongelige Told = Flag som Krydsbetientene under de norske Told = Steder herefter føre paa deres Baade, naar de fare i Kongelig Tieneste. Friederichsberg Slot, 4. Juni 1778.

Placat, angaaende Kongelige Told = Flag, hvilke visse Toldbetiente i Danmark herefter maa føre paa deres Baade, naar de fare i Kongelig Tieneste. Christiansborg Slot, 18. December 1780.

Generaltoldkammer og Commerce-Collegii Circularier m.v. Samling, Nr. 2 1847. Nr. 5. 1848 og Nr. 2. 1860 (Instruction for Krydstoldvæsenet).

Utrykt materiale (Rigsarkivet)

Søetaten, Søkrigskancelliet.

SK 162. Kgl. Resolutioner 1743 Nr. 146.

Do. SK 132. Heri originalforestilling, med bilag og tegning af flag.

Søetaten, Admiralitetet.

Kgl. Resolutioner 1846 Nr. 119. Indkomne Sager 1846 ADM. 1138 og 1139. Sager numrene 1040 og 1083.

Rentekammeret.

Visdomsbog, slutningen af 1600 årene - 1762.

Generaltoldkammeret.

Fynske og jyske Kontor. 221.215-216: Sager om Toldkrydstogter med armerede Fartøjer 1776-77 II og III.

Danske Forestillinger og Resolutioner. Norske Forestillinger 1777 No. 29.

Danske Forestillinger og Resolutioner 1781 No. 17.

Danske Konceptforestillinger 1780 No. 329.

Fynske Toldkontor, Journal 1824, No. 449 og 763.

Tolddepartementet.

1. Toldexpeditionskontor. Sager til Journal C. 1891/21 - 1406. Forskellige sagsnumre.

Gruppeordnede Toldsager: Bygningssager Bøjden.

Flag 1913 - 1919. Grp. 4.27.

Toldhistoriske noter

Dansk Toldhistorie

Toldhistorisk Selskab er i færd med at strække kølen til sit hidtil største udgivel-sesprojekt, en dansk toldhistorie i fem bind dækkende tiden fra middelalderen frem til jubilæumsåret 1982.

Etter overvejelser i forberedende udvalg er det valgt at sigte bredt med ret mange sider i mange bind for bedst muligt ikke alene at skildre toldetatens indre historie, men også »væsenets« relationer til det omgивende samfund tiderne igennem. På den ene side vil der i de enkelte afsnit blive taget udgangspunkt i skiftende perioders told- og afgiftspolitik, som den så ud, når målsætningen med toldvæsenets virke var til diskussion. På den anden side skulle der også blive plads til betragtninger over resultaterne, hvad enten det drejede sig om told og afgifters generelle betydning for statsfinansierne eller det gjaldt toldvæsenets effektivitet på det lokale plan, hvor den enkelte tolder var placeret blandt mere eller mindre lovlydige medborgere.

Den overordnede planlægning er lagt i hænderne på en komité bestående af arkivar, mag.art. Henrik Becker-Christensen, vicedirektør Kaj Elkrog, departementschef, cand.polit. Paul Gersmann, overtoldassistent Gunnar Jakobsen, professor, dr.oecon. Hans Chr. Johansen, dr.phil. Anders Monrad Møller og tolddirektør C.A. Nielsen.

Første bind - »Fra åretold til toldetat« - om tiden fra middelalderen indtil 1660 er sat iværk og udarbejdes af den forhenværende redaktør af Zise, dr.phil. Mikael Venge.

Fente bind - »Fra importregulering til moms 1945-1982« - er ligeledes på beddingen med Paul Gersmann som hovedforfatter.

For henvisninger til anvendt materiale en tak til Peter Lyngvald, Otto Madsen og Anders Monrad Møller.

Det trykte materiale er bl.a. lånt på Toldbiblioteket, Søfartens Bibliotek og Marinens Bibliotek.

Arbejdet med de mellemliggende bind tænkes igangsat snarest muligt, og de skrives af henholdsvis Henrik Becker-Christensen - »Protektionisme og reformer 1660-1814«, af arkivar, mag.art. Henrik Fode - »Liberalisme og frihandel 1814-1914« - og af Zises nuværende redaktør, Anders Monrad Møller - »Etaten og traditionerne 1914-1945.«

For den grafiske tilrettelæggelse af værket står Jens Lorentzen, Nationalmuseet.

Finansieringen sker dels ved egne anstrengelser, idet Toldhistorisk Selskab har sat kontingentet op - det er således blevet lidt dyrere at abonnere på Zise. Og hertil kommer en helt nødvendig fondsstøtte bl.a. for ikke at bringe værket op i et urimeligt prisniveau.

Om projektets videre gang vil Zises læsere naturligvis blive underrettet, ligesom man også vil modtage tilbud om subscription, når tiden er inde.

Bognyheder

Toldmuseets leder, Holger Munchaus Petersen, har for nylig publiceret bind 2 i serien om de tidlige danske dampskibe under titlen »Lokalt initiativ«. I bogen gennemgås en lang række dampskibsruter og -rederier fra tiden inden dannelsen af DFDS, da initiativerne blomstrede rundt omkring i den danske provins.

(180 sider, ill., kr. 148,00, Fiskeri- og Søfartsmuseet, Tarphagevej, 6710 Esbjerg V).

Zises redaktør, Anders Monrad Møller, har udgivet »Pibemagerne i Stubbekøbing, et mikrostudie i dansk 1700-tals historie«, en bog som handler om kridtpibemagerne, deres virke og produkt samt deres afsætning indgående belyst ved hjælp af de bevarede toldregnskaber.

(104 sider, ill., kr. 73,20, Falcon Bøger, C.J. Brandts Vej 13D, 2400 Kbh. NV).

Inde i bladet

<i>V.H. Vinje: 1945 - mit første år i det københavnske toldvæsen</i>	48
<i>Karen Hjorth: Toldarkiver</i>	62
<i>Holger Munchaus Petersen: Kongelig Told Flag</i>	69
<i>Toldhistoriske noter</i>	79

