

zise



Toldhistorisk Tidsskrift

Nr 2

1988

11 årg



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

Før o. 1660 omfatter accisen en broget buket af forbrugsafgifter og forhøjelses-told. 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 tre 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)
Toldkontrollør Gunnar Jakobsen (sekretær)
Kontorfuldmægtig Karin Christensen, Frederikshavn (kasserer)
Dr.phil. Anders Monrad Møller (redaktør)
Vicedirektør Kaj Elkrog
Toldassistent I Aage E. Hansen, Padborg
Departementschef Rene Mikkelsen

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

Manuskripter bør - om muligt - være maskinskrivne, 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.

Forside: Se siderne 46-47

Om artikel og forfatter

Forfatteren som yngre i sin flunkende nye uniform fra 1949 er V.H.Vinje, der i ZISE 1985/2 skildrede sit første år i det københavnske Toldvæsen. Denne gang bringes læseren på en rundgang til hovedstadens mange tjenestesteder og får indtryk af den afveksling, som dengang kunne præge tolderens hverdag. Tiden er årene 1945-54 og man ville gerne have kunnet ledsage teksten med en ligeså omfattende kavalgade af illustrationer. Men det er svært. Det er et beklageligt faktum, at netop de første årtier efter krigen re-



præsenteres af et kedeligt hul i Toldmuseets billedsamling. Et par stykker har dog kunnet hentes herfra, Københavns Havnevæsen har venligst stået bi med endnu nogle billeder, og mirakuløst har et privat fotoalbum, som rummer optagelser med rigtige levende mennesker, kunnet graves frem. Der må eksistere mere af den slags. Vel klikkede og blitzede man ikke i samme omfang som senere, men alligevel skal der da nok også dengang have været flere fotogale toldere, hvis album eller negativsamling nu kunne blive til glæde for en bredere kreds. På Toldmuseet hører man gerne nærmere.

Om turnustjenesten i Københavns toldopsyn 1945-1954

Af V.H. Vinje

Selv om jeg i overskriften har søgt at fremhæve, at der kun kan blive tale om brudstykker af et mønster, er det måske alligevel halsløs gerning blot at forsøge på i artikelform at skildre den levende mangfoldighed, man oplevede på de mange tjenestesteder med de vidt forskellige kontrolopgaver og ved kontakten med et omfattende persongalleri af kolleger, arbejdsfolk og publikum.

Det var gammel praksis, at personalet i de københavnske toldkontroller, vejerboder etc. forrettede tjeneste efter en turnusordning. Ved nogle tjenestesteder var turnusperioden kun 1 måned, ved andre 2-3 måneder. Ordningen havde vel sin oprindelse i ledelsens fryt for korruption, hvis tolderen blev for gammel i gårde, men rotationen var også i meget høj grad i personalets interesse. Dels var der overordentlig stor forskel på arbejdsbyrden på de enkelte tjenesteposter, dels var mulighederne for at opnå ekstraindtægter ¹⁾ yderst varierende.

Overtoldinspektoratet for København udsendte hver måned en tjenestefordeling for hele toldstedet. I det meste af den her omhandlede periode blev den udarbejdet i 1. Toldinspektorat, der ledes af toldinspektør P.A. Pedersen. Denne lidt barske og ikke umiddelbart tilnærmelige mand, der kendte hver enkelt toldtjenestemandes dyder og lyder, holdt et vågent øje med, at hver mand kom på sin rette plads. Fx kom kun meget sobre folk til tjeneste i Spiritusvejerboden, ligesom de oversprungne gamle toldassistenter ikke blev sat på tjenesteposter med alt for krævende eller alt for anstrengende arbejdsopgaver.

De hyppige flytninger mellem tjenestestederne bevirkede, at *bogkassen* blev et

uundværligt rekvisit. Det var egentlig en transportabel bogreol, som foruden reglementer og cirkulære-skrivelser indeholdt uniformshuen og de forskellige småfornødenheder, man fandt anvendelse for i tjenesten. Oprindeligt havde den enkelte tolder selv måttet tilvejebringe en eller anden form for opbevarings- og transportemballage, men på denne tid var Overtoldinspektoratet principielt gået ind på at levere bogkasserne, der tilvirkedes i »Maskinen« på Toldboden, men på grund af materiale-mangel i efterkrigsårene kneb det for unge toldassistenter at få leveret de hårdt tiltrængte kasser.

Overtoldinspektoratets lastbil kørte ved månedsskifte i pendulfart mellem tjenestestederne for at flytte bogkasserne i overensstemmelse med tjenestefordelingen. Der kunne gå en dags tid eller to, inden kassen nåede frem, men det gik alligevel ved i ny og næ at kigge i en kollegas reglementer. Engang var jeg så uheldig, at min bogkasse var borte en hel måned, hvor jeg måtte klare mig i Grove Vægt på Toldboden uden reglementer. Det gik såmænd udmærket, for bestemmelserne var ikke helt så mange eller slet så indviklede den gang - toldtariffen kunne man stort set udenad, sådan var den indterpet på fagkursus. Groft taget kunne man opdele det københavnske toldopsyns tjenestesteder i 3 kategorier: Vejerboder og Brovægte, Havnedistrikter samt Frihavnsporte. De hensyn, der skulle tages til ekstraindtægterne og arbejdsbyrderne, gjaldt således ikke de enkelte tjenesteposter, men en rimelig turnus indenfor de 3 kategorier. Efter 4-5 års opsynstjeneste havde man derfor i regelen lært forholdene at kende på de fleste tjenestesteder.

Det var tillige efter et sådant åremål, at de fleste nogenlunde duelige toldassistenter en del af året fik et fast, mere specielt tjenestested, såsom Overtoldinspektoratet, Benzinkontrollen, Frihavnens Valuta- og Lagerkontrol, Toldvæsenets Prøvesamling og Fakturakontrol eller toldkontrollerne på Ford, General Motors, Citroën, DOMI eller Nordisk Diesel.

Det tiltrækkende ved disse faste jobs var først og fremmest, at man nogle måneder af året var sikker på at have alle aftener samt søn- og helligdage fri. I den henseende var tjenesten på Fords og General Motors frilagre særligt attraktiv, fordi disse virksomheder på amerikansk vis holdt lukket om lørdagen. Week-end-lukning lå ellers den gang ude i en fjern fremtid.

Hvert af de nævnte specielle tjenestesteder havde sine vidt forskellige fordele. Man fik uddybet sit kendskab til særlige sider af told- og afgiftslovgivningen, og nogle steder fik man i tilgift lært sagsbehandling og administrativt arbejde. Økonomisk kunne der også være fordele, fx i *Benzinkontrollen*, hvor der var gode skattefrie penge at hente i form af cykelgodtgørelse (15 øre pr km) og timepenge ved eftersyn hos renserier, farvefabrikker etc. i Københavns vidtstrakte tolddistrikt. Den gang havde toldere ikke bil, men trampede på deres cykler i alle vejrlig til Hørsholm, Dragør og Tåstrup - og var glade for tansen.

Vejerboderne

De store vejerboder i København, d.v.s. *Grove Vægt* og *Fine Vægt* på Toldboden, *Nordre Vejerbod* ved Godsbanegården og *Frihavnens Vejerbod*, var bemanded med en fast overtoldkontrollør, 2-3 toldkontrollører og 6-8 toldassistenter/overtoldassistenter samt et varierende antal pakhusarbejdere.

Toldopsynet optrådte i hvide kitler, der udleveredes af Overtoldinspektoratet. Det var ikke spor praktisk - efter kort tids brug så kitlerne forfærdelige ud - men de var lidt

af et statussymbol, der udskilte os fra pakhusfolk og klarerere. Enkelte ældre kolleger, især blandt overopsynet, gik tillige med uniformshue.

Det var vist i løbet af 1930'erne, det var lykkedes at få etableret de såkaldte *kiosker* til beskyttelse mod vejerbodernes larm, støv, træk og højst varierende temperaturer. Kioskerne var en slags glasverandaer opbygget langs en af vejerbodens langsider med en midtersektion til overopsynet - i toldassistentjargon kaldet »Kontrollerburet«. Vi sad alle ved faste skriveborde med front mod vejerboden, og gennem skyderude kunne vi kommunikere med klarereren ²⁾, til hvem der var anbragt en skriveklap og en stol lige uden for.

Ud for hver af toldassistenternes arbejdspladser var der en stor decimalvægt eller en vægt nedsænket i gulvet, idet enhver fortoldning startede med, at det frembudte gods' bruttovægt blev konstateret. Endvidere var der et stort groft plankebord med hamre, koben og andet grej til åbning af emballager samt en balancevægt med lodder. 1 å 2 pakhusarbejdere havde fast plads (ofte gennem en længere årrække) ved hver arbejdsplads. De fremtog godset, foretog bruttovejningen og udpakkede varerne. I princippet skulle toldassistenten overvåge bruttovejning, udpakning og sortering, men da der ofte var flere fortoldninger i gang på samme tid, afventede man som regel, at varerne var udpakket i passende omfang og eventuelt nettovejet, før end man mere aktivt beskæftigede sig med den enkelte ekspedition.

Ved skrivebordet i kiosken foretog vi papirarbejdet, attesterede klareringsangivelser ²⁾, påteggede blå indførselsattester ³⁾ og hvide indførselsanmeldelser ⁴⁾, foretog værdiberegninger på duplikatfakturaer etc. etc., men ellers opholdt vi os mest i vejerboden, hvor det i regelen gik meget livligt og højroret.

Taraen og udpakningens omfang var et hyppigt diskussionsemne, som ofte overskyggede spørgsmålet om varens tarife-



Luftfoto 1952. Til højre Nordre Toldbod med Københavns Havnevæsens bygning, Kongeporten med Frihavns Toldvagt 8 og den lukkede vej til Frihavnen. I forgrunden t.v. Kongetrappen med de to pavilloner, der anvendes ved statsbesøg o.lign. Til venstre en del af Søndre Toldbod med Frilagerbygningen med den gamle fronton hentet fra Chr.VI's toldkammer fra 1735. Frilagerbygningen husede på dette tidspunkt bl.a. Toldbodens Havnetoldkassererkontor og "Forsendel-



sen", hvor der var udførselskontrol og toldbehandling af oplæggelser på Frilageret m.m. Nederst ses Toldbodbommen og ved broen dertil "Firkanten", hvor Toldkontrollen "Toldbodens Skibe" havde kontor i den høje stue, mens der i kælderens var et såkaldt marketenderi, der snarere var en ølstue. Bagude ses bl.a. daværende Meteorologisk Institut og den engelske kirke, St. Albans (Københavns Havnevesen).

ring. Det var ikke ualmindeligt at undlade udpakning, når vi med sikkerhed kunne overtyde os om emballagens indhold. For at spare tid og kræfter brugte man meget at veje kassens låg og herefter multiplicere dets vægt med en skønsmæssigt ansat faktor. Der førtes evindelige diskussioner om, hvorvidt taraen skulle være fx 4½, 5 eller 6 gange lågets vægt. Disse diskussioner var en ren mani, som vist mest blev ført for sportens skyld, for med de relativt lave toldsatser havde nogle kilo fra eller til ikke synderlig økonomisk betydning.

Mange varer blev kun delvis udpakket, for hvis emballagerne var ensartede og ikke indeholdt højtbeskattede varer, som fx silke eller kunstsilke til henholdsvis 15 kr. og 10 kr. i told pr. kg, var det tilladt kun at udpakke 1 å 2 cll af større partier. Endvidere havde tariffen en tara-kolonne, hvor der for hvert løbe-nr ⁵⁾ var anført enten »efter undersøgelse« eller en fast procent-tara, fx sæbe i fustager og kasser 12%. Stod der ingenting gjaldt de i toldlovens § 19 anførte procenter, hvoraf de almindeligst anvendte var 16% for fustager og kasser samt 12% for metalbeholdere. Disse faste procenter var ment som en lettelse for toldbehandlingen, men var det egentlig ikke, for de var omgærdet med besværlige regler for, hvornår de måtte eller skulle fraviges.

Der var tillagt overopsynet bemyndigelse til at tillade, at taraen for en række varer blev ansat efter faktura, når denne skønnedes rigtig. I realiteten overlod overopsynet til toldassistenterne at bruge faktura-taraen, når det var fornuftigt og påkrævet, fx ved fortoldning af farvepigmenter i krydsfinér-fade, for hvilke tara ikke var anordnet. Det hændte engang i Nordre Vejerbod på Godsbanen, at en toldassistent havde ydet tara efter faktura for et parti guldbroncepulver. En noget kantet toldkontrolør påpegede, at taraen skulle ansættes efter undersøgelse, medmindre *han* gav tilladelse til fravigelse. Toldassistenten undlod ganske at diskutere spørgsmålet; han gik

ud i vejerboden og bad drageren, *La's Peter*, om at finde det størst mulige stykke papir og at hælde et fad guldbronce ud derpå. Som sagt, så gjort, og resultatet udeblev ikke, en sky af »guldstøv« svævede rundt i vejerboden og dryssede ned overalt. *La's Peter* glemte aldrig den dag, da han fik forgyldte træsko.

Nu skal det naturligvis ikke glemmes, at varernes rette tarifiering var hovedsagen, og det tør siges, at også tarifieringsspørgsmål affødte diskussioner. Ikke altid alene mellem toldassistenten og den pågældende klarer - sommetider kunne det næsten føre tanken hen på det Storm P'ske: »Undskyld, er slagsmålet privat, eller kan enhver deltage.«

Der var også megen anledning til diskussion, for toldtariffen af 1924 var kun en videreførelse af toldtarifferne af 1908 og 1863, og det indre skelet i disse tariffer var i realiteten en ufuldkommen alfabetisk varefortegnelse som i 1700-årenes toldruller. Manufakturvaregruppen var blevet rimeligt moderniseret i 1941, men resten af tariffen var trods idelige småapperier håbløst utilstrækkelig, da de moderne varer rullede frem. Plastik, nylon, kuglepenne, tv-apparater, elektronik etc. etc. var det næsten umuligt at indplacere fornuftigt i den bedagede tarif. Mere og mere havnede i opsamlerpositionen, løbe-nr 364, Unævnte Varer, 7,5% af værdien. Oprindelig skulle enhver henførsel under dette løbe-nr indberettes til tolddepartementet, men den regel blev suspenderet, for der forekom dagligt tusinder af fortoldninger under løbe-nr 364, specielt henførtes meget af den nye elektronik herunder.

Engang, hvor talen faldt på tariffens besværligheder, sagde en lun gammel toldkontrollør til mig: »Det skal De slet ikke være så ked af, unge mand, for det er fortolkningen af tariffen, der skaffer os den aura af magi og sortekunst, hvormed vi hævder vor autoritet.« Visse af vore handlinger bidrog måske også til en sådan »aura«. Skulle det undersøges, om overflade-



Fine Vægt, Toldboden, beg. af 1950'erne. Typisk vejerbodssituation, hvor toldklareren (i midten) mødes over godset med pakhusarbejder og toldassistent. Til højre pakhusarbejder P.A.Clausen, f.1907. Toldassistenten i den hvide kittel er den senere kontrolchef P.H.Mikkelsen, f.1931. (P.H.Mikkelsen).

behandlingen på en jern- eller metalvare var forniklet, dryppedes lidt salpetersyre på varen. Syredråben skylledes med lidt vand over i en porcelænskål, hvori først dryppedes nogle dråber ammoniakvand og dernæst nogle dråber 1% alkoholholdig dimethylglyoximopløsning. Hvis skålens indhold herefter blev rødt, var der nikkel til stede. Var det guld eller forgyldning, man var på sporet af, fremtog man den lille sorte *probersten*, som man strøg mod en kant af varen. Det metal der herved afsattes på stenen, dryppedes med salpetersyre, som kun guld kan modstå. Forsvandt metalstriben, var det altså ikke guld.

Manufakturvarerne gav også anledning til mere eller mindre mystificerende hand-

linger. Vi havde allesammen i kittellommen en trådtæller - en lille stærk lup i sammenfoldelig messingramme - hvormed vi beskuede metervarerne nærmere; for i visse tilfælde var væveteknikken afgørende for tarifieringen. En almindelig metode til at fastslå tekstilers art var at trække tråde ud enkeltvis og brænde dem. Uld og natur-silke lugter som svedne hår og danner en sprød lille knop, kunstsilke lugter syrligt og danner undertiden en hård blank knop, bomuld lugter som brændt papir. Vi fik skam tjenstligt udleveret tændstikker til dette brug.

Vejerboderne var forsynede med ganske udmærkede mikroskoper til disse undersøgelser, men de stod som regel og støvede til

i en vindueskarn., for det var så pokkers besværligt at berede tekstilfibrene til et anvendeligt mikroskopi-præparat. Som oftest blev man i øvrigt ikke stort klogere af at kigge i mikroskopet, for der manglede ordentligt sammenligningsmateriale.

En meget betydningsfuld »hjælpekilde« skal ikke forbigås her, nemlig de erfarne pakhusarbejdere, der havde stået ved samme vægt i vejerboden i en årrække. De havde tit et meget stort varekendskab, bl.a. fordi de jævnligt genså samme eller lignende varer. For nogle af dem var tarifiering endda blevet en dybtgående interesse, hvorfor de ofte med liv og lyst deltog i de hyppige diskussioner mellem toldassistenten og klarerere. Den uerfarne toldassistent gjorde klogt i at høre efter, hvad disse velmeriterede folk mente om tingene.

Mærkeligt nok var det dog som regel toldsatsen, de kunne oplyse om, mens de skældent kendte tariffens løbe-nr. Da en hel del af toldsatserne var gengangere rundt om i tariffen, var det op til toldassistenten selv at ramme det rette løbe-nr. Der var på det omhandlede tidspunkt en pudsig fælde for den uerfarne at falde i, nemlig de tilfælde, hvor pakhusarbejderen sagde *70 øre*, så skulle man være klar over, at toldsatsen i realiteten var *2 kr.* i de fleste, men ikke i alle tilfælde. Ved en toldlovsændring var denne opsamlertoldsats blevet ændret, men det var gået over hovedet på de fleste af disse som regel ældre mænd.

På Jernbanens Toldkammer, hvor Dragerforeningen havde pakhus- og vejerbodsarbejdet i entreprise, stod ved *Vægt 2* i Nordre Vejerbod en ældre drager, kaldet *Gamle Fritz*, som var helt eminent til tarifiering. Da jeg i maj måned 1946 som toldmedhjælper blev sat til tjeneste i denne vejerbod, hændte det under en drøftelse af et vanskeligt tarifieringsspørgsmål, at jeg fastholdt mit synspunkt, fordi jeg tilfældigt havde kendskab til en afgørelse i et parallelt tilfælde. Herover blev Fritz så ophidset, at han til sidst hvædede, at sådan en grøn toldassistent ikke skulle prøve på at

lære ham noget. Dette var et uhørt brud på den gammeldags ærbødighed, dragerne ellers altid udviste over for tolderne, så det varede ikke længe, førend Fritz kom med kasketten i hånden og bad om forladelse. Den fik han naturligvis omgående, for jeg var ikke det mindste fornærmet, men havde moret mig over den rare gamle mands iver.

Efter min opfattelse var dragerne de bedste pakhusarbejdere, vi havde i København. De var altid fair og loyale overfor toldopsynet, og der var aldrig vrøvl med at få dem til at pakke ud. Dette sidste hang også lidt sammen med, at deres indkomster direkte var afhængige af, hvor meget der kom ind i arbejdspenge. Undertiden opstod der et dilemma ved fortoldningen af større varepartier i ensartede emballager, især med hensyn til kunstsilkemetervarer i juteballe. Da det var højtbeskattede varer skulle hver balle efter bestemmelserne pakkes ud. Det drømte vi naturligvis ikke om at gøre, for vi kunne med lethed konstatere varearten ved at snitte lidt i sammensynningerne her og der, ligesom det af hensyn til taraen var fuldt tilstrækkeligt at veje juteomslaget fra en enkelt balle. Endelig var vi jo også klar over, at det på det nærmeste var en umulighed for dragerne at få indholdet ordentligt sammenpakket og komprimeret i jutevævet igen. Altså attesterede vi klareringsangivelsen som om alt var udpakket, hvilket de gamle manufakturimportører, der kendte problemstillingen, fandt sig med, men det hændte at nyere importører kom og protesterede. Så måtte vi forklare dem, at vi *skulle* attestere for udpakning, og at de ved protesterne maksimalt kunne opnå, at varerne også *blev* udpakket med de deraf følgende risici for tilsmudsning og sammenrodning af dessinerne - det skulle de trods alt meget have sig frabedt.

Siden blev jeg klar over, at jeg havde været utrolig heldig ved at få mine første rigtige vejerbodserfaringer i Nordre Vejerbod. Det gav mig den sikkerhed, der nok kunne



Fine Vægt, Toldboden, beg. af 1950'erne. I forgrunden pakhusformand Kaj Hilmer Jensen, f.1905. Til venstre med ryggen til ses "Dolle" = pakhusarbejder K.Adolf Sørensen, f.1903. (P.H.Mikkelsen).

være brug for i nogle af de andre vejerboder, hvor man ikke helt og fuldt kunne påregne pakhusarbejdernes loyalitet. Nogle steder måtte en yngre toldassistent ofte kæmpe for at fastholde, at det var ham, der ledede fortoldningen, specielt igen med hensyn til udpakningens omfang. Problemerne var størst i Frihavnens Vejerbod, vel nok fordi folkene dér følte sig langt mere på klarerernes side end på toldvæsenets på grund af et højt uheldigt drikkepengesystem, som der først blev sat en stopper for adskillige år senere.

Store Petter var den vanskeligste at samarbejde med; han prøvede konsekvent »at sætte sig« på yngre toldassistenter. Allerede i forbindelse med vort første sammenstød om udpakningen blev han så rasende,

at han slog til kasserne, så at splinterne fløj ham om ørene. Desværre for ham selv blev han så hidsig, at han ramte sin tommelfinger med et drabeligt slag, som fik blodet til at flyde. Da han havde fået fingeren forbundet, var han kommet ned på jorden og udførte roligt den forlangte udpakning. Jeg havde herefter aldrig nogen vanskeligheder med Petter, og vi blev fine venner - han var i virkeligheden en stor godmodig mand.

Ved fortoldning i vejerbod var der ingen egentlig deklarationspligt. I første omgang var det tilstrækkeligt, at den klarerende skrev »Til egen undersøgelse« eller »Til specifikation«; efter toldbehandlingen skulle der så ske efterangivelse i en dertil afsat rubrik. Efterangivelsen bestod for det

meste blot deri, at klarereren skrev toldassistentens attestation af. I langt de fleste tilfælde kunne det være lige meget, men ved de almindeligvis afskyede værdifortoldninger skulle toldværdierne ufravigeligt angives. Da regnemaskiner var et ukendt begreb i vejerboderne, måtte kursomregningerne foregå på almindelig skolemanér på et stykke kladdepapir. Femcifrede kurser multipliceret med syv- ottecifrede fakturabeløb kunne nok være problematiske midt i vejerbodernes larm og leben, så det var jo svært bekvemt bare at skrive toldassistentens facit af. Det varede nogen tid, inden jeg hittede ud af, at jeg blev misbragt på det felt, og at jeg var absolut berettiget til at lade klarereren selv svede over regnestykkerne. Derved opnåede man tilmed selv en pause i det ofte temmelig forcerede vejerbodsarbejde.

Medens arbejdsforholdene i de fire store vejerboder var ret ensartede, var der helt anderledes vilkår i den ligeledes store vejerbod *5 kg Posten* ⁶⁾ på Centralpostgården. Her sad toldassistentene to og to ved siden af hinanden med en toldkontrollør på den anden side af skrivebordet. Vinkelret på hver ende af skrivebordet var der et langt arbejdsbord, ved hvilket pakhusarbejderen stod og vejede, udpakkede og gennemså de frembudte postpakker.

Arbejdet faldt som oftest ret kedsomt ud - i hvert fald i disse efterkrigsår, hvor der var meget lidt forretningspost med regulære handelsvarer. Private gavepakker var langt i overtal, og vi havde ingen legal mulighed for, som det senere blev tilladt, blot at attestere »Gave, fri«. Nej, vi måtte med en smålighed, man idag næppe kan forestille sig, sidde og fortolde disse ganske små mængder kaffe, te, tørret frugt etc., for hvilke vægttoldsatserne var ørebeløb. I grunden var flertallet af os ikke særligt smålige, men den lange tradition og den meget konservative toldrevision lagde alligevel et vist pres på os. Dog søgte vi at undgå de værste urimeligheder ved at attestere et eller andet neutralt, fx »Eftersendt

rejsegods § 2b, fri«, »Gratis prøver § 2g, fri« eller »Bøger, løbe-nr 264, fri«. Man skulle dog være noget forsigtig med som i sidstnævnte eksempel at anføre konkrete varer, for så risikerede man, at modtageren mødte op og beklagede sig over, at bøgerne manglede i pakken.

Det var et meget bundet arbejde, for man sad på sin stol dagen lang, medens pakkerne gled forbi i en uendelig strøm. Toldkontrollørerne fandt tjenesten endnu mere trivial end toldassistenternes gjorde, da der yderst sjældent forekom problemer, de behøvede at tage sig af. Til gengæld kunne de tillade sig at forlade skrivebordet og få sig en snak med kollegerne. Når de så med mellemrum vendte tilbage, var der ophobet dynger af klareringsangivelser på deres plads. Nogle af dem brugte at lægge angivelserne op i lange vertikale rækker let forskudt for hinanden, så at blot underkanten var fri. Derpå signerede de hele striben i hastig følge uden overhovedet at se, hvad toldassistenten havde attesteret. Det hele var jo uden synderlig fiskal betydning.

I de mere specialiserede små vejerboder som Spiritusvejerboden, Frilagerets Vejerbod, Postgodstoldforvaltningens Vejerbod, Søndre Vejerbod på Godsbanen, Manufakturhusets Vejerbod i Frihavnen og vejerboderne i Frederiksbergs og Nørrebro's Toldforvaltninger var aktiviteterne som regel ikke særligt hektiske. Man kendte varerne og det faste publikum, så for-toldningsarbejdet bød sjældent på vanskeligheder. Der var ofte en hyggelig, næsten familær stemning som ved de mindre toldkamre i provinsen.

Brovægtene

Brovægten på Søndre Toldbod havde i min opsynstid ikke fast toldopsyn, men blev betjent fra Fine Vægt, når der undtagelsesvis forekom ekspeditioner.

I Frihavnen var der 3 brovægte med fast toldopsyn, nemlig nr 10 og nr 11 ved Toldvagt 2 og nr 12 ved Toldvagt 14. I Brovægt

11 var der som regel to toldassistenter, i de andre normalt kun en. Varer, der skulle fortoldes over brovægt, skulle være fuldt ud deklarerede og klareringsangivelserne skulle forud være antagne og påtegnede af overopsynet. Bortset fra højt beskattede varer kunne næsten enhver vareart frembydes ved brovægtene, når det drejede sig om større partier. I praksis var det mest kaffe, citrusfrugter, olie, grove jernvarer, råto-bak samt papir og pap, der blev frembudt.

Frihavnens brovægte var hver udstyret med to i gaden nedsænkede vægte, den ene til indvejning af tomme vogne, den anden til udvejning af de belæssede. Vægten var/er i grunden en kæmpe stor bismær, hvorpå

vognens vægt afbalanceres ved et skydelod på en vægtstang. Efter vejning stikkes en vægtbrik (smalt papstykke) ind i vægtlod-det, hvor det påtrykkes den konstaterede vægt ved at blive presset mod skarpkante-de metaltyster, der sidder på undersiden af vægtstangen. Efter indvejningen lagde vej-eren vægtbrikken over på planken under vægtstangen i husets modsatte side til brug ved udvejningen. Når denne var foregået, udregnede vejeren med blyant »netto-væg-ten«, d.v.s. de pålæssede varer incl. embal-lage. Vejningerne indførtes i en journal af vejeren, som foruden at være frihavns-funktionær tillige fungerede som kgl. vejer og måler.



Udsnit af Jernbanens Toldkammer, ca.1955. Til højre ses en del af den rødstensbygning, som på daværende tidspunkt rummede Pakhusforvaltningens kontorer, aftrædelsesværelser, Søndre Vejerbod og et mindre toldpakhus. Den her synlige del af den meget lange rødmalede træbarak, der nåede helt hen til Bernstorffsgade, rummede Jernbanens Toldkassererkontor; derefter fulgte et udleveringslokale, den store Nordre Vejerbod med 10 "Vægte", d.v.s. toldbehandlingspladser samt toldpakhus. (Toldmuseet).

Vægtbrikken overlodes herefter til told-assistenten, der reviderede vægtudregningen, fremfandt den som regel forud indleverede klareringsangivelse og noterede vægten herpå. I de fleste tilfælde var der

stillet depositum for tolden, hvorfor man blot udfærdigede en passerseddel, som ved udpassagen af frihavnsporten afleveredes til den vagthavende overtoldbetjent. Var der ikke deponeret, måtte vognen køre til



Interiør fra toldpakhuset på Jernbanens Toldkammer. Porten i baggrunden fører ind til Nordre Vejerbod. (Udat. Toldmuseet).

side og afvente, at toldassistenten fik tid til at gøre fortoldningen færdig, således at tolden kunne betales før udpassagen af frihavnen.

En hel del firmaer med løbende import



af samme vare (fx pap, papir, olie) afgav »åbne« klareringsangivelser enten for et større kvantum eller for en periode. Herpå afskrev man hvert læs med vægt og eventuelt colli-antal - det foregik helt primitivt på angivelsens bagside uden rubricering. Derfor kunne det godt være en hamper opgave uden regnemaskine af sammentælle disse lange, uordentlige talkolonner, ofte noteret i hast og med flere forskellige kollegers håndskrifter. Ved månedsskift skulle man helst have sluttet flest muligt af den slags angivelser; det var ikke befordrende for ens omdømme blandt kollegerne at efterlade flere uafsluttede angivelser i bordskuffen end højst nødvendigt.

Vejeren mødte kl. 7 for at indveje tomme vogne på vej til skibe eller pakhuse, medens toldassistenten først mødte kl. 8. Da holdt der i regelen en længere række lastede vogne, som det gjaldt om at få ekspederet hurtigst muligt. Så måtte mest muligt af papirarbejdet afvente roligere stunder.

Vejeren justerede vægten flere gange i dagens løb, for en plankebelagt brovægt er stærkt påvirkelig for luftfugtighed, for ikke at tale om byger og heldagsregn. En anden form for fugt forekom, når en af de store vognmandsheste lod sit vand, så at det ramte vægtplankerne. Da fik kusken en gevaldig overhaling af vejeren for ikke at have kørt spandet langt nok frem. Det var jo ikke småtterier, sådan en stor jyde eller belgier kastede fra sig, hvorfor der behøvedes mange ekstra justeringer, indtil al urinen igen var fordampet.

I Brovægt 10 behandledes bl.a. oplæg-gelser på Daniscos frihavnslager af vinsprit og akvavit i jerntromler, og dem skulle der udtages prøve af. Arbejdet med prøvetagningen blev udført af pakhusarbejderne på rampen ved Frihavns Vejerbod, men toldassistenten fra brovægten havde pligt til at overvåge, at der ikke blev fyldt nogen ekstra karafler el.lign. ved sådanne lejligheder. Prøven udtoges lidt primitivt, ved at arbejderen med en tynd gummislange sug-

de væsken op, til den nåede munden, og derefter klemte slangen sammen og bøjede den ned i et måleglas. Når det var tromler med akvavit, tog pakhusarbejderen sig traditionelt en ordentlig snaps, inden han tog slangen ud af munden. Engang havde en pakhusarbejder overset, at det drejede sig om vinsprit, hvorfor han fik en ordentlig slurk ned i halsen, inden den frygtelige sandhed gik op for ham. Den stakkels mand havde i lang tid besvær med sine ætsede slimhinder, men han var ubarmhjerdigt til grin for sine kolleger i vejerboden og på rampen.

Havnetjenesten

Gennemsnitligt var en københavnsk toldassistent vel til tjeneste i havnedistrikterne 3 måneder om året. Toldassistentforeningen holdt øje med, at alle på nogenlunde lige fod deltog i denne ikke altid lige populære del af tjenesten. Jeg tror dog, at flertallet, som jeg selv, i grunden meget godt kunne lide denne afvekslende tjeneste trods ulemper og sure tjanser iblandt.

Til ulemperne hørte foruden de overordentlig uregelmæssige arbejdstider at lokalforholdene i havnens toldkontrolposter de fleste steder var temmelig ringe. For det



Frihavnen, Århusgade, ca. 1906. Murstensbygningen, der stod uforandret gennem årene, rummede i stuen til højre Frihavnens Toldkassererkontors filial, til venstre kontorer for overopsynet ved Toldvagt 14 (udenfor billedet til venstre) og Brovægt 12, der ses midt i gaden. På 1.sal havde Kalkbrænderiernes Toldforvaltning sine lokaler. (Toldmuseet).

meste var det gamle nedslidte lokaler, ofte med kakkellovnsfyring og flere steder uden de i dag så selvfølgelig faciliteter som toilet og håndvask. Det stod navnlig sløjt til i de mange mere eller mindre brøstfældige træhytter placeret rundt om på kajerne.

Når vi alligevel var mange, der syntes godt om havnetjenesten, skyldtes det nok især, at man dér følte sig så fri og selvstændig, navnlig på de mange små tjenesteposter, hvor der kun var én eller to toldassistenter. Bortset fra lidt telefonkontakt med og enkelte personlige besøg af overopsynet passede man distriktet på egen hånd. Der var gennemgående stor frihed til at tilrettelægge tjenesten, som man selv ville, bare tingene blev gjort. Hængte man skiltet »Kommer straks« på kontordøren, når man gik ud, ja så passede man jo sin tjeneste i distriktet, hvad enten man nu sad og sludrede med officererne på et skib, efterså henliggende varer på kaj eller i pakhus, kontrollerede en brovægtsvejning eller bare gik en tur.

Noget driverliv var det slet ikke, men alt afhang jo af, om man havde skibe ved kajen samt af deres ladningers art. Derfor vekslede arbejdsintensiteten så meget og så ofte, og det kunne ind imellem være en charme mere. Hvis vi var to mand på posten, var overopsynet som regel parat til at akceptere, at den ene holdt fri, når der ikke var alt for meget at lave i distriktet.

Der var så meget liv i havnen den gang, man mødte så mange forskellige mennesker, og det var folk af alle sociale lag. Hvert distrikt havde sine specielle forhold, som man måtte sætte sig ind i, førend tingene fungerede for en. Det gjaldt bygninger, arbejdsrutiner og navnlig personer. Når man havde været i distriktet nogen tid og havde lært forvaltere, formænd og sjakbajs'er at kende og så i øvrigt opførte sig rimeligt fornuftigt, kunne man være sikker på imødekommenhed og hjælpsomhed de fleste steder. Var man forsinket en morgen, hvor et skib med toldplomberede luger skulle losse kl. 7, kunne man nok reg-

ne med, at forvalteren diskret havde fjernet plomberne og ladet arbejdet gå sin gang. Havde et medlem af overopsynet i ens fravær været på inspektion og eventuelt spurgt efter toldassistenten, havde svaret givetvis været: »Assistenten har lige været her.«

Man skulle ikke være alt for geskæftig med at undersøge besætningsmedlemmer og havnearbejdere, der gik til og fra borde på de skibe, der lå ved kajen, og som var inkvireret af havnepatrouillen. En kollega, der havde været særlig ihærdig med at efterse enhver pose eller taske, der blev bragt i land, blev holdt for nar af de yngre besætningsmedlemmer, ved at de utallige gange bar tomme kartoner, flasker etc. ned ad landgangen. De morede sig kosteligt, når toldassistenten kom farende ud af toldhytten, ja undertiden gav de drilleriet en tand mere ved at sætte farten op hen ad kajen, så at den nidkære mand måtte sætte i løb for at komme til at kigge i de tomme emballager.

Den gang som nu havde vi naturligvis forbud mod at modtage traktement, men det var man simpelthen nødt til at sætte sig ud over i et vist omfang. Det var utænkeligt at sige nej tak til den morgenbitter (Rød Aalborg med Angoustura), som man under morgenrunden traditionelt blev budt på af skipper eller hovmester på skibe i udenrigs fart. Det var i den grad skik og brug, at de pågældende ville have følt sig krænkede ved et afslag, hvis man ikke ligefrem gik rundt med et afholdsmærke i knaphullet. For øvrigt var det på kolde vintermorgener livgivende med et par af de rundeligt opskænkede dramme, når man fx havde været hele Kalvebod Brygge og Enghave Brygge igennem.

Af hensyn til læserens overblik bør det nok lige nævnes, at Københavns havn i det beskrevne tidsrum havde følgende toldmæssige opdeling taget fra nord: Hellerup Toldforvaltning med Lautrup havn og Tønder havn, Kalkbrænderiernes Toldforvaltning, Toldboden med Refshaleøen,



Søndre Frihavn, ca.1950. Til højre udsnit af Frihavnens Toldkammer, til venstre Brovægt 10 og 11 over hvis lave tage ses bl.a. vognmandsfirmaet Anders Nielsen & Sønns bygning samt Toldvagt 2, Indkørselsporten. I toldkamrets tårn var der på 1.sal venteværelse for de fungerende toldbetjente (Ledsagelsen). De sorterede under overtoldvagtmester Georg Nielsen, som derfor erhvervede sig øgenavnet Tårnuglen. (Københavns Havnevæsen).



Nyhavns, Gammelholms, Børsens og Christianshavns distrikter samt Sydhavnens Toldforvaltning og Lufthavnens Toldforvaltning.

Hellerup Toldforvaltning

Denne toldforvaltning nævner jeg kun for fuldstændighedens skyld, for den er det eneste københavnske havnedistrikt, jeg aldrig har været tjenestegørende i. Det skyldes vist nok, at tjenesten derude i begyndelsen af den her omhandlede periode passedes af en fastansat ældre toldassistent, hvorfor der som regel kun var udsendt en enkelt assistent fra turnustjenesten. Det er mit indtryk, at der den gang var meget hyggeligt og provinsielt derude. Man havde god tid, arbejdet i de to små havne sammen med lidt fortoldning i varehuset på Hellerup station bød vist ikke på store problemer. Denne idyl blev brudt, da skibsreder Jørgen Jensen i løbet af 1950'erne oparbejdede den meget betydelige rute-fart på Landskrona.

Kalkbrænderiernes Toldforvaltning

Distriktet, der senere fik navneforandring til *Nordhavnen*, omfattede dels kajerne i Svanemøllebugten nord for Frihavnen, d.v.s. selve den gamle krogede *Kalkbrænderihavn*, *Skudehavnen* og *10 Meter Bassinet* ved Sundmolen (nu Orientbassinet i Frihavnen), dels den lille *Redhavn*, som lå inde i Frihavnen, men havde bevaret sin status som almindelig toldhavn.

Toldforvaltningen havde til huse i den lille rødstensbygning ved siden af Frihav-nens Toldvagt 14 i Århusgade. I stuen var der en filial af Frihavnsens Toldkasserer-kontor og kontor for overopsynet ved Bro-vægt 12 og Toldvagt 14, medens toldfor-valtningen havde sine lokaler under skrå-væggene på 1. sal. Her var forvaltningens ekspeditionskontor og toldforvalterens kontor, som han i perioder måtte dele med en kontrollør eller overassistent, når hans diætindtjening oversteg et vist gennemsnit.

Toldkontrollen lå derimod nordligst i distriktet nær det senere opførte Svanemølleværk. Bygningen, der gik under den eufemistiske betegnelse »Det Gule Palæ«, var en besynderlig høj smal bygning i 2 etager. Den rummede kun et lille kontor i stuen, hvor toldbetjentene holdt til, og et tilsvarende assistentkontor på 1. sal. I hvert af de to små rum var der med nød og næppe plads til et skrivebord, en stol, en smal sovebriks og en kakkelovn. De trange pladsforhold medvirkede til, at så vidt muligt kun én af de tjenstgørende to toldassistentter eller overassistentter var til stede. En anden god grund var, at der i denne periode næsten konstant var nattevagt. Kulimporten var jo den gang af langt større omfang end nu, og da flere kulimportører havde oplagspladser i distriktet, var der diættjeneste ved natteløsning i stort omfang.

Kryolitselskabet Øresund lossede det meste af den grønlandske kryolit i den gamle Kalkbrænderihavn, dels fra selskabets egen *S/S Julius Thomsen*, dels fra rederiet Marius Nielsen & Sønns små gamle dampere. *S/S Julius Thomsen* eller »JUTO«, som den ofte kaldtes, lagde i regelen først til ved Redhavnen for at losse så meget kryolit, at den efterfølgende kunne forhale til Kalkbrænderierne. Når den medførte passagerer fra Grønland, stillede begge mand fra Kalkbrænderihavnen med toldforvalteren i spidsen til rejsegodseftersynet. Foruden de sædvanlige ting som spiritus og tobak skulle vi også holde øje med, om de rejsende medførte skind af isbjørn, polarræv etc., for så skulle de inddrages af Grønlands Handel - de måtte ikke omsættes privat.

Marius Nielsens skibe var noget af det hyggeligste, man kunne tænke sig. De fleste havde vist stort set samme besætning altid, for det meste ældre mennesker, der passede godt til de aldrende skibe. De suttede tit rundt i tøfler og striktrøjer med huller på albuen, og de så alle ud til at have det fint med hinanden. Der sås aldrig en guldressedet kasket eller en jakke med guld-

snor på ærmerne. Om aftenen var skibene oplyst med petroleumslamper, for ved arbejdstids ophør standsedes dampmaskinen, og så blev der jo ikke produceret elektricitet. Såvel rederiet som skibene under ét blev kaldt *Masut'en* efter en prisbillig destillationsrest fra petroleum, der anvendtes meget i disse skibe.

En af de første dage jeg var i distriktet, stillede messedrengen fra *S/S Sophie* og indbød mig til frokost ved kaptajnens bord. Jeg var træt og søvrig efter nattevagt, så jeg sagde nej tak. Næste dag fik jeg en røffel af toldforvalteren, som åbenbart også var inviteret; jeg blev underrettet om, at en toldassistent virkelig ikke kunne tillade sig en sådan uhøflighed mod kaptajnen. Jeg kunne jo ikke ane, at toldforvalteren altid indtog sin frokost på kryolitskibene, når de var i havn, så måske har den gamle opfattet min udeblivelse som en misbilligelse.

I 10 Meter Bassinet var der ingen kraner eller andre lossefaciliteter, så det anvendtes ikke meget. Det var næsten udelukkende de relativt små trælastskibe fra Sverige og Finland, der lagde an derude. De lossede med egne bomme og spil, og hvert længe blev med håndkraft stablet i stroppen stykke for stykke, så det var en langvarig affære at tømme disse skibe; det kunne vare i ugevis.

Toldforvalteren formanede os jævnlige om at tage målestokken med på runderne i distriktet, så at vi kunne foretage opmålinger af trælasten. Dette forudsatte imidlertid, at tømmere sorteredes og opstabledes efter dimensionerne på kajen. Opmåling lod sig slet ikke gøre, for det var i årevis blevet akcepteret, at brædder og planker lossedes direkte på vogne og straks bort-

Langeliniekajen, 1952. De store Liberty-både med amerikansk kul stak ved ankomsten for dybt til at gå op i havnen. En del af lasten overlossedes derfor i pramme, indtil skibet var lettet tilstrækkeligt til at fortsætte til Gasværkshavnen, Enghave Brygge eller Islands Brygge. (Københavns Havnevesen).



kørtes, fordi man var gået over til at fortolde efter faktura og leverandørspecificationer. Fortoldningsarbejdet kunne forøvrigt godt være indviklet og besværligt alligevel, for alle mål var i tommer og fod og skulle omsættes til kubikmeter. I samme last kunne der forekomme både danske, svenske og engelske mål, fx var længderne ofte i danske fod, medens bredde og tykkelse var i svenske eller engelske tommer. Endelig var prisberegningerne i fakturaerne som regel baseret på en mærkværdig enhed, der benævntes Sct. Petersborg-standards = 4,67 m³.

Omtalte toldforvalter var i grunden en flink mand, men med tendens til at puste sig op overfor underordnede. Jeg havde således dagen før min tiltræden i distriktet været ude hos kollegerne i »Det Gule Palæ« for at blive indført i de lokale forhold, men tiden havde været knap, så jeg havde ikke været ovre at hilse på toldforvalteren. Da jeg mødte næste dag, var der ordre om straks at stille i toldforvaltningen til skideballe. Den slags lidt koleriske overordnede var ret almindelige den gang, så jeg tog det sagtmodigt, og vi blev hurtigt fine venner. Det morede os i øvrigt meget, at den gamle hugaf uden at tænke over det røbede, at han havde sin overmand i villaen derhjemme. Vi havde nemlig ordre til hver aften ved 18.30 tiden at ringe ham op privat og berette om hvilke skibe, der lossede, hvornår de forventedes udlosset etc., hvad han altsammen var underrettet om, førend han gik hjem. Telefonsamtalen sluttede så med, at man blev pålagt at møde ham på et nærmere angivet sted i distriktet. Efter en ganske kort ordveksling ilede chefen afsted til Nordhavn S-togstation. Det hele var en komedie, der blev opført for at legitimere overfor fru, at han tog hjemmefra for at se på det københavnske natteliv.

Toldkontrollen Refshaleøen

Som den eneste af posterne under Toldbodens distrikt passedes toldkontrollen på *Refshaleøen* af toldassistenter fra turnus-

tjenesten. På selve Toldboden var det personalet i Pakhusforvaltningen og »Toldbodens Skibe«, der varetog havneforretningerne.

Endnu i 1930'erne havde 2 toldassistenter fast tjeneste og tjenestebolig på Refshaleøen, men efter krigen var det som sagt assistenterne fra turnustjenesten, der sammen med en fastboende overtoldbetjent havde tjenesten derovre. Der var indgået en lidt besynderlig aftale mellem toldassistentforeningen og Overtoldinspektoratet om, at 2 toldassistenter på skift havde tjeneste et døgn af gangen uden overtidsbetaling, men mod ydelse af natpenge, såfremt der ikke var diættjeneste i nattens løb. Bortset fra de ubetydelige ørebeløb i natpenge for timerne kl. 22-6, var man således til gratis rådighedstjeneste 16 timer hvert andet døgn.

Toldkontrollen var indrettet i en af de tidligere tjenesteboliger, en rummelig 2 værelses stuelejlighed med et stort køkken og en hyggelig gård. Var man barnløs passede det glimrende, at ens kone kom ved 16 tiden og lavede middagsmaden. Da man jo ikke havde nogen anden forpligtelse end at være til stede, kunne man tilbringe en almindelig hyggelig »hjemmeaften og -nat« i lejligheden. En kollega, der i efterkrigstidens hårde bolignød ikke havde kunnet skaffe sig og sin kone tag over hovedet, klarede sig i nogle måneder ved hver eftermiddag helt uofficielt at sende sin vagthavende kollega hjem, hvorefter han og konen installerede sig for natten.

Det var af hensyn til de to bunkerkuldepoter på Refshaleøen, der var permanent toldopsyn. Dampskibene skulle uden forudgående rekvisition have adgang til at indtage bunkerkul på alle tider af døgnet. Dampskibenes antal var imidlertid allerede på den tid stærkt formindsket, så det var ikke ofte, toldassistenten fik sin nattesøvn spoleret. Var der tale om et skib i fart fra en udenlandsk havn til en anden, skulle der blot holdes vagt ved skibssiden. Da det jo var overtoldbetjentens job, klarede han

som oftest sagen alene, men så skulle man endelig huske at springe et par timer over for den nat, når man udfærdigede natpengerregningen. Det føltes lidt bagvendt, at man fik penge omend små, når man sov, men ingenting når man gik på arbejde.

I dagtimerne var det mest tilsynet med nybygningerne på Burmeister & Wains skibsværft, toldassistenterne beskæftigede sig med. Der var en ret omfattende kontrol af hensyn til de betydelige beløb, der udbetaltes i skibsbygningsgodtgørelse for anvendte materialer. Tillige skulle der føres kontrol med at ankomne uberigtigede varer blev indladet og installeret. Der var tilsyn med de mange skibe, der lossede skibsbygningsmaterialer direkte ved værftets kajer, ligesom der var et ret omfattende fortoldningsarbejde med hensyn til de maskiner og andre driftsmidler værftet indførte til eget brug. B & W var ret tilbøjelig til at forsende varer, der egentlig skulle have været fortoldet andre steder, i uberigtiget stand til Refshaleøen. Så slap man for ventetiden i de store vejerboder.

I princippet havde man også tilsyn med flådens skibe på *Holmen*, men det blev der ikke gjort meget ud af til daglig. Kom et af flådens fartøjer fra Grønland eller andre steder uden for toldområdet, blev der dog holdt et lemfældigt rejsegodseftersyn. Denne lemfældighed havde man efterhånden forladt sig vel meget på i orlogsskibene, så en gang da en kollega tog sagen alvorligt og udførte egentlig kontrol, var det nær endt med både skandale og tragedie. Sagsforløbet er mig ikke nærmere bekendt, men det var øjensynligt, at mange såvel i marinen som i toldvæsenet åndede lettet op, da den noble og højt respekterede viceadmiral Vedel ved resolut optræden i al stilfærdighed fik tilvejebragt en rimelig afslutning på sagen.

Toldkontrollen sorterede under overopsynet i *Havnekontrollen* på Nordre Toldbod, hvor den havde til huse i Havnevæsenets bygning. I regelen tog man et par gange om dagen over for at aflevere og modta-

ge papirer eller for at drøfte foreliggende problemer. Toldere sejlede gratis med B & W's færger, der hyppigt krydsede mellem værftet og *Toldboddommen*. Senere så kollegerne sig dog nødsaget til at benytte en anden lille færgebåd fra Nordre Toldbod, fordi aggressive arbejdere fra B & W, der var sure på toldvæsenet, havde smidt en tolder og hans cykel overbord fra »deres« færge.

Toldkontrollen Larsens Plads

Første gang jeg gjorde tjeneste her, havde toldkontrollen endnu lokaler i gavlen af en yderst forfalden gammel bygning, kaldet »Hestestalden«. Ved siden af havde DFDS en stor træbarak, der anvendtes som eftersynslokale for rejsende. Kort efter indviedes dog en stor nybygning i 2 etager, hvor der var eftersynslokale m.m. i stuen og kontorer for toldopsynet og *Nyhavns Toldkassererkontor* på 1. sal. Det var en pudsighed, at kassererkontoret fortsat hed »Nyhavns«, uanset at selve Nyhavn forlængst var henlagt under Gammelholms tolddistrikt.

På den tid ankom og afgik Norgesbåden hveranden dag, og det var den flunkende nye, meget beundrede *M/S Kronprins Olav*. DFDS's fornemme gamle *S/S Dronning Alexandrine* lagde som regel også til på Larsens Plads, når den ankom med passagerer fra Færøerne, Island og Grønland. Det var et overordentligt stærkt og sødygtigt skib, der trods sin høje alder (byggeår 1928) klarede Nordatlanten bedre end de fleste yngre skibe. Mange færøske og islandske dignitarer foretrak at rejse med »Dronningen« fremfor deres egne rutebåde.

Udover de langvarige og meget omfattende rejsegodseftersyn bestod den reelle havnetjeneste i kontrol med en hel del stykgodsskibe, heraf mange med fast anløb som fx Vestnorgebåden *S/S Stadion II*. Det var navnlig papir, pap, jernvarer og kemikalier, der indkom i betydelige mængder, hvoraf også fulgte et anseeligt antal



Larsens Plads 1953. DFDS's nyopførte bygning med eftersynslokale for rejsegods samt et kontor for toldbetjentene i stuen. På 1.sal kontorer for toldopsynet (nærmest kajen) og Nyhavns Toldkassererkontor samt administrationen af Larsens Plads. Chr.IX's Palæ på Amalienborg ses over tagryggen. (Toldmuseet).

fortoldninger. DFDS havde bevilling til privat pakhusoplag i de forskellige pakhuse i området. Det fungerede stort set som ethvert toldpakhus, men toldopsynet havde en del ekstra ulejlighed med bogføring og opgørelser vedrørende til- og fraførsler af godset.

Et »frynsegode« ved tjenesten på Larsens Plads var en chance for en gratis Oslo-tur, hvis der var god plads på båden, og hvis man i øvrigt stod sig godt med kaptajn Olsen, for man skulle bestemt ikke tage det som en selvfølge. En kollega, der bare havde taget uniformshuen på hovedet og var gået ombord kort før afsejlingen, blev genkendt. Ved hjemkomsten til København havde han en ret ubehagelig samtale med

kaptajnen og den stedlige overtoldkontrol-lør, lige som han kom til at betale den fulde billetpris.

Toldkontrollen Kvæsthusbroen

Det oprindelige Nyhavns Toldkammer, en fin lille gråmalet bygning lige overfor DFDS's hovedkontor, rummede efter udflytningen af Nyhavns Toldkassererkontor kun lokaler for toldopsynet. Det var en af de poster, hvor overtoldassistenterne havde bevaret retten til at fungere som overopsyn. Normalt var kontrollen bemanded med en overassistent og en toldassistent.

Det vil nok idag forbavse, at der opret-holdtes permanent toldkontrol på denne lokalitet, hvor kun DFDS's indenlandske



ruteskibe og pakkebåde lossede og lastede. Forklaringen er, at der forsendtes betydelige mængder ufortoldet stykgods til provinsbyerne. Det ankom navnlig fra Frihavnen og Toldboden på gule forsendelsesangivelser, hvorpå toldopsynet skulle afgive attest for indladningen, ligesom toldkasserkontoret skulle opføre alle vareposter med mrk., nr., cll-antal, bruttovægt og evt. indhold på skibets toldseddel. Toldopsynets tilstedeværelse var også nødvendig, fordi man i København i udstrakt grad anvendte en lempelse i forsendelsesreglerne, som tillod, at transitgods videresendtes uden opvejning og toldplombering (evt. med sk. løbe-nr.), såfremt det blev indladet i toldlukket rum. I princippet skulle derfor næsten alle skibe fra Kvæsthusbroen forsynes med en eller flere plomber, men det blev der nu taget temmelig let på, hvis ikke

der var tale om en af de små galeaser, som DFDS charrede til pakETFarten på de mindre købstæder. Eksempelvis sejlede den gamle *S/S Cimbria* i mange år rundt med den samme blyplombe, sort af ælde, omkring masten, for så kunne vi med næsten god samvittighed attestere »afgår á 1 plombe«. Den gamle dampers luger kunne simpelthen ikke plomberes, og så skulle vi efter reglementet have ladet den ledsage af en toldbetjent. Det kunne end ikke den mest bogstavtro tolder finde på at forlange.

Af hensyn til opkrævningen af bropenge (vareafgift) i provinshavnene skulle også samtlige indenlandske eller fremmede og frigjorte varer være ledsaget af en toldangivelse, som i disse tilfælde var blå. Det blev til en anseelig bunke, ofte 400-500 angivelser pr. afgang til de store provinsbyer. I nederste venstre hjørne blev de samlet

med det rød-hvide dokumentgarn, hvis friender blev fastholdt med en rød oplat med toldkassererkontorets navn i hvidt relief - en erstatning for det oprindelige laksegl. Toldopsynet kunne herefter nøjes med at afgive indladningsattest på den øverste angivelse - medens man sendte en medlidende tanke til den toldelev, der på provinstoldkamret skulle udregne vareafgiftens småbeløb på hver enkelt af de mange angivelser, føre beløbene op i lange kolonner og tælle dem sammen uden hjælp af en regnemaskine.

Toldkontrollen Gammelholm

Gammelholms Toldkammer i Havnegade havde efter tidens forhold glimrende lokaler i den relativt nye bygning, der er præget af 1930'ernes funkis-stil. Kontorerne for toldopsyn og toldkassererkontor lå på 1. sal, medens stueetagen rummede eftersynslokaler dels for de rejsende i rutebådstrafikken over Øresund, dels for varer, der udførtes mod told- og afgiftsgodtgørelse.

Passagertrafikken mellem København og Malmø var i disse år af meget betydeligt omfang. Øresundsselskabet besejlede ruten med flere store både, og der var mange ankomster og afgang i løbet af dagen og langt ud på aftenen. Der blev den gang lagt overordentlig vægt på eftersyn af de rejsendes bagage både for ind- og for udgående, hvorfor de enkelte eftersyn let kunne vare ½ - ¾ time eller mere. Det kunne knibe med at overholde bådenes afgangstider.

Alt efter årstid og sæson sattes 6-10 toldassistenten og/eller overtoldassistenten til tjeneste på Gammelholm. Arbejdstiden strakte sig alle ugedage fra kl. 7-8 til kl. 22-23, men da der var tale om diætjeneste gjaldt der ingen tjenestetidsregler. Personalet udarbejdede selv en lokal tjenestefordeling afpasset efter sejlplan og forventet passagerantal, så at der blev mulighed for en fridag eller en friaften en gang imellem, men det var ikke meget man så til familien i den måned, man var tjenstgørende ved passagertrafikken på Gammelholm. Til ge-

ngæld indtjente man ganske betydelige beløb til diætsammenslutningen.

Nogle af toldassistenterne deltog hveranden formiddag i rejsegodseftersynene ved Oslobåden på Larsens Plads, men ellers havde man ikke så meget at bestille mellem bådenes afgang og ankomst. Vi havde tilsynet med losning og lastning af pakkebådene i Nyhavn, Havnegade og ved Børs kajen, under ét kaldet for *Siderne*. Bortset fra at vi absolut skulle turen rundt morgen og aften for at konstatere, om der var diæter at tjene, spildte vi ikke megen tid på denne indenlandske trafik, der sandt at sige ikke havde fjerneste toldmæssige interesse.

Min sidste tårn på Gammelholm faldt i sommeren 1949. Som den eneste på holdet var jeg iført den ny-lancerede toldassistentuniform, hvad der vakte en vis opsigt. Indtil da var det ofte en broget flok, der stod bag rejsegodsskrankerne iført deres almindelige daglige gangklæder, der endnu var præget af efterkrigstidens mangelsituation. Tilmed uniformshuerne var som regel af højst forskellig model og alder.

Når jeg husker denne tårn særlig godt, skyldes det, at det var i den periode, den senere så kendte skibsreder Jørgen Jensen startede sin karriere. På grund af uoverensstemmelser mellem regeringen og de store amerikanske filmudlejningsselskaber om, hvor mange procent af filmenes spilleindtægt, der måtte overføres til USA i dollars, kunne bl.a. filmen »Borte med Blæsten« ikke vises i Danmark. Med støtte fra dagbladet BT og en slægtning lejede Jørgen Jensen det gamle svenske dampskib, *S/S Uranienborg*, som vi ellers kun så på en dagtur én gang om ugen, og tilbød københavnere en tur over Sundet med biografur i Landskrona. Det blev en kæmpesucces, som blev udgangspunkt for Jørgen Jensens færgelinje mellem Tuborg havn og Landskrona. Det var ikke for ingenting hans både fik navn efter filmens Scarlett O'Hara. Toldopsynet var derimod ikke spor begejstret, for vi skulle for den ringe

diætbetaling på 1,25 kr. i timen sidde ørkesløst og vente på, at *S/S Uranienborg* dukkede op langt ud på natten. Det gamle skib var ingen hurtigsejler så alt efter vej og vind blev klokken sommetider både 2 og 3, førend vi var færdige med rejsegodsfertysynet.

Eftersynslokalet på Gammelholm i toldkamrets stueetage var en slags special-vejerbod for næsten alle varer, der ved Københavns toldsted skulle udføres mod told- og afgiftsgodtgørelse. Efterhånden som eksporten tog til, var pladsforholdene og personalenormeringen alt for begrænset. Der holdt ofte lange køer af vogne og ventede på at blive ekspederet, førend de kunne begive sig til de respektive afsendelsessteder. Toldassistenterne fra rejsegodstjenesten blev af og til nødt til at give en hånd med i arbejdet. Almindeligvis nøjedes man med en optælling på vognen og udpakning af enkelte colli i vejerboden. Eksportørerne var og er jo ikke meget for at få anbrudt emballagerne, så de medbragte i regelen nogle prøver af varerne for at undgå udpakning. Var det firmaer, der var kendt for deres pålidelighed, imødekom man dem gerne, for det sparede også personalets tid. Prøverne blev ofte efterladt, så der var ikke så sjældent en hel del lækkerier at delikater sig med under arbejdet.

Børsens tolddistrikt

Dette temmelig misvisende navn for dette store distrikt, der strakte sig fra Knippelsbro til og med Enghave Brygge og fra Langebro til enden af Islands Brygge, er historisk begrundet, idet toldkontrollen i fortiden har haft til huse i Børsbygningen og i bygninger lige overfor denne.⁷⁾ Den senere anvendte betegnelse *Langebro Toldkontrol* var nok så relevant.

Den egentlige Børsens Toldkontrol havde til huse i den lille rødstensbygning fra 1908, der endnu ligger på kajen lidt til højre for Langebro (set fra byen). Forholdene i huset var noget trange, for der var både toldkassererkontor og kontorer for over-

opsyn og opsyn samt aftrædelsesværelser. Toldkontrollen var en slags kommandocentral for det vidtstrakte distrikt, hvorfor der til hjælp for overopsynet fast var 2 toldassistenter til tjeneste daglig fra kl. 7-17. Det meste af deres tid gik med at passe telefonen, som ringede næsten uophørligt med meldinger fra distriktets toldkontrolposter, fra rederier og skibsmæglere om skibes ankomst og afgang og med rekvireringer af diættjeneste og nattevagter o.m.a. Det påhvilede også assistenterne at føre det omfattende diætrekskab for hele distriktet, herunder ikke mindst at påse at alle telefoniske rekvitioner blev fulgt op af skriftlige. Den ene af toldassistenterne var tillige »omløber«, d.v.s. at han efter behov assisterede på kontrolposterne ude i distriktet.

En anden vanskelig opgave var at fordele nattevagterne i distriktet nogenlunde retfærdigt mellem alle assistenter og overassistenter, der var tjenestegørende i de forskellige underdistrikter. I regelen passede 1 mand samtlige arbejdende skibe i hele distriktet i aften- og nattetimerne. Det kunne give en ret urolig nat, hvis der fx lossedes kul både på Enghave Brygge og på Islands Brygge. På den tid kom kullene ofte op i havnen med pramme, hvortil der var overløst fra Liberty-både ved Langlinjekajen - fuldtlastede kunne disse skibe ikke gå op i havnen. Der skulle jævnligt lempes kul i disse pramme, for at kranens grab kunne blive fyldt, så der skiftedes ofte mellem prammene. Det skulle der holdes øje med, for hver pram svarede diæter som et selvstændigt skib. Det gav masser af penge, men var forbundet med en masse ulejlighed.

Overopsynet var jævnligt af den opfattelse, at de fik deres diæter for at kontrollere toldassistenterne og ikke for deres selvstændige varekontrol etc. Derfor var det meget sjældent, at den vagthavende toldkontrollør bevægede sig ud i distriktet om natten - de hyggede sig i regelen i toldkontrollen og nøjedes med en orientering fra

toldassistenten. Det var i øvrigt almindeligt akcepteret, at begge parter tog sig en blund mellem midnat og kl. 6, hvis der kun var losning af styrtegods i distriktet.

Børsens tolddistrikt omfattede toldkontrollerne i Christiansgade (siden Christians Brygge), Bryghuspladsen, Goole-båden, Gasværkshavnen og Islands Brygge.

Toldkontrollen Christiansgade

Denne toldkontrol kan med al rimelighed karakteriseres som den ringeste toldhytte, vi havde i Københavns tolddistrikt. Den var ubeskrivelig brøstfældig, man skulle træde varsomt for ikke at gå igennem gulvet. Belysningen kom fra et par acetylen-gasflasker til to blus, som forlængst havde

mistet sine glaskupler. Når man ikke længere kunne udholde skæret fra de hvæsende hvidblå flammer, arrangerede man et par gamle cirkulær-skrivelser som lampeskærme. Hvis en besøgende på en blæsevejrsgang var lidt længe om at få døren lukket, blafrede papiret ind i gasflammerne, og så var det med at få slukket de neddryssende brændende papirstumper, inden de antændte bilagene på skrivebordet.

De fleste af os kunne nu alligevel godt lide at være i dette distrikt, for der rådede en egen hyggelig stemning. Christiansgade var helt domineret af DFDS, der dels lossede lidt stykgods dér fra små dampere som *S/S Hebe* og *S/S Rota*, dels hver uge lastede store både som *S/S Georgia*, *S/S Delaware*



Børsens Toldkontrol 1906 på Kalvebod Brygge, nær Langebro. I 1950'erne ændredes navnet til Langebro Toldkontrol. Huset, hvis ydre stort set er uændret, er siden overtaget af Københavns Kommune, der anvender det som center for narkomanbehandling. (Toldmuseet).

m.fl. med landbrugsvarer til Storbritannien. Selskabet havde faste folk på pladsen, pålidelige fornuftige mennesker, som man hurtigt fik god kontakt med - især forvalteren Thorvald, hvis efternavn jeg vist aldrig har kendt, og den lille halte afskriver Jensen, der sad permanent på pladskontoret, og som i realiteten var den, der fik alting til at fungere. Hos ham kunne man indfinde sig til en kop kaffe nårsomhelst og samtidig få et overblik over, hvad der forestod af arbejdsopgaver.

Som overalt i havnen var der placeret en formand ved hvert skib, der lossede eller lastede. Poulsen, hed en af dem, en stor firkantet reel mand med et hidsigt temperament, som undertiden kogte over. Jeg kendte ham knapt nok, da han en formiddag kom farende ind i kontrollen, smækkede yderdørens yalelås og trak rullegardinerne ned for begge vinduer. Derpå placerede han 2 portere på mit skrivebord, rev kapslerne af og tog en solid slurk, inden han mælede et ord. Så satte han sig ned og kom med forklaringen. Han havde nogle dage før forløbet sig groft overfor et sjak havnearbejdere. For at få glattet ud på det havde han den følgende dag lovet højt og helligt ikke mere at drikke bajere i arbejdstiden, men en sådan abstinens kunne han naturligvis ikke klare. Derfor skulle der i hast skyldes en stærk øl ned, uden at nogen på kajen så det.

Skipperen, styrmænd og hovmestre på de fast anløbende skibe kom man også til at kende ganske godt. Et dagligt besøg ombord var kutyme, og man skulle nok komme til at høre for det, hvis man udeblev. Skipperen på S/S Rota havde den særhed, at han skænkede bittere ud med rund hånd, men øllet fedtede han med, så at han nemt kunne strække en enkelt pilsner til 3-4 mand. Øllet blev skænket i tinkrus, hvoraf han havde en række hængende på skottet i salonen - efter endt brug blev de hængt op igen uden afvaskning.

Efterhånden lyder det vist som om de to toldassistenter på pladsen aldrig bestilte

noget, hvilket skam ikke svarer til de faktiske forhold. De relativt små godsmængder, der lossedes, medførte ikke større antal forsendelses- og fortoldningsekspeditioner. Den virkelige arbejdsbyrde lå i ekspeditionen af den store dokumentmasse, der var forbundet med de udgående skibsforsendelser. Foruden lidt gule forsendelsesangivelser over transitgods var der et meget stort antal røde prima/sekundaangivelser over varer, der udførtes mod told- og/eller afgiftsgodtgørelse. De skulle allesammen have individuel indladningsattest, medens de blå angivelser vedrørende almindelige indenlandske varer nøjedes med en samlet attest. Det værste var dog, at hovedparten var landbrugsvarer, der skulle være ledsaget af et utal af vidt forskellige attester for kød, mælk, æg, smør etc., ganske små papirlapper i mange farver med forskellige kendetegn såsom diagonalkrydser i kontrastfarver. Bare rent fysisk var det svært at holde styr på disse hundreder af smålapper, men at sikre sig, at hver eneste var i overensstemmelse med forskrifterne, nærmede sig det uoverkommelige. På toppen af det hele kom så de gule udførselsattester til *Statistisk Departement*, og de var næsten altid mangelfuldt eller forkert udfyldt. Arbejdet med bilagsdyngen var langt fra tilendebragt, når eksportbåden svajede ud fra kajen.

Toldkontrollen Bryghuspladsen

Dette imponerende navn tilkom den lille brolagte trekant, der afgrænsedes af Christiansgade, Frederiksholms Kanal og den korte kajstrækning hen til Langebro, hvor der ikke var plads til meget mere end rutefragtskibet fra Edinburghs forstad Leith, der havde fast anløbsplads her. På den lille plads var lige areal nok til toldhytten, stevedorehytten og de få simple lossegrejer, man den gang rådede over.

Toldhytten var lille, rimeligt solid og tæt, havde elektrisk lys, men var kakkellovnsopvarmet og uden toilet og håndvask. For min part holdt jeg op med at anvende



Toldkontrollen, Bryghuspladsen, 1954. Toldassistenten er den senere vicetoldinspektør G.T.Calusen, f.1923. Over den ikke synlige Frederiksholms Kanal ses lidt af DFDS' den gang helt nye godsterminal for de landbrugsvarer, der fragtedes med London-ruten. Her havde Toldkontrollen, Christiansgade (senere Christians Brygge) omsider fået tidssvarende lokaler. (P.H.Mikkelsen).

hyttens service, da jeg konstaterede, at opvasken foregik i gulvspandens havnevand, ved at den gamle rengøringsmand afgned kopper og tallerkener med et par ikke alt for propre fingre.

Kontrollen var normeret med en overtoldassistent og en toldassistent, der næsten altid havde for meget at bestille. Bådene anløb ugentlig, idet de ankom søndag eller tidligt mandag morgen. Cirka halvdelen af ugens 6 arbejdsdage gik med at losse stykgods og den anden halvdel med at laste landbrugsprodukter.

De snævre pladsforhold gjorde, at næsten alle varer lossedes direkte på vogn og kørtes til oplæggelse på Toldboden eller til videre-sendelse til provinstoldstederne i ufortoldet stand. Fortoldning blev kun tilladt for uemballerede eller andre let overskuelige varer, der kunne klareres så at sige hængende i dampspillet's strop, inden de kørtes bort. I disse år havde toldvæsenet suspenderet alle forskrifter om opsyn ved hver skibsluge, føring af lossebøger etc., idet man med hensyn til godskontrollen ganske forlod sig på stedevorernes afskrivere.

Også for lastningen af de mange forskellige slags landbrugsvarer var de trange forhold på pladsen generende. Alt skulle direkte fra vogn ned i skibslugerne, så på lstedage holdt køretøjerne i lange køer op ad Vester Voldgade. Det var et enormt tidsspilde for eksportørerne, ligesom det besværliggjorde arbejdet for overstyrmand og stevedor med at få læssene frem i den rækkefølge, hvori de skulle stuves i skibet. Først i løbet af lørdag eftermiddag faldt der ro over den lille plads, når man kunne vinke farvel til *S/S Horsa*, *S/S Hengist* eller *S/S Gotland*.

Dog, fordi skibene var sejlet, var man ingenlunde færdig med dem. Der var et kolossalt papirarbejde med at slutte generalangivelserne, d.v.s. de mangesidede tætskrevne fortegnelser over det fra Storbritannien medbragte gods. De skulle forsynes med afskrivninger post for post med numre og datoer på oplæggelses-, forsendelses- og klareringsangivelser, indtil der var redegjort for anbringelsen af hver eneste kasse, balle eller bundt, der havde været i skibet. Der var altid en hel del, der ikke stemte, fx mrk. og nr., cll-antal, og så måtte man konferere med afskriverne ved lugerne, Pakhusforvaltningen på Toldboden og eventuelt importørerne. Det gik jo ikke at attestere »Ej losset eller forefundet« ved alt for mange poster i generalangivelsen. Alt dette skulle udføres i ugerne efter afsejlingen, medens man besørgede ekspeditionerne vedrørende godset til og fra det skib, der nu arbejdede derude. Man havde jo også papirdynger vedrørende landbrugseksporten at kontrollere som alerede udførligt omtalt i forrige afsnit. Alt i alt var det ingen sinecure at gøre tjeneste på Bryghuspladsen.

Toldkontrollen ved Goole-båden

Denne toldkontrol lå oprindeligt på Sjællandsiden i en forfalden hytte placeret mellem den gamle Langebro og Børsens Toldkontrol, men blev flyttet over på Amager-siden, da anlægget af den nuværende Lan-

gebro påbegyndtes. Den nye hytte, der blev placeret på Islands Brygge lige ved Carl Nielsens sand- og stenplads, svarede omtrent til den på Bryghuspladsen. Arbejdets karakter og omfang var også ganske tilsvarende, så den eneste forskel var næsten, at skibene her hed *S/S Don* og *S/S Dearne*, og at de kom fra Goole, der ligger et godt stykke oppe ad Humber-floden.

Bemandingen var også her en overtoldassistent og en toldassistent, og ligheden gjaldt også i henseende til, at overassistenterne ofte var en af de oversprungne og sommetider temmelig afdankede toldere, der var nogle stykker af i Københavns toldopsyn. Da de ikke havde udsigt til nogen ændringer eller forbedringer i deres tjenesteforhold, var en del af dem ret ligeglade med tjenesten og søgte at slippe lettest muligt om ved alting. De prøvede undertiden at tvinge eller narre toldassistenten til at gøre hovedparten af arbejdet, nogle ved at gøre sig usynlige en stor del af tiden, nogle ved at spille på alder og autoritet. Var man ung og nyankommen fra provinsen, hvor overtoldassistenterne endnu mange steder havde bibeholdt status som overordnede, kunne man nok ligge under for autoritetstroen og lade sig kommandere til at gøre også den ældre kollegas del af arbejdet. Det kunne man som regel slet ikke overkomme, og det gik da efterhånden op for en, at som tjenesten var tilrettelagt, var man ligestillede kolleger med samme rettigheder og pligter - men at fastholde det over for en dreven gammel opsynstolder gav jævnligt bryderier. En toldassistent-kollega med betydelig fysisk styrke gik så vidt som at smide jakken og true overassistenten med klø, førend det lykkedes at få ham til at passe sin del af jobbet.

Toldkontrollen Gasværkshavnen

Denne kontrolpost passedes alene af toldbetjente, der førte tilsyn med fiskekuttere og småskibe i indenrigs fart.

Toldkontrollen Islands Brygge

Kontrollen havde lokaler i Dansk Soyakagefabriks store røde kajskur, som i øvrigt anvendtes som lager for copra, soyabønner og andre frø til oliepresning. Bortset fra periodiske invasioner af kakkerlakker og andre insekter indkomme med nævnte varer var det udmærkede rummelige lokaler. Der var både ekspeditionskontor, frokoststue, køkken og toilet. Da lokalerne lå i bygningens ene yderhjørne, var der god udsigt til aktiviteterne på kajen.

Bemandingen vekslede noget efter forholdene, men som oftest var der mindst 3 mand til tjeneste. Hovedopgaven var kontrollen med de store skibe - i regelen ØK-både - der bragte de kærner og frø, der i fabrikken anvendtes til fremstilling af vegetabiliske olier. På grundlag af forskellige bevillinger til told- og afgiftslempelser var en del af produktionsapparatets rørsystemer toldplomberet og skulle periodisk tilses, ligesom der skulle føres et vist tilsyn med produktionen.

Kajen på Islands Brygge er overordentlig lang og med betydelig vanddybde, så der ankom skibe af mange størrelser og med vidt forskellige ladninger, herunder cedertræ til blyantsfabrikation og aspestræ til tændstikfabrikation til to fabrikker, der lå umiddelbart ved soyakagefabrikken.

Yderst ude, hvor kajen bøjer mod syd, havde vi hyppigt kulløsning, men de skibe krævede ikke meget tilsyn. På vejen derud lå den lille støvede *Hamburg-hytte*, der yderst sjældent anvendtes på den tid. Dog kunne det hænde, at en stykgodsbåd lossede eller lastede derude, og så måtte en af os modstræbende nogle timer tage ophold i den uopvarmede, aldrig rengjorte hytte, hvor der hverken var elektricitet eller telefon. Da det på et tidspunkt blev nødvendigt med lys i hytten, fremfandt overtoldinspektør Chr. Jensen fra sit private pulterkammer en gammel petroleumslampe. Jovist, der er lange traditioner for sparsomhed i toldetaten.

Christianshavns tolddistrikt

I Strandgade 29 lå *Christianshavns Toldkammer*, indtil det nærliggende høje pakhus under en brand i begyndelsen af 1960'erne styrtede ned og knuste det. Adressen blev mere alment kendt i etaten, da det nyetablerede Direktoratet for Toldvæsenet i efteråret 1965 flyttede ind i en nybygning, som siden er blevet domicil for Miljøministeriet.

Det beskedne gråmalede hus, som meget mindede om de desværre ligeledes forsvundne Nyhavns og Gammelholms Toldkamre, rummede foruden *Københavns 2. Toldinspektorat* og *Christianshavns Toldkassererkontor* tillige lokaler for distriktets overopsyn og et aftrædelsesværelse for toldbetjente.

Toldkontrollen Asiatisk Plads

Toldopsynet var her indlogeret hos De Forenede Handels- og oplagspladser (DFDS), der den gang ejede Strandgade 25, det fornemme 1700-tals palæ opført af Asiatisk Compagni. Kontrollen rådede kun over et enkelt lokale i den høje stueetage med indgang i gavlen. Der var temmelig trangt, da kontrollen i regelen var bemandet med en overtoldassistent og 3-5 toldassistenter. Heldigvis var vi sjældent til stede allesammen på én gang på grund af de mange gøremål i det vidtløftige distrikt.

Fra gammel tid havde handelen på Færøerne og Island sin basis på Christianshavn. Færøebåden *M/S Tjaldur* havde sin faste anlægsplads i bassinet på selve Asiatisk Plads, medens Islandsbådene fortøjede ud for pakhuset *Gammel Dok*, hvis fugtmættede kældre var ideelle lagerrum for de utallige tønder med spege- og kryddersild, der indkom fra de nordatlantiske øer.

Ellers bestod trafikken mest i mindre skibe med finsk og svensk papir og pap, som i store mængder blev oplagt i de gamle pakhuse, der nu er så fint istandsat til brug for Udenrigsministeriet m.fl. De Forenede

Handels- og Oplagspladser havde bevilling til privat pakhusoplag, hvorpå varerne kunne henligge ufortoldet. Det gav efterfølgende et betydeligt fortoldningsarbejde, fordi varerne ofte fraførtes i småpartier, ligesom det periodisk medførte omfattende lageroptællinger og regnskabsafstemninger.

Den toldmæssige ekspedition af varer til og fra *M/S Tjaldur* var et kapitel for sig. Den indgående ladning var hovedsagelig tomt returgods og færøske produkter, der var toldfri efter § 2 a i dagældende toldlov, men der var en del besværligheder med selskabsattester og andre erklæringer, der skulle godtgøre den færøske oprindelse. Som hovedregel var det overtoldassistentens job at afstemme skibets meget omfattende indgående generalangivelse. I øvrigt medbragte skibet altid et stort antal gavepakker til herboende færing. Pakkerne medførtes vistnok gratis, de var ikke registreret eller frankeret, så de blev blot af skibets besætning smidt i en dyng i toldkontrollens forstue. De indeholdt som regel skærpekød (tørret fårekød), tørrede sej og grindespæk, og alt dette udsendte i fællesskab en lugt, der forekom syddanske næser særdeles ubehagelig.

Papirarbejdet i forbindelse med lastningen af *M/S Tjaldur* var ret kompliceret, fordi alle varer, der var toldpligtige efter den specielle færøske tarif, skulle optages i skibets toldseddel med alle fornødne oplysninger om vareart, mængde og værdi.

Dette skete for at give det færøske oppebørselskontor et opkrævningsgrundlag, da man den gang ikke havde noget toldvæsen deroppe. Det var imidlertid ensbetydende med, at vi skulle gå alle de blå forsendelsesangivelser over indenlandske, fremmede og frigjorte varer meget nøje igennem, for at finde ud af, hvilke varer der var omfattet af den færøske tarif, ligesom vi skulle sørge for at få kompletteret angivelserne med de for opkrævningen nødvendige oplysninger. Disse angivelser skulle tillige bogføres på toldkassererkontoret, inden toldopsynet

kunne modtage dem - det gav kuske og chauffører en masse ekstra ture mellem Strandgade 25 og 29, for alle var jo vant til at blå angivelser ikke skulle protokolleres.

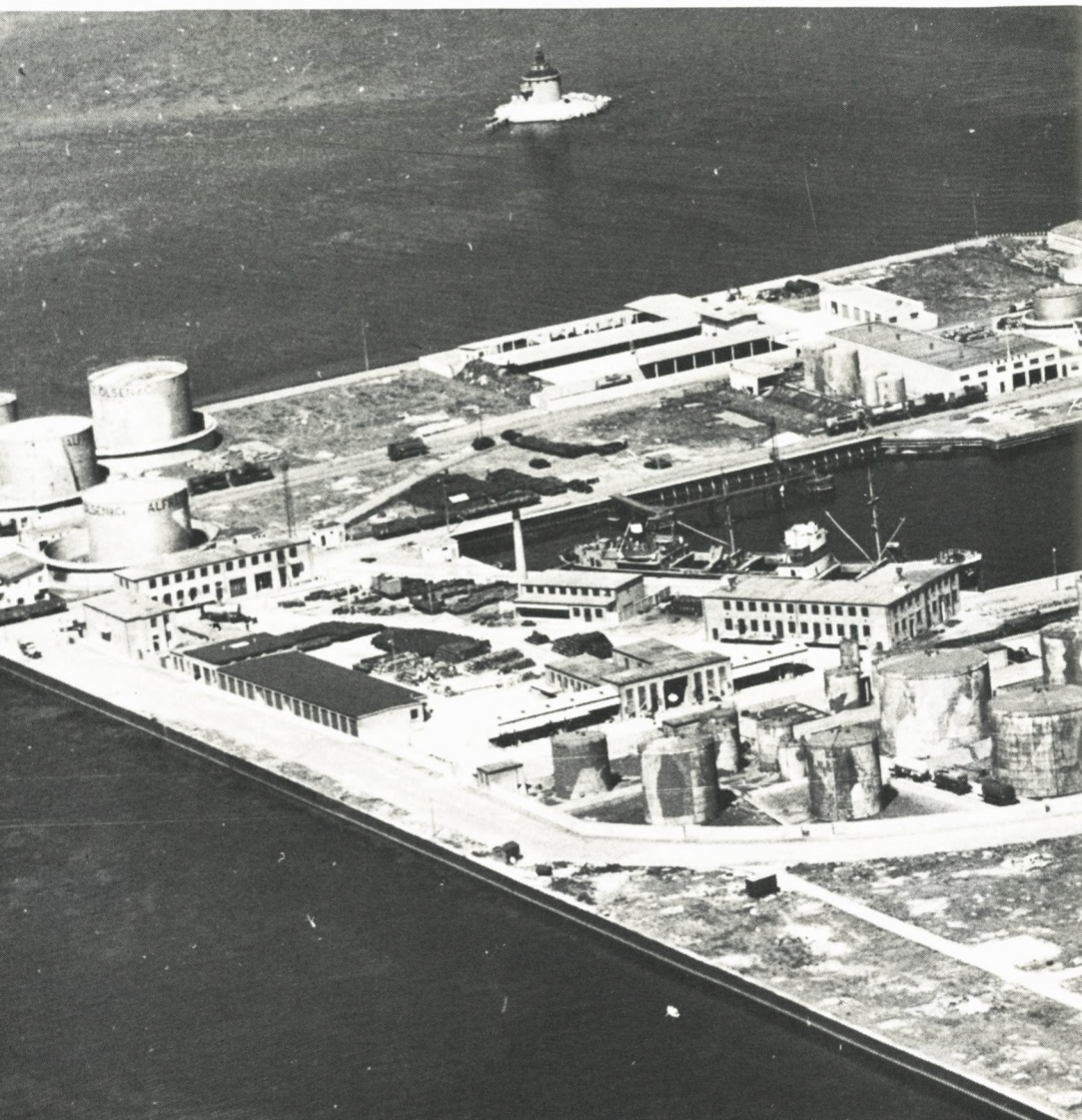
Toldkontrollen på *Islands Plads* var i disse år uden fast bemanning. Når der var losning eller lastning på stedet, måtte en af toldassistenterne fra Asiatisk Plads tage ophold i den lille snavede bygning. Som oftest var det i anledning af, at DFDS sendte *M/S Dronning Alexandrine* derover med en restladning, men det hændte også, at de lod det fine gamle skib gøre første anløb derovre, og så måtte flere mand afsted for at klare rejsegodseftersynet ombord.

På *Christiansholms Ø* lossedes en stor del af dansk presses avis Papir. Derude havde vi ingen toldhytte, men måtte klare os, som vi kunne. Der var i regelen kun tale om nogle få timer, førend skibene var tømt for de store papirruller.

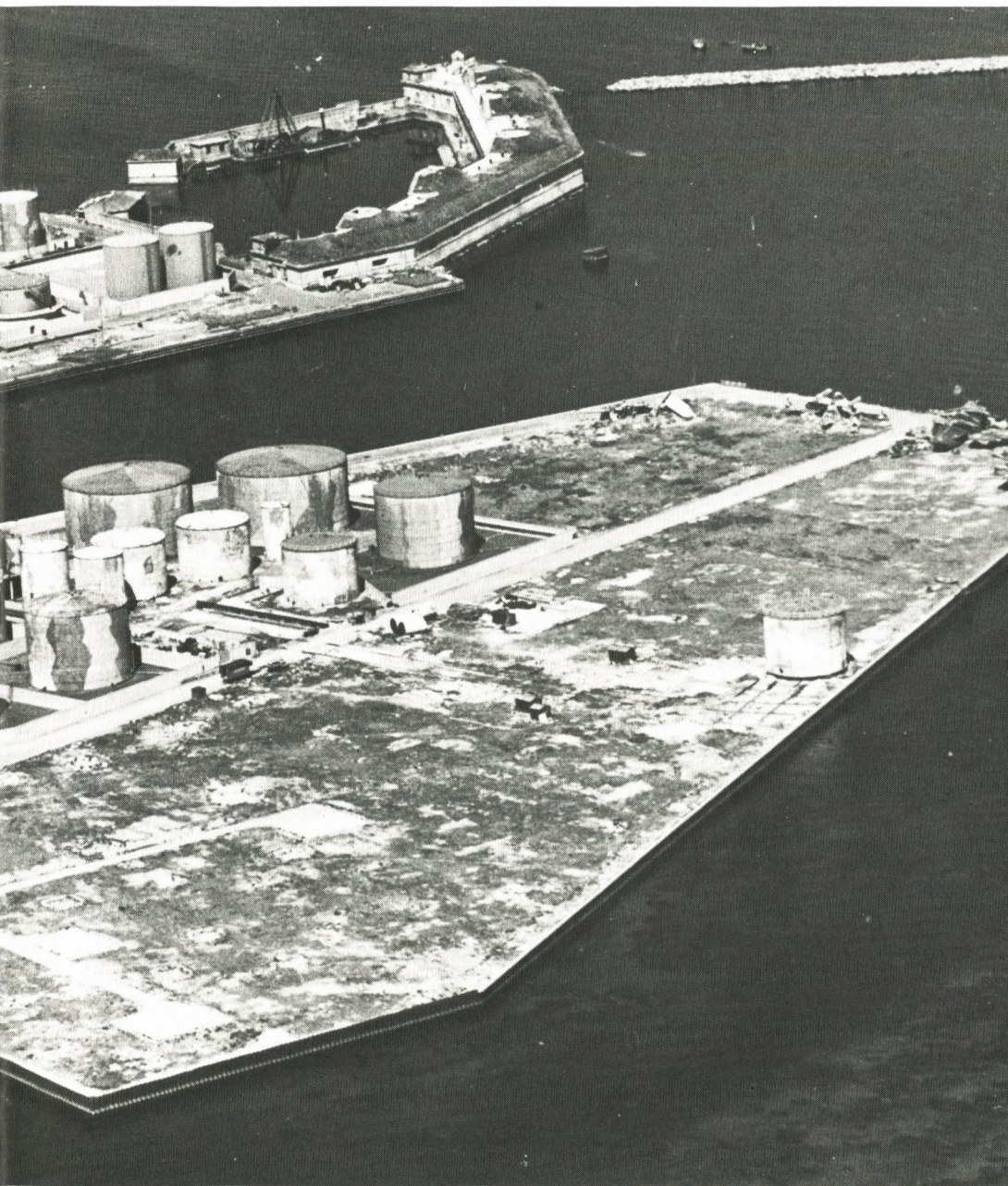
Tjenesten i toldkontrollen på *Prøvestenen* varetoges af toldassistenterne på Asiatisk Plads, når der var tankskibe i oliehavnen derude. En overtoldbetjent havde tjenestebolig på Prøvestenen og passede det daglige tilsyn med tankanlæggene og de toldplomberede rørsystemer, ligesom han tog sig af de mindre tankskibe, som lastede olie og benzin til provinshavnene.

Datidens store tankskibe syner ikke af meget idag, men det var en ret langvarig affære at losse dem, for tidens pumpeanlæg havde heller ikke kapacitet som nu. Blot et enkelt skib i oliehavnen kunne godt bevirke, at 2-3 toldassistenter måtte udtages til tjeneste på Prøvestenen, og så kunne det nok være slidsomt at være tilbage på Asiatisk Plads, medens de andre fik afviklet deres nattjeneste, hviledage etc.

Tilsynet med losningen var ikke meget arbejdskrævende, man skulle i første omgang blot sørge for at notere, hvilke tanke de forskellige olieprodukter blev indpumpet i. På grund af de relativt høje afgifter var det den i øvrigt toldfri benzin, der gav mest arbejde, fordi såvel til- som fraførselsledningernes haner var toldplomberet.



Oliehavnen Prøvestenen 1946. Øverst i baggrunden ses resterne af det oprindelige søfort, Prøvesten. Billedet præsenterer 2. etape af de mange udvidelser, der efterhånden fandt sted. Toldkontrollen og overtoldbetjentens tjenestebolig fandtes i den forreste bygning til venstre for tilkørselsvejen.



Derfor skulle toldopsynet være til stede med plumbertangen, hver gang indpumpningen skiftede over til en ny tank. Plumbertangen på Prøvestenen var for resten unik, idet den med stor bekostning var fremstillet i bronze, for den måtte ikke kunne slå gnister, dersom man tabte den.

En væsentlig arbejdsopgave var opmålingen af indholdet i de store benzinlager-tanke. Var de delvis fyldt, skulle der foretages opmåling inden indpumpningen påbegyndtes, og i alle tilfælde skulle der måles, når losningen var afsluttet. En del nyere tanke var på ydersiden forsynet med standglas, hvor man fra jernlejderen kunne aflæse tankens væskehøjde direkte, men på flertallet af tankene måtte man op på taget for at foretage en måling. Mange kolleger havde svært ved at udføre dette job dels på grund af højden, dels fordi tanktagets relativt tynde jernplader gyngede og knagede skrækljagende. Målingen udførtes ved, at man gennem dækselåbninger 2 gange nedsænkede et målebånd med et lod i enden - første gang for så nogenlunde at fastslå, hvor væskehøjden var, anden gang påførte man det omtrentlige område et lag kridt, så at man mere nøjagtigt kunne bestemme væskeoverfladen. En enkelt millimeter svarede til mange liter benzin, når rumindholdet skulle udregnes ved multiplikation af konstateret væskehøjde med tankens flademål. Efterfølgende skulle man ved nedsænkning af et termometer måle benzinenes temperatur ved bund og overflade. Middeltemperaturen lagdes til grund ved omregning af den konstaterede benzinmængde til mængden af benzin ved 15 °C, som var beskatningsenheden.

I toldkontrollen var der fine plantegninger over tankanlæggenes rørforbindelser og ventiler, og der var store protokoller, hvor der på det nøjeste skulle redegøres for opmålinger og beregninger. Det var alt sammen ret indviklet og meget forvirrende for toldassistenter, der kun lejlighedsvis havde et par døgn's tjeneste på Prøvestenen. Overtoldbetjent J.M. Palsager, der

havde sin tjenestebolig i samme hus som toldkontrollen, var til uvurderlig hjælp, for han kendte hver krog af de mange systemer og anlæg, ligesom opmåling, plombering af ventiler etc. var ren rutine for ham.

Selv om det kunne være lovlig mange timer ad gangen, man var nødt til at tilbringe ude på den triste og gølge ø, havde man det som regel hyggeligt og rart. Toldassistenterne var selskabeligt ret efterspurgt af tankskibenes officerer, der ofte var skandinaver, medens resten af besætningen var af asiatisk og/eller afrikansk herkomst. Efter mange uger i søen i de ret langsomtgående skibe, hungrede officererne efter samtalepartnere udenfor den lille kollegiale kreds ombord. Havde man ærinde på skibet, eller passerede man blot lejderen, var det næsten uundgåeligt at blive prajet og inviteret på en drink eller et måltid. Det kunne være overordentligt svært at slippe afsted igen efter et rimeligt tidsrum, når man havde opgaver ventende. Som regel havde man dog god tid, da var kunsten at holde sig rimeligt ædru, når de velvillige værter skænkede flittigt op for at holde længst muligt på den kærkomne gæst.

Toldkontrollen Grønlands Handels Plads

Når man for enden af Strandgade passerer broen over Christianshavns Kanal er man på en lille ø, der den gang var tydeligt delt op i tre handelspladser, *Wilders Plads*, *Krøyers Plads* og *Grønland Handels Plads*. De to førstnævnte pladser, der havde meget lidt søværts trafik, blev tilset fra kontrollen på Asiatisk Plads, men den betydelige skibsfart og de mange specielle forhold omkring vareførslen til og fra Grønland nødvendiggjorde et lokalt toldopsyn hos den Kgl. Grønlandske Handel. Kontrollen var normeret med en overassistent og en toldassistent. Desværre har jeg aldrig selv gjort tjeneste på pladsen, hvorfor jeg er gået glip af samværet med overtoldassistent *W.W.V. Pape* (f. 1883), der i mange år havde fast tjeneste her.

Det skal have været ikke så lidt af en oplevelse at gøre tjeneste sammen med ham, for han var ret excentrisk, fuld af bizarre indfald og sære talemåder, men i øvrigt et elskeligt menneske. Han vidste alt om Grønlands-trafikken og rådede - i toldmæssig henseende - på pladsen som en lille konge. Hans store interesser var lystfiskeri og jagt, hvorfor hans ferier var opdelt og placeret efter fiske- og jagtsæson. Når de sølle 14 feriedage, vi den gang havde, var opbrugt, måtte Pape ty til sygemeldinger. Det var man meget vel klar over i Overtoldinspektoratet, så i Papes sidste år foregreb man begivenhederne ved at sætte en afløser på tjenestefordelingen i sæsonen.

Toldkontrollen på Raffinaderiet Phoenix

Kajstrækningen på Amagersiden ud for Sukkerraffinaderiet Phoenix hørte principielt under Christianshavns Tolddistrikt. Da der ikke var anløb af andre skibe end De Danske Sukkerfabrikkers egne små sorte dampere med sukker fra indenlandske sukkerkogier, varetoges havnetjenesten af de kolleger, der fra Inspektoratet for Omsætningsafgifter var stationeret på raffinaderiet af hensyn til den tids sukkerbeskatning. Turnustjenestens folk kom der således aldrig, men den strikse og principfaste toldinspektør Th.V. Halland, 2.Toldinspektorat, manifesterede af og til sin myndighed ved at inspicere toldkontrollen, der havde kontorer i sukkerfabrikernes bygninger i Langebrogade.

Sydhavnens Toldforvaltning

Toldforvaltningen havde domicil i et nydeligt rødstenshus nær Sydhavns Plads. Det var nyopført, men aldeles håbløst upraktisk indrettet, fordi Overtoldinspektoratet havde gennemført byggeriet uden at tage personaleorganisationerne med på råd vedrørende indretningen.

Toldforvalteren deltog i overopsynstjenesten, hvorfor antallet af tjenstgørende

toldkontrollører afhang af, hvor meget toldforvalteren havde indtjent i diæter - som regel var der 1 toldkontrollør på tjenestefordelingen. Opsynstjenesten varetoges normalt af en toldassistent, en toldvagtmeister og den fastansatte overtoldvagtmeister T.O. Jónsson, sædvanligvis kaldet Jøns-son, fordi man misforstod den islandske accent over o'et. Han var et rart og hyggeligt menneske, hvis hjælpsomhed og gæstfrihed på det groveste blev misbrugt af snart sagt alle islændinge, der kom til København. Den islandske regering havde takket ham for det ved en smuk ordensdekoration.

Havnedistriktet var meget uoverskueligt, så man var tvunget til at undersøge hver krog, når man var på morgen- og aftenrunde. Mange steder manglede der ordentlig belysning, og der var ikke brolagt eller asfalteret overalt, så man kom ofte stærkt til sølet hjem. Forholdene var mest regulære på Belvedere-kajen hos Lemvig-Müller & Munck, hvor der var anløb af ret betydelige skibe med laster af stangjern, plader, stålbjælker etc. I distriktet blev der i øvrigt losset salt, kul, formningssand (til B & W's støberi) og mange andre grovvarer og bulkvarer, ofte fra galeaser og lignende småskibe. Vi havde også en del fortoldninger af jernbanegods, som regel også grovvarer i hele ladninger.

Under toldforvaltningen sorterede tillige toldopsynene på frilagrene hos automobilimportørerne Ford Motor Company, General Motors, D.O.M.I. og Nordisk Diesel, men det var kun overopsynet, der havde med dem at gøre. Toldassistenter og overassistenter var på forhånd placeret på disse tjenesteposter i tjenestefordelingen. Som nævnt andetsteds var det ikke så lidt af et privilegium at have et af disse jobs - i toldkontrollen så vi kun sjældent noget til disse kolleger.

Jeg kan ikke afslutte dette afsnit uden at riste en minderune over toldforvaltningens rengøringskone, *fru Lassen*. Hendes fortjeneste var det, at Sydhavnens toldkam-

mer i modsætning til de fleste andre toldlokalere i havnen var pillent og propert. Fru Lassen passede både kontorerne og tolderne, som var det hendes eget hjem, det drejede sig om. Hun var en rigtig gævn københavnsk arbejderkone, hvis mand mødte meget tidligt på arbejde. Når hun alligevel var oppe, syntes fru Lassen, at hun ligeså godt kunne tage tidligt fat, hvorfor hun indfandt sig allerede ved 6-tiden eller før. Lå man så og sov efter en sen natteløsning, listede hun stille rundt, indtil hun lidt før kl. 7 vækkede en med en kop frisklavet kaffe. Når man kom tilbage efter morgenrunden og alle de andre havde indfundet sig, havde fru Lassen lavet mere kaffe og sendt en af toldbetjentene til bageren efter rundstykker til det fælles morgenbord. Hendes efterfølgende rengøringsrunde i huset tog en rum tid, for fru Lassen skulle have en snak med flest mulig og til en vis grad blande sig i alt muligt. Hun sluttede af med at dække frokostbord til hele toldopsynet og bidrog i det hele meget til, at vi følte os som en stor familie. Jeg tror, at hun opholdt sig i toldforvaltningen i mindst dobbelt så mange timer, som hun blev betalt for, men ingen kunne heller være i tvivl om, at det var fru Lassens toldkammer.

Lufthavnens Toldforvaltning

De københavnske toldassistenters syn på denne tjenestepost var vidt forskelligt fra mand til mand - nogle elskede at være der, andre afskyede det. Der var en hel del fast personale, men tillige hver måned personale fra turnustjenesten. For sidstnævnte gjaldt den aftale, at man i det mindste én gang skulle forrette 2 måneders tjeneste i lufthavnen, derefter kunne man fritages for at komme der oftere.

Jeg hørte til dem, der bad mig fritaget, dels fordi arbejdet ved rejsegodsskranken føltes trivielt, dels fordi vi i alt for høj grad blev tvunget til at stå på pinde for S.A.S., hvis ord nærmest blev gjort til lov, uanset

hvad reglementerne sagde. Rejsegodsefter-syn havde vi, som det vil være fremgået, mere end nok af inde i København, men ret meget andet arbejde var der ikke at tage fat på i lufthavnen i 1948, hvor luftfragt endnu knapt nok var på vej.

Blandt lyspunkterne ved tjenesten derude var, at man fik timepenge samt cykelgodtgørelse med 15 øre pr. km regnet fra Amaliegade. På et par måneder blev det trods alt til et beløb, som en ung toldassistent havde god brug for.

Efter 10 år i turnustjenesten var det ikke med ubetinget glæde jeg pr. 1.1.1955 sammen med en række kolleger modtog et i øvrigt favorabelt tilbud om fast tjeneste i *Toldvæsenets Fakturakontrol*. Jeg havde fra 1950 haft tjeneste dér 4-6 måneder årligt og havde derved opnået nogle perioder, hvori familieliv og interesser kunne plejes rimeligt. Jeg fandt det derfor forfriskende i årets øvrige måneder at deltage i det pulserende liv på toldopsynets mange arbejdspladser.

Når man således lader tankerne løbe bagud til længst forsvundne dage, kan man næsten ikke lade være med at beklage, at de yngre generationer af toldere aldrig kommer til at opleve den aktive kontrol med varer, skibe og mennesker, men alene vil være henvist til andenhåndsoplevelser gennem papirer. Jeg vil så håbe for dem, at de på anden vis kommer til at opleve det, jeg mindes med størst glæde, nemlig det enestående kammeratskab, der opstod blandt toldassistenter og yngre overtoldassistenter i turnustjenesten. Uanset hvor forskelligartede vi var, så gjaldt udtalt musketerernes devise: Én for alle, alle for én. Vi lærte af hinanden, vi hjalp hinanden, vi dækkede over hinandens skrøbeligheder overfor både overordnede og publikum. Mødes vi nu og da efter mange års adskillelse, viser det sig altid, at det gamle tillidsforhold består. At have været med i dét fællesskab er en livsvarig værdi.

Noter

1) *Ekstraindtægter*

Diæter, overarbejdsbetaling, timepenge, natpenge, cykelgodtgørelse, procenter for opkrævning i frihavnsportene af aflæsningspenge til Københavns Frihavns A/S og procenter for tegning af forsikringspolicer for uforsikrede udenlandske motorkøretøjer.

2) *Klarereren*

Ordet anvendtes såvel om de egentlige varemottagere som om speditører eller andre, der mødte frem for at få foretaget fortoldningerne, hvortil jo altid krævedes personligt fremmøde. I øvrigt optræder ordet nu mere end 20 år efter dets afskaffelse i dansk toldterminologi i de stivbenede ordbogsoversættelser af EF's toldforordninger.

3) *Klareringsangivelser*

Fortoldningsblanketter, hvis funktion ganske modsvarer fortoldningsbegæringernes. Oprindeligt kunne importørerne udforme deres angivelser til klarering (fortoldning) som de ville og på vilkårligt valgt papir. Vistnok i løbet af 1920'erne indførtes autoriserede blanketter med et fast skema - de var trykt på lysegult papir, for at eventuelle raderinger skulle røbe sig. Størstedelen af her omhandlede periode var det enkeltblanketter i kvartformat, sjældnere folio, hvorpå toldopsynet afgav attest med pen og blæk, idet toldassistenten underskrev i venstre side, toldkontrolløren til højre. Blanketterne kunne købes enkeltvis på toldregnskabskontorerne for 2 øre pr. stk., hvilket beløb kontorerne skulle medtage specificeret på den håndskrevne toldkvittering.

4) *Indførselsattester og -anmeldelser*

Begge disse blanketter fungerede som statistiske anmeldelser, men var i øv-

rigt knyttet til indførselsreguleringen, der i varierende form havde været gældende fra begyndelsen af 1930'erne. Indførselsattesterne, der var blågrå, udfærdigedes med henhold til indførselsbevillinger fra Direktoratet for Vareforsyning. Indførselsanmeldelserne, der var hvide, anvendtes ved indførsel af de fåtallige varer, der var på friliste. Det var dobbeltblanketter til gennemskrivning. Genparten, der benævntes *Betalingsattest*, skulle af importørerne fremlægges i pengeinstitutterne ved betaling af de udenlandske fakturaer.

5) *Løbe-nr*

Denne betegnelse, der anvendtes i toldtarifferne 1863, 1908 og 1924, modsvarer det nu anvendte positionsnr. Ordet position var dog velkendt, da det forekom i havnetaksternes tarif for vareafgift (bropenge). I øvrigt har position tidligere været anvendt som betegnelse for de unummerede varegrupperinger i toldrullerne.

6) *5 kg Posten*

Dette toldbehandlingssted oprettedes i 1878 under navnet »10 Punds Posten« på »Københavns Jernbanestation« med det formål at aflaste Toldboden for mindre postforsendelser, der kunne straks klareres af postvæsenet. I 1912 overflyttedes disse fortoldninger til den nybyggede Centralpostgård i Tietgensgade, jf side 230 i nedenævnte værk.

7) *Børsens Toldkontrol*

Vedrørende denne toldkontrols stærkt omskiftelige historie findes en lang og interessant redegørelse i Herman Andersens: *Københavns Toldbod* fra de ældste Tider til vore Dage, København 1915, Udgivet af Foreningen af Toldembedsmænd, Side 200 - 208.

Inde i bladet

V.H. Vinje:

**Om
turnustjenesten
i Københavns
toldopsyn
1945-1954**