

39. årgang / 2016 / nr. 2



TOLD- OG SKATTEHISTORISK TIDSSKRIFT

zuse



Et langt liv i Toldvæsenet 2

Kirkebidrag og kirkeskat 2

Samlingsgennemgang af Told- og Skattemuseet

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

Bestyrelsens medlemmer er:

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

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

Specialkonsulent Gunnar Jakobsen (sekretær), Birkerød.

Museumsinspektør Hans Munk Pedersen (redaktør), Frederikshavn.

Underdirektør Søren Vigilius Christensen, Aarhus.

Chefkonsulent Anders Bech Christensen, Lederstøtte Taus P. Helleskov,
Museumsformidler Tora Ribers, og VAT Manager Britt Nielsen, København.

Medlemsskab af Told- og Skattehistorisk Selskab tegnes ved henvendelse til
Told- og Skattehistorisk Selskab, Østbanegade 123, 2100 København Ø,
telefon 72 37 03 44 eller på www.zise.dk.

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

Biblioteker kan tegne abonnement for 60 kr.

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

Bidrag til Zise bedes sendt til redaktøren,
Hans Munk Pedersen [hmu@kystmuseet.dk]
eller til sekretæren, Gunnar Jakobsen [gj.ccta@post.tele.dk]
Lyngholmen 5, 3460 Birkerød
telefon 38 86 11 51

www.zise.dk
ISSN 001 05-8355 - Tryk: Merco Print

Forsideillustration: Rød teglstensmursten fra Aarhus Toldkammer fra Sindal Teglværk. I murstenens ende er der præget et sammenslynget AT (Aarhus Toldkammer). Alle sten i bygningen, hvor stenenes ende er synlig, vises med monogrammet AT. Stenen er en del af det nedlagte Told- og Skattemuseums samlinger, og Nationalmuseet arbejder nu med at finde en løsning på samlingens fremtid. Læs herom i Malene Iwersens artikel. (Foto Malene Iwersen).

Indledning

af Hans Munk Pedersen

Told- og Skattemuseet findes ikke mere. Samlingen er flyttet til en fabrik i København, og Nationalmuseet har påtaget sig opgaven med at gennemgå og afvikle samlingen på den bedst mulige måde – det vil bl.a. blive forsøgt at få afsat så mange af genstandene som muligt til andre statslige eller statsanerkendte museer. Malene Iwersen fra Nationalmuseet er med i processen, og i en artikel

beretter hun om, hvorledes det går for sig. I dette nummer af Zise bringer vi sidste del af Claus Rafners gennemgang af kirkeskatteforhold i Danmark, og Henning Olesen fortsætter sin beretning om et langt liv i Toldvæsenet. Vi hører om hans tid i Rødbyhavn, hvor kørsel med internationale tog var en del af arbejdet, og derefter følger vi ham land og rige rundt som afløser.

Et langt liv i Toldvæsenet (2)

Af Henning Olesen

Tjeneste i Rødbyhavn

Jeg rejste så til Rødbyhavn. Det var ikke en tur jeg havde prøvet før og det var ikke en rute, der var særlig frekventeret. Jeg rejste fra Aarhus til Kalundborg med hurtigruten, tog toget fra Kalundborg til Slagelse, skiftede tog til Slagelse - Næstved for endelig at skifte til forbindelsen Næstved - Maribo. Jeg tog ikke toget til Rødbyhavn, da det af køreplanen fremgik, at de internationale tog ikke medtog lokale rejsende. Fra Maribo til Rødbyhavn tog jeg så en taxa - det kunne man tillade sig dengang.

Da jeg først kunne flytte ind i min lejlighed den 14. november startede jeg med at tage et værelse på motellet i Rødbyhavn - det var efterhånden sent på aftenen.

Jeg gik derefter en tur for at se på de forskellige ting og endte ved visitationshallen i stationsbygningen. Stor var min overraskelse, da jeg så, at det var en kollega fra samme hold som jeg, der var vagthavende. Vi fik os så en hyggelig snak om forholdene og jeg fik at vide, at der skulle komme yderligere to kolleger som også skulle tiltræde næste dag.

Næste dag hilste jeg på toldforvalteren, overtoldkontrolløren, nogle toldkontrolører og de tjenstgørende toldassistenter samt de tjenstgørende toldbetjente og kontorphersonalet. Det første man skulle gøre, var traditionen tro at kvittere for lønnen.

Efter at have overnattet en nat på

motellet, fik jeg via DSB et værelse i ”overnatningsbygningen”. Det vil sige den bygning, der var beregnet til overnatning af DSB’s kørende personale mv. Jeg boede der i 14 dage, indtil min lejlighed var klar, hvilket vist kostede mig en kasse øl.

Arbejdsområder:

Der var på daværende tidspunkt følgende personalekategorier ved toldkammeret med klart afgrænsede arbejdsopgaver:

Toldassistentlinien (Guldsnore)

Toldbetjentlinien (Sølvsnore)

Toldpakhusbetjente (Sølvsnore)

Kontorphersonale

Toldassistentlinien:

Toldkammerets ledelse og overopsyn
Rådighedstjeneste (overopsyn) uden for ekspeditionstid (tilkaldevagt)

Rejsegodseftersyn i visitationshallen (døgnvagt)

Ekspedition og problemløsning i bilkontrollen (døgnvagt)

Rejsegodskontrol i internationale tog (døgnet rundt afhængig af DSB’s køreplan)

Vejerbodstjeneste (alm tjeneste)

Forbrugsafgiftstjeneste (alm tjeneste)

Overtoldassistenter på kontoret (alm. tjeneste)

Toldbetjentlinien:

Notering og plombering af indkomne-
de godsvogne (døgnvagt)

Notering af udgående godsvogne (døgnvagt)

Kontrol med toldfrit lager (alm. tjeneste)

Kontrol med indgående personbiler samt

kontrol med grønt kort (døgnvagt)

Kontrol med udgående personbiler samt

kontrol med grønt kort (døgnvagt)

Kontrol med og plombering af lastbiler der ikke skulle fortoldes ved grænsen (døgnvagt)

Toldpakhusbetjente:

Håndtering af gods til oplæggelse i toldpakhuset til fortoldning eller til forsendelse fra blandt andet samlevogne fra udlandet (alm. tjeneste).

Kontorpersonale:

På toldkammeret og i bilkontrollen almindeligt kontorarbejde (alm. tjeneste) Enkelte af kontorpersonalet blev i perioder ansat til at visitere kvindelige rejsende i forbindelse med rejsegodskontrollen (tilkaldevagt).

Hertil kom for alle personalegrupper en række mindre arbejdsopgaver.

Jeg skal her beskrive arbejdsopgaverne for toldassistentlinien/guldsnorene, der er den gruppe, som jeg tilhørte.

I starten var der ikke fuld bemanning for guldsnorene - dvs. ledelsen var der, men der manglede nogle menige medarbejdere. Disse huller i normativet blev delvis suppleret med afløsere og midlertidigt udstationering af kolleger fra andre toldkammer.

Dette kunne dog ikke helt opfylde personalebehovet, hvorfor der måtte spares personale på visse områder.

Arbejdet i visitationshallen

Der var altid døgnvagt i visitationshallen for rejsende over landgangen.

Inden der ankom en færge til Rødby Færge, som det hed ved DSB, udfærdigede stationen en "godsvognsliste" med numrene på de godsvogne, der var med færgen. På denne liste noterede toldbetjentene hvilke godsvogne der var blevet forsynet med plomber og hvilke der var "åbne", det vil sige vogne der ikke kunne plomberes. Vognene blev normalt plomberet i fart i forbindelse med, at de blev kørt i land. Fragtbrevene blev ved DSB, der på grundlag af oplysningerne om vognenes destination udfærdigede en ladningsfortegnelse (en form for toldseddel) i to eksemplarer, der efterfølgende blev attesteret af vagthavende tolder med anførsel af plombering eller "Åben". Originalen blev afleveret til DSB og indlagt i fragtbrevet, medens kopien blev afleveret til kontoret, der senere påså, at der kom ankomstattest på vognen.

Toldbetjentene noterede endvidere numrene på alle de godsvogne, der blev kørt ombord på færgen. Disse numre blev indført i en bog ved vagthavende toldassistent, der senere gennemgik stablen af modtagne toldpapirer for at kunne give udpassageattest for vognene.

Ligeledes inden færgeankomsten blev det telefonisk oplyst, hvor mange passagerer der var over landgangen og hvor mange der var i togene.

De rejsende over landgangen blev kontrolleret så godt det nu var muligt, når der normalt kun var en mand på vagt, og der sommetider kom flere hundrede rejsende.

Til brug ved afregning af indtægter fra rejsegodskontrollen var der i visitationshallen opstillet et mindre kasseapparat, hvor folk kunne få en bon for de indbetalte beløb.

I forbindelse med visitationshallen

var der et opholdslokale til vagthavende ligesom toldkammerets kaffestue var placeret her. Der var endvidere indgang til overopsynets kontor samt opgang til toldkammerets administrative lokaler, der var på 1. sal.

I den ende af lokalet, der var nærmest færgerne, lå paspolitiets kontrolbokse.

Det var klart, at med rejsende af alle nationaliteter skulle man helst beherske alle landes sprog, men det var som hovedregel kun nødvendigt at kunne beherske dansk, engelsk og tysk. Det var også de sprog vi havde "lært" på elevkurset, men det var ikke just de vendinger vi havde lært der, som blev brugt. Det drejede sig om hurtigst muligt at genopfriske sit sprogpensum fra realeksamen, og det man hurtigst skulle lære, var hurtigt at skifte direkte fra et sprog til et andet.

Ekspedition i bilkontrollen

I bilkontrollen sad vi inden ombygningen i den nordlige ende af bygningen sammen med kontorpersonalet.

Det mest tidkrævende arbejde var udstedelse af forsikringsbeviser for bil ejere, der ikke havde det grønne forsikringskort med, men det gav penge til toldassistentpersonalet.

Herudover var arbejdsområdet attestation af nordiske vejtpas, TIR-dokumenter, almindelige forsendelser på toldsedler, almindelige fortoldninger af hele vognladninger fra lastvogne, ATA-carneter (handelsrejsende) og ellers løsning af alle de problemer, der i øvrigt opstod.

Det var på daværende tidspunkt meget brugt at importere frugt fra Holland. Disse skulle fortoldes efter auktionsprisen på frugtmarkedet i København, så der skulle stilles depositum for fortoldningen. Der

var vel dårligt nok en fortoldning, der ikke blev foretaget mod depositum og så senere berigtiget, når den endelige pris forelå.



Kopenhagen-Expres ved perron. Foran toget ses toldassistent Erik Lindberg Andersen, der ligesom artiklens forfatter brugte en del af sin tjenestetid ved Rødby Toldkammer med rejsegodskontrol på de internationale tog fra Tyskland.

Foto: Leo Schnoor (Told- og Skattemuseet).

Der var en speditør ved grænseovergangen, der havde døgnåbent og som klarede alle forretninger, også de måske lidt ufine forretninger, selvfølgelig mod klækkelig betaling.

Herudover var man "overopsyn" for toldbetjentene, hvis der ikke var normalt "overopsyn" (kontrollører) til stede.

Man var endvidere kontaktperson til veterinærdyrlægen og kriminalpolitiet, som skulle tilkaldes i forbindelse med større smuglerisager.

Et kuriosum var, at vi ikke fra toldkammeret måtte have en kassebeholdning, som vi kunne anvende. Der var en ekspeditionskasse, som blev anvendt af kontorpersonalet i normal arbejdstid. Vi havde i stedet en kassebeholdning, som var stillet til rådighed af assistentforeningen. Fordelen ved dette var, at den fremmede valuta, vi fik i kassen, kunne vi selv veksle, således at overskuddet gik i assistentforeningens kasse. Som et kuriosum kan nævnes, at den officielle kurs på DM var 164,46 - det er noget andet end i dag, også inden DM blev til Euro.

Rejsegodskontrol i togene

Der var stor forskel på, hvor mange internationale tog, der kom efter sommerkøreplanen og vinterkøreplanen. Den første vinterkøreplan, jeg var med til, var der følgende afgang til Købehavn:

04.25	Hispania Ekspres
07.00	Nordvest Ekspres og Paris Skandinavien Ekspres
10.25	København Ekspres
12.15	Nordekspres og Alpen Ekspres
14.10	Schweiz Ekspres
18.13	Italia Ekspres og Holland Skandinavien Ekspres
21.25	Hamborg Ekspres

Grunden til at der er flere navne samlet, er at de ankom til Puttgarden som to tog men blev samlet og overført på samme færgе og fortsatte som et tog i Danmark.

Vi var i starten ikke nok medarbejdere til at køre med alle togene, så problemerne blev efter min hukommelse løst således:

Afgangene kl. 07.00 og 12.15 kørte der en medarbejder med til København.

Afgangен kl. 04.25 blev kørt af perso-

nale fra Gedser, som havde en del fra Øst, der blev koblet på i Nykøbing F.

Afgangene kl. 10.25, 14.10, 18.13 og 21.25 blev rejsegodskontrolleret inden toget kørte fra Rødby Færge.

Ved rejsegodskontrollen i togene, der skulle foretages inden afgangен, var der en aftale med DSB om, at de først måtte give afgang til togføreren, når vi havde meldt klar til den "fungerende". Hvis toget startede inden vi havde meldt klar, havde vi tilladelse til at trække i nødbremsen. Det skete desværre aldrig for mig.

Ved afgangен 21.25 var der så kort tid til rejsegodskontrollen, at vi rejste med færgen til Puttgarden og påbegyndte rejsegodskontrollen allerede på færgen. Det var en kamp med uret, da der kun var 10 minutter fra færgen kom i havn til toget skulle køre. Toget standsede ikke før København og man kunne først komme tilbage næste morgen. Vi havde selvfølgelig frikort til Strækningen København - Puttgarden.

Den første sommerkøreplan indeholdt følgende tog til København:

02.50	Wiking Ekspres
04.25	Hispania Ekspres
06.50	Nordvest Ekspres
07.10	Paris Skandinavien Ekspres
10.25	København Ekspres
12.00	München Ekspres
12.15	Nord Ekspres og Alpen Ekspres
14.10	Schweiz Ekspres
18.13	Italia Ekspres
18.47	Holland Skandinavien Ekspres
21.25	Hamborg Ekspres

Da vi havde fået forstærkning i form af nyuddannede toldmedhjælpere fra elev-

kurset, kan jeg ikke huske, hvor mange tog vi kørte med, men det blev efterhånden til, at vi havde assistentpersonale til også at køre alle togene. Det var kun, når der kom specielle tog, for eksempel amerikanske troppetransporttog eller lignende, at vi klarede rejsegodseftersynet på stedet.

Vejerbodstjeneste og forbrugsafgiftstjeneste

Vejerbodstjenesten var normalt en månedstur, hvilket vil sige, at man gjorde tjeneste en måned ad gangen. Det var nok den eneste "normale" tjeneste ved toldkammeret sammen med forbrugsafgiftstjenesten, der på daværende tidspunkt blev udført af vores eneste kvindelige toldassistent.

Overtoldassistenter på kontoret

Der var to overtoldassistenter på kontoret, en på kontoret på toldkammeret og en på kontoret i bilkontrollen. Disse arbejdede uden for den normale turnus.

Arbejdets mangfoldighed

Når Kong Frederik og Dronning Ingrid skulle på ferie i Italien foregik det altid med tog. De havde normale kupéer i en sovevogn i Italien Ekspres, der ankom til Rødby Færge fra København klokken 12.00 og det var på grund af de fine gæster altid præcist.

Når toget ankom til stationen, steg kongen altid ud, hilste på stationsforstanderen, der var i fineste puds, og gik derefter sammen med stationsforstanderen gennem visitationshallen, paskontrollen og ud ad landgangsbroen, indtil de kom til færgen, der altid var "Kong Frederik den 9". Her hilste han på den

danske overfartsleder, gik om bord på færgen, og var sammen med overfartslederen på broen under hele overfarten. Lige før færgen ankom til Puttgården, gik kongen ned i sovevognen for at fortsætte rejsen. Dronning Ingrid blev i sovevognen uden at forlade denne under overfarten.

Mig bekendt skete det altid på denne måde, og jeg har set det flere gange.

På vejen retur blev kongen i toget under hele rejsen.

Vi fik altid fra DSB at vide, hvornår kongen kom tilbage fra ferien, men vi blev også altid advaret af en kammertjener eller lignende inden vi begyndte kontrollen af sovevognen.

Ændring af rejsegodsreglerne

Regeringen havde fundet ud af, at det var for nemt at få den "store ration" med som rejsende - man skulle blot være i udlandet og vende for at kunne få rationen legalt med.

Dette skulle så stoppes pr. 31. december 1964, meddelte Folketinget i meget god tid. Dette medførte en sand folkevandring af rejsende, der gerne ville have fyldt lageret op med toldfri varer. De fleste færger var fyldt til bristepunktet, hvilket vil sige indtil 1500 rejsende.

Da det ikke var muligt at foretage gennemgribende kontrol af alle rejsende på alle dage op til sluttidspunktet, blev det bestemt, at der på nogle dage skulle gennemføres kontrol med alle rejsende ved hjælp af razziaer. Det disponible personale blev derfor bedt om at møde på et bestemt tidspunkt, hvor der ikke var rejsende, der ventede og de blev derefter sat i venteposition, gemt på kontoret ved visitationshallen, kaffestuen og overopsynets kontor. Når så de rejsende kom, skulle hele styrken komme frem og gå om



»Kopenhagen-Expres« kører i land fra M/F »Deutschland« i Gedser 1955.

Foto: Leo Schmoor (Told- og Skattemuseet).

bag skranken. Det var et syn for guder at se folks reaktion, når de første kom gennem paskontrollen og så det store antal toldere, der kom frem i stedet for den ene tolder, der normalt stod og kiggede på folk. Det var ligesom om, at man havde sat en mur ned foran de første rejsende. Dette gjorde vi så ved tre færger, hvorefter vi holdt pause, da de rejsende, der skulle med færgen, havde set opbuddet og formentlig var blevet advaret.

Jernbaneulykker

I den periode jeg var tjenstgørende i Rødbyhavn skete der to jernbaneulykker, hvor vi havde personale på toget.

Den 22. marts 1965 kørte Nord Ekspres af sporet på Roskilde station i retning mod København. Der var en toldassistent

med toget men han slap heldigvis uden skrammer. Uheldet skyldtes, at der var en defekt bogie på en af de udenlandske vogne, som gjorde at denne vogn sammen med flere andre blev afsporet og ødelagde en del af spornettet i Roskilde.

Den 11. juni 1966 kørte Alpen Ekspres op bag i et holdende godstog mellem Klarskov og Vordingborg. Der var to toldassistenter med (inklusive mig), men vi slap igen uden skrammer. Uheldet skyldtes, at stationsbestyreren ikke havde sat stop efter godstoget, da der jo normalt var masser af tid til godstoget skulle nå at komme til Vordingborg. Desværre fik godstoget en fejl på bremsen efter Klarskov og var nødt til at stoppe på strækningen. Da der ikke var sat stop efter godstoget, kørte eksprestoget med høj

fart op bag i godstoget. Det var en kamp med tiden, da München Ekspres var startet fra København kun 15 minutter efter og der skulle besked tilbage til Klarskov, at nu skulle han altså sætte stop. Der blev sendt to pasbetjente afsted og de nåede tilbage til Klarskov og fik stoppet det næste tog der. Stationsbestyreren blev senere suspenderet og afskediget.

Der var stor opstandelse på toldkammeret, da vi nåede tilbage, da de første meldinger fra DSB lød på 7 dræbte og man vidste ikke hvem. Der var heldigvis ingen dræbte og kun et par sårede.

Min første narkosmugler

En ganske almindelig eftermiddag kom der lige pludseligt en pasbetjent hen til mig ved skranken og sagde, at der om lidt kom en rejsende, der havde været alle de "gode steder" og om jeg ville kontrollere ham grundigt. Da vi altid havde et godt samarbejde med paspolitiet sagde jeg, at det var i orden. Han kom så hen til skranken flankeret af to granvoksne betjente, og jeg begyndte kontrollen. Jeg fandt også hash i hans bagage i en tepakke, hvor der halvvejs nede i pakken var en ekstra bund gjort fast. Nedenunder var stofferne. Straks jeg sagde: "Det er narkotika", blev den rejsende anholdt og senere fik han en dom på tre ugers fængsel.

Assistentkursus

Foråret 1965 var jeg på assistentkursus. Det var i samme periode, man etablerede Direktoratet for Toldvæsenet, og alle vores lærere var involveret i denne proces bortset fra en enkelt. Vi fik på forhånd at vide af lærerne, at de beklagede den forringede undervisning, men det skulle vi ikke mærke til eksamen og det gjorde vi heller ikke.

Ølstrejken i 1965

I 1965 opstod der strejke på bryggerierne. Dette medførte, at nogle behjertede personer begyndte at hente udenlandsk øl til salg på hjemmemarkedet, hvilket gav mere arbejde for vagthavende i bilkontrollen, da der ved hver indførsel skulle tages to prøver, hvoraf den ene skulle indsendes til Toldlaboratoriet i København, og der skulle holdes styr på hvem, der havde indfortøldet øllene og hvorfra de kom. Da der ikke var importører, som ville åbne en karton for at udtage to prøver til os, blev der altid afleveret en karton med 24 flasker/dåser og de overskydende blev så "destrueret under toldkontrol". Et større problem kom, da der var nogle importører, der forsøgte at undslå sig for at betale depositummet ved at betale med en "gummicheck".

Dette medførte, at toldkammeret kun ville modtage depositum i kontanter, og da vi ikke i bilkontrollen havde adgang til pengeboksen på kontoret om aftenen og natten, var vi nødt til at opbevare kontanterne i vores kasse, der var en skrivebordsskuffe med lås (model Fængselsvæsenet). Det højeste beløb jeg selv har videregivet ved vagtafløsning klokken 23.00 var ca. 250.000 kr. (i kontanter).

Forsikringsprocenter

I forbindelse med at vi tegnede forsikringer for køretøjer, der ikke medførte grønt forsikringskort fik vi en procentdel af den betalte præmie.

Indbetalingerne blev gjort op to gange om måneden og afregnet med forsikringsselskabet på samme tidspunkt efter at procenterne var fratrukket. I starten blev procenterne fordelt ligeligt mellem det tjenstgørende personale og udbetalt kontant.

Skattevæsenet i Rødby fik nys om dette og mente at beløbet var skattepligtigt (hvad det nok også var), men efter en forhandling med skattevæsenet fik vi udvirket, at hvis det blev indbetalt til assistentforeningen, skulle der ikke betales skat. Hvad assistentforeningen senere gjorde med pengene, var skattevæsenet øjensynligt ligeglad med.

Vi blev senere enige med toldkammeret om, at de beløb vi fik udbetalt i køre- og sejlpenge, som var skattefri, ligeledes skulle indbetales til assistentforeningen for det faste personale. Afløserne fik deres andel af forsikringsprocenter og køre- og sejlpenge udbetalt kontant efter den tid, de havde været i Rødbyhavn. Dette blev alt sammen styret af kassereren i assistentforeningen.

Assistentforeningen kunne hvert år udbetalte et klækeligt beløb i "julegratiale" til det faste personale.

Jeg var selv kasserer i foreningen i en længere periode.

Tjenestetidsopgørelse

Kassereren i assistentforeningen havde et andet, men ikke mindre væsentlig arbejdsområde, nemlig opgørelse af tjenestetiden for assistentpersonalet.

Denne opgørelse, der var ret simpel ved normal tjeneste, blev noget mere kompliceret ved døgn tjeneste. Der var et tillæg for aften tjeneste (1/18), et andet tillæg for nat tjeneste (1/9) og et tredje tillæg for søn- og helligdagstjeneste hele døgn (1/5). Dette medførte at vi ved hjælp tjenestelisten og af skemaer var nødt til at beregne hver enkelt medarbejders timer. Det endte dog altid med, at alle medarbejders timer for året oversteg de 400, timer, som tillægget dækkede og som så skulle afspadseres.

Tjenesteliste

Før sommerkøreplanen og vinterkøreplanen trådte i kraft, blev der i assistentforeningen afholdt en generalforsamling, hvor der på grundlag af toldkammerets



Pakhus- og toldkontrolbygningen i Gedser o. 1965. Foto: Told- og Skattemuseet.

oplysninger om fast personale, nytilegang af personale og eventuelt afløsere blev udfærdiget en tjensteliste over de arbejdsrutiner, der kunne dækkes med det forventede personale. Der blev altid fremlagt et forslag fra bestyrelsen, der så blev gennemdrøftet og vedtaget inden det blev forelagt toldkammerets ledelse. Det var altid en intern betingelse for oplægget, at det ikke indeholdt fridage på de samme ugedage, men sådan at tjenstelisten dækkede et skævt antal dage i forhold til ugens 7 dage. Det var altid en bunden opgave, men når det var personalet, der foreslog tjenstelisten og denne ikke altid overholdt arbejdstidsreglerne, havde man altid det argument, at hvis den ikke blev godkendt, ville assistentforeningen kræve alle arbejdstidsregler overholdt, hvad der som regel ville kræve

en større personalestyrke. Der var aldrig problemer med tjenstelisterne.

Afløsertiden

Den 1. februar 1967 blev jeg efter ansøgning udnævnt til afløsningstoldassistent med station i Rødbyhavn for perioden indtil 31. januar 1969.

Det var fortrinsvis for at oparbejde en kapital til at kunne bygge hus for, at jeg valgte afløsningsjobbet - jeg havde en billig husleje i Rødbyhavn, hvor jeg beholdt min lejlighed, som jeg havde haft siden 1963. Jeg regnede med at kunne overnatte på diverse toldkamre og maden skulle jeg jo have under alle omstændigheder, så der skulle nok blive en rimelig fortjeneste ved jobbet som afløser.

Den første udstationering jeg fik var



Toldkammeret i Roskilde. Årstal ukendt, men det ses, at det er Frederik IXs monogram, der er på toldskiltet. Foto: Told- og Skattemuseet.



Nyborg Toldkammer fotograferet 1944. Bygningen blev opført 1856-1857 efter tegninger af bygningsinspektør Carl August Møller og taget i brug 01.10.1857. Den var i brug af toldvæsenet frem til 1971.

Foto: Told- og Skattemuseet.

fire uger til Gedser Toldkammer, og her boede jeg i Gedsers overnatningsbygning i stedet for toldkammeret. Der var ingen større forskel på arbejdet i Gedser og arbejdet i Rødbyhavn bortset fra, at bygningerne i Gedser var ældre og mindre.

En dag udførte toldbetjentene kontrol af personalet fra en af færgerne. Dette medførte, at der blev udfærdiget to rapporter på smugleri. Som vagthavende toldassistent skulle jeg skrive med på rapporterne. Systemer var det samme, som vi brugte i Rødbyhavn, så der var intet nyt i det, da rejsegodsrapporter ikke gav bødeandele til rapportgiverne.

Stor var min overraskelse et stykke tid efter, da der lige pludselig dukkede bødeandele op for rapporterne. De var nemlig skrevet på besætningsmedlemmer og ikke på rejsende, og det havde jeg ikke tænkt på.

I starten af afløsningsperioden var det lidt trægt med afløsningerne, da MOMS-udstationeringerne kom i vejen, men efterhånden kom der styr på udstationeringerne rundt omkring, så det blev rimeligt stabilt at være afløser. Fordelen var blandt andet, at vi, bortset fra til sidst, aldrig var mere end fire uger hvert sted, så vi kom aldrig på nedsatte dagpenge.

Efter en afløsning i Roskilde kom jeg af alle steder til Samsø i tre uger - det var næsten som at komme hjem - alle kendte én igen og hilste når man mødte dem. På Samsø boede jeg hos min gamle værtinde, som ellers var ophørt med at leje værelser ud.

På Samsø fik jeg repareret min aldrende bil, således at den kunne køre mere end 70 km i timen. Mekanikeren sagde kun, at jeg endelig skulle huske at kigge efter oliestanden.

Næste stop var Nyborg i 14 dage. Da jeg havde været hjemme i Rødbyhavn i weekenden, havde jeg glemt at kigge efter olien, og det resulterede i at motoren midt på motorvejen kort før Halskov begyndte at udstøde nogle meget høje lyde, der ikke lød særlig godt men dyrt. Jeg fik kæmpet mig om bord på færgen, og i land i Knudshoved. Heldigvis var der ikke langt fra færgen til Knudshoved til toldkammeret i Nyborg og der landede jeg så på omkring 3 cylindre.

Heldigvis var der på toldkammeret en medarbejder, der var Volvo-fan og han kendte et firma i Svendborg, der solgte gode brugte Volvo'er rimeligt billigt, når det nu osv. Jeg købte så en brugt Volvo 544, og den bragte mig gennem hele min afløsningstid og endnu længere.

Fra Nyborg kom jeg til Roskilde, og derfra til Gedser igen. Fra Gedser kom jeg så til Bagenkop på Langeland, hvor der dengang var en færgeforbindelse til Kiel. Der var normalt en fast ældre overtold-assistent og en afløsningstoldassistent. Hertil kom to afløsningstoldbetjente. Det var et mærkeligt sted at være. Den faste tolder var forrygende uvenner med alle fiskerne på havnen. Når tolderen cyklede fra sin privatbolig til arbejde - omkring 300 meter, medbragte han altid en gummiknippel i en taske på bagagebæreren. På et tidspunkt var der ved at blive håndgribeligheder i toldkontrollen mellem den faste tolder og en fisker. En toldbetjent og jeg måtte fysisk skille dem ad og få dem pacificeret i hver sit lokale.

Efterfølgende var det Kerteminde, der



Kerteminde Toldkammer. Foto: Told- og Skattemuseet.



Gråsten Toldkammer. Foto o. 1955. Foto: Told- og Skattemuseet.

stod for tur. Toldforvalteren syntes at det var synd, at jeg skulle starte arbejdet på min fødselsdag, så jeg fik den første dag fri mod efterfølgende at passe havnen om aftenen og således afløse toldbetjenten: Det var jo nok ikke det store problem, troede jeg, da jeg jo alligevel var på toldkammeret om aftenen.

Efterfølgende aften kom århundredets orkan og havnen blev overfyldt af mindre skibe (vinddrivere). Jeg fik min sag for i løbet af aftenen, blandt andet inkvirerede jeg en mindre tysk coaster, der kom lige fra værft, men hvor rottecertifikatet var udløbet. Skipperen og jeg var enige om, at det var udløbet, så der var ikke andet at gøre end at få fat i "rottefængerne" fra Odense. De kom og kiggede på forholdene og udstedte så et nyt certifikat. Da de var færdige kom de grinende op på kontoret til mig og forklarede, at certifikatet

var gyldigt 6 måneder fra den dato som både skipperen og jeg havde anset som udløbsdatoen.

Derefter en tur til Kruså, fordi en kollega var "løbet ind i en dør" og ikke kunne møde på arbejde. Efterfølgende til Nykøbing F, som var det eneste kommende distriktstoldkammer, jeg var på afløsning på, og så var det første år nærmest gået, afsluttende med en tur til Gråsten. Her var der en "spritrute" til Glücksburg. Det var første toldsted, bortset fra Kruså, hvor jeg arbejdede tæt sammen med gendarmen og ikke toldbetjente. Det var nogle vældig hyggelige typer alle sammen, også de gendarmen der var på skånetjeneste efter 2. verdenskrig.

En fast tradition hver vinter var at rederiet gav en sejltur for hele personalet, der arbejdede med og ved færgen. Det var betjente, toldere, skibsprovin-

teringshandlere og mange flere. Den færge, vi skulle sejle med, kom noget forsinket på grund af tåge. Men vi sejlede ud i Flensborg Fjord og alle morede sig. Der var ikke mange, der fandt ud af, at vi på grund af tågen kun var sejlet ca. 100 meter ud fra kajen ud til en fortøjningspæl, og der lå færgen indtil skipperen mente, at nu kunne han godt sejle os ind igen.

Inde i det nye år kom jeg så til toldkammeret i Aabenraa. Efter Aabenraa igen Gråsten og igen derefter Gedser.

Fra Gedser til Tønder og derefter ferie i 14 dage førend det igen var Gråsten. Fra Gråsten til Silkeborg og derefter Ebeltoft.

Det var eneste sted, hvor man ikke måtte overnatte på toldkammeret. Det skyldtes at en tidligere afløser havde overnattet uden at rengøringskonen var orienteret, så han havde nærmest skræmt livet af hende, da hun kom om morgenen for at gøre rent. Det betød ikke så meget, da jeg overnattede i min brors sommerhus ved Ebeltoft.

På daværende tidspunkt fløj SAS en rute fra Kastrup - Tirstrup - Oslo, således at der kunne sælges toldfrit mellem Tirstrup og Oslo. Forbindelsen var sidst på aftenen og passagererne afgav deres ordrer fra Kastrup-Tirstrup-delen af turen. Ordren blev så sendt til Tirstrup, hvor man under toldkontrol pakkede de toldfri varer fra et frilager. De blev så bragt om bord på flyveren i Tirstrup, hvorefter varerne blev udleveret på turen videre til Oslo.

Da jeg i weekenden havde havnetjeneste i Ebeltoft havn, havde jeg fået den forkerte mappe med og der var nogle bådere, der studsede over, at jeg stemplede med Ebeltoft Toldkammer - Tirstrup Lufthavn.

Efter Ebeltoft kom jeg en uge til Skælskør. Den daværende marmeladefabrik havde fået den ide at importere en jernbanekølevogn med solbær. Den var kommet, og jeg blev tilkaldt for at bryde plommen. Da jeg ankom, stod alle folkene og kiggede på vognen og vidste ikke rigtig, hvordan den skulle åbnes. Da jeg kendte vogntypen fra Rødbyhavn, var det ikke noget problem at vise dem hvordan.

Efter Skælskør skulle jeg en tur til Hjørring (Brønderslev). Det var alle tiders sted at være på afløsning, da der kun var åbent fra 08.00-12.00. Da jeg var der i forbindelse med månedsafslutningen, skulle jeg sende delregnskabet til Hjørring. Det gjorde jeg så om eftermiddagen og troede, at alt var i orden. Klokken 09.00 ringede toldforvalteren fra Hjørring meget ophidset og sagde, at posten havde været der, og han havde ikke haft regnskabet med. Jeg forklarede ham så, at jeg, sådan som RR foreskrev, havde sendt regnskabet anbefalet, hvorefter han forklarede at det skulle jeg ikke have gjort, da regnskabet så først kom ved middagstid, og før regnskabet var der, kunne personalet ikke få deres løn.

Fra Brønderslev atter til Gråsten og derfra til Silkeborg. Der fulgte nu en periode, hvor jeg skiftede mellem Silkeborg og Viborg med en enkelt afstikker til Ringkøbing.

Da jeg havde en kortere periode hjemme i Rødbyhavn, blev jeg hasteudsendt til Tønder Toldkammer, hvor en medarbejder var blevet syg. Jeg pakkede mit grej og kørte hele natten for at kunne være der om morgenen.

Da jeg mødte op hos toldforvalteren, fik jeg at vide, at der nok ikke var brug for mig alligevel, da den pågældende medarbejder havde meldt sig klar dagen efter

og at de godt kunne klare en dag mere uden ham.

Min afløserperiode ophørte den 31. januar 1969, men den blev efter ønske forlænget indtil videre.

Derfor kom jeg i starten af februar til Kruså Toldkammer. Her lejede jeg et værelse på Gendarmerigården, men havde fået lov til at bruge en af lejlighederne, når der ikke var betalende gæster. Det var vist meget godt, da oliefyret strejkede flere gange om dagen. Efter Kruså skulle jeg igen til Silkeborg og derefter igen til Kruså. Jeg var i Kruså, da stedet den 31. marts 1969 ophørte med at være toldkammer og blev toldkontrol. Samtidig gik alle gendarmene over fra at være gendarmere til at være toldbetjente. Det var en sorgens dag, for gendarmernes gamle

uniform var pænere end toldbetjentenes og de skulle vistnok også af med deres sidevåben.

Dengang skulle man stemple lastbilernes kørebøger, således at de kunne få vægtafgiften tilbage for den tid køretøjet havde været i udlandet og den første lastbilchauffør, der fik stemplet sin kørebog med det firkantede stempel med Padborg Distriktstoldkammer, Kruså Toldkontrol havde nogle meget højlydte kommentarer til dette. Han sagde, at "Han for he..... var kommet ind i landet i Kruså, og nu stod han i Kruså og ikke Padborg".

Det var ligeledes i Kruså, at jeg tabte en øl til en lastbilvognmand, der påstod, at han kunne tage en toldplombe af og sætte den på igen, hvad jeg sagde ikke kunne lade sig gøre, men han lirkede rundt med



Havnegade toldkammerbygning i København. Havnegade med trafik til Øresundsådene i forgrunden og Gammelhoms Toldkammer i baggrunden, sandsynligvis fotograferet 1964. Toldkammeret er tegnet af arkitekt Kristoffer Nyrop Varming og stod færdigt 1937. Fotografiet brugt i »Toldbladet« nr. 12 1964. Foto: Told- og Skattemuseet.

plomben, fik den taget af og sat på igen uden at det kunne ses, så vi delte to øl.

Den 1. juni 1969 blev alle afløsere sat til tjeneste i Købehavn i forbindelse med indførelsen af de nye toldprocedurer.

Jeg gjorde her tjeneste i vejerboden på toldboden de første to måneder og derefter den næste måned i Gammelholm toldkontrol, og derefter blev vi sendt hjem.

Den 1. oktober 1969 blev jeg udnævnt til overtoldassistent efter den nye løn­ningslov. Samtidig blev jeg igen kaldt til København, hvor jeg gjorde tjeneste indtil 31. december 1969, hvor jeg fik besked om, at min afløserperiode ophørte.

Retur til Rødbyhavn

Efter årsskiftet 1969/70 blev alle vi aflø­sere sendt tilbage til vores hidtidige hjem­toldkamre, da man ikke havde haft tid til at ordne vores forflytninger til de nye distriktstoldkamre. Jeg havde tidligere fået at vide, at jeg efter min afløsertid skulle forflyttes til og arbejde i Skive.

Jeg havde tidligere købt en byggegrund i en lille landsby uden for Skive, hvor der allerede var fem kolleger, der enten alle­rede havde bygget eller som havde købt grund som jeg. Årsagen til, at jeg havde købt grunden der var, at grundene var så billige, at jeg købte to for den formidable pris af 6.440 kr. tilsammen. Hertil kom så lidt indskud til kloak mv, så prisen blev i alt på omkring 10.000 kr.

Jeg havde allerede fået tegnet mit hus og ventede kun på forflyttelsen. Den lod vente på sig og for ikke at overskride sidste dato på byggetilladelsen for påbe­gyndelse af byggeriet, satte jeg byggeriet i gang ved fjernbetjening. Min kone og jeg var enige om, at hun flyttede til Skive

senest når huset var færdigt, uanset om jeg var forflyttet eller ej.

Jeg påbegyndte så arbejdet i Rødbyhavn igen. Toldforvalteren vidste ikke rigtigt hvad han skulle sætte mig til, da han i forvejen havde overtallige assistenter, der ventede på forflyttelse, men jeg fik tildelt et skrivebord sammen med en nyud­nævnt toldpatruljemester. Aldrig så snart jeg havde hilst på ham, før han røg ud af døren og op til toldforvalteren. Hvad han skulle der, fik jeg senere at vide, da jeg blev kaldt op til toldforvalteren og han fortalte, at patruljemesteren havde troet at jeg skulle kontrollere hans arbejde og det ville han altså ikke finde sig i. Vi blev derfor enige om, at jeg satte mig et andet sted.

Vi tilbageblevne toldassistenter, der ventede på forflyttelse, blev enige om, at jeg skulle prøve at få et møde med vice­direktør V.E. Parving for at forklare min (og vores) situation. Jeg fik også en aftale med sekretæren om, hvornår jeg kunne mødes med tolddirektøren.

Det skulle jeg vistnok ikke have gjort, da etatsforeningens formand før mødet personlig mødte op i Rødbyhavn og med meget store bogstaver forklarede mig, at det var ham, der forhandlede med told­direktøren og ikke en eller anden ansat i toldvæsenet, så han havde foranlediget min aftale med tolddirektøren aflyst. Så der blev ingen pølse ud af det skind.

Overkontrolløren og jeg var i mellem­tiden blevet enige om, at jeg skulle have rådighedstjeneste sammen med en anden overtoldassistent, der også ventede på forflyttelse. Det gav trods alt $\frac{1}{3}$ tjeneste, så jeg kunne sidde hjemme og tjene timer.

Rådighedstjenesten gav en masse timer uden, at der var meget at lave. I den tid jeg havde rådighedstjenesten, tror jeg nok, at

jeg havde tre eller fire tilkaldelser, hvoraf de fleste var sager, hvor kriminalpolitiet skulle overtage sagen. Det var stadig sådan, at når der skulle anmodes om tilkaldelse af kriminalpolitiet, skulle det være en "guldsnor", der medunderskrev begæringen. I de fleste andre situationer klarede toldbetjentene selv problemerne.

Sidst i oktober var mit hus blevet færdigbygget, og vi flyttede til Skive (Hald) stadig uden at kende tidspunktet for min forflyttelse, og jeg boede derfor i Rødbyhavn på en drømmeseng på toldkammeret, men det var jeg jo vant til fra min afløsertid.

Endelig sidst i januar måned 1971 blev jeg forflyttet til Skive Distriktstoldkammer fra 1. februar 1971.

Jeg har senere i forbindelse med en uges sommerferie i Marienlyst været en tur i Rødbyhavn for at se, hvordan der nu så ud. Det så sørgeligt ud. Stationsbygningen lignede noget, der stod lige foran nedrivning. Der var kun et jernbanespor, der blev anvendt, resten var mere eller mindre tilgroede. Overdækningen over perronerne var fjernet, og overnatningsbygningen og toldpakhuset var jævnet med jorden. Visitationshallen for rejsende blev anvendt som lagerrum.

Kirkebidrag og kirkeskat

- udviklingen fra lokale kirkelige skatter til moderne kirkeskat

2. del

af Claus Rafner

Menighedens tiende til kirkerne

Fra skatter på kirkerne vender vi os nu mod skatter til kirkerne. Ældst i denne sammenhæng er vel nok kirketienden, der omfattede en tredjedel af den samlede tiende, idet de to andre tredjedele var reserveret præsten og kongen. Tien- den opkrævedes med en tiendedel af bøn- dergodsets årlige bruttoudbytte, såvel af afgrøder (korntiende) som af tilvækst i besætning (kvægtiende). Kirketienden kunne som omtalt afhændes med ejen- domsret (jus patronatus) eller den kun- ne henlægges til personer, embeder eller institutioner, som da oppebar indtægten. Hvor dette ikke var tilfældet, skulle kir- ken skaffes en kontant indtægt på den måde, at kirketienderne bortfæstedes til højstbydende, fortrinsvis til sognemæn- dene eller en lokal godsejer. Endelig var der den sidste mulighed, at kirken selv oppebar tiendekornet og opmagasinerede det i kirkeladen, indtil det kunne sælges. Værdien af kornet bogførtes i kirkeregn- skabet efter den såkaldte kapitelstakst eller anden officiel årlig prisfastsættelse.

Efterhånden som kirketiende blev en indtægt, der kunne købes og sælges, mistede den sin karakter af skat, idet skatteelementet kom til at bestå i tien- deerens pligt til at drive og vedligeholde

kirken, mens selve tiendeydelsen nærmest blev en privat afgift pålagt sognets bøn- der på lige fod med bøndernes fæsteafgif- ter. Kongetienden blev på samme måde i stor stil omdannet til en privat afgift, men uden et skatteelement. Derimod beholdt præstetienden sin karakter af skat til den lokale sognepræst.

I løbet af 1700- og 1800-tallet omdan- nedes alle tre tiender de fleste steder til en årlig ydelse i korn eller penge, hvor stør- relsen var uafhængig af det aktuelle års- udbytte. Det var en udvikling, som staten på forskellig vis animerede til, for derved åd tiendeafgiften ikke den lille fortjeneste op, som kunne ligge i øget produktion under vilkår med stigende marginalom- kostninger.⁹⁴

Man nåede langt i den retning på ryt- tergodset i 1720'erne, hvor kirke- og kongetienden blev konverteret til en fast pengeafgift af hartkornet, men faldende kornpriser i 1730'erne gjorde, at man til- lod bønderne at vende tilbage til at yde tiende på sædvanlig vis.⁹⁵ Senere begyndte man fra statens side først og fremmest at få kvægtienden omdannet til en årlig pen- geafgift, idet den var mest besværlig at udrede på grund af delingsproblemer, og det er da også karakteristisk, at kvægtien- den flere steder var konverteret til en pen- geafgift på lokalt initiativ allerede førend

den første lovgivning satte ind i 1740.⁹⁶ Dernæst fulgte lovgivning vedrørende korntienden, først med opfordring til rent frivillige overenskomster,⁹⁷ dernæst tvangsafløsning såfremt en af parterne krævede det,⁹⁸ og endelig helt tvungen afløsning.⁹⁹ For både kvæg- og korntienderne gjaldt det, at man i stigende grad blev opmærksom på, at afløsningsydelsen krævede en form for inflationssikring, hvorfor den enten betaltes i faste kornmængder eller i pengebeløb, der reguleredes ud fra datidens officielle udtryk for prisniveauet, de såkaldte kapitelstakster.

De her nævnte afløsninger havde alle karakter af løbende ydelser. Næste trin i tiendeafløsningen kom i 1894, hvor man ved lov tillod afløsning i form af en engangssum, foreløbig på frivillig basis, men dette ændredes i 1903 til tvungen afløsning.¹⁰⁰ Loven af 1903 krævede alle tiendeydelser erstattet af en engangssum på 25 gange årsydelsen, hvoraf staten almindeligvis betalte 7/25 og tiendeyderne 18/25. Tiendeydernes beløb kunne enten betales kontant eller afdrages i form af et obligationslån via den til lejligheden oprettede Tiendebank. Ejere af kongetiender fik af Tiendebanken udbetalt afløsningskapitalen kontant eller i obligationer. Afløsningskapitalerne for kirke- og præstetiende indbetalte Tiendebanken derimod til stiftsøvrigheden, som derpå besørgede renterne af disse stiftsmidler udbetalt til henholdsvis kirkeejerne og præsterne.

Kirkeejernes pligt til at vedligeholde deres kirker berørtes som sådan ikke af tiendeafløsningen. Men det var muligt for kirkeejerne at frasige sig ejendomsretten til kirken og dermed undgå vedligeholdelsespligten. Herved blev kirken selvejende. Afløsningskapitalen deltes

da i en drifts- og vedligeholdelseskapital, der forblev blandt stiftsmidlerne under bestyrelse af stiftsøvrigheden, og en overskudskapital, der tilfaldt kirkeejeren. Loven af 1894 delte uden videre alle kirketiendekapitaler på denne måde, hvilket hang sammen med et krav om, at kirken blev selvejende, når kirketienden afløstes i henhold til denne lov. Loven af 1903 tillod derimod, at den forhenværende kirketiendeejer kunne beholde ejendomsretten til kirken. Men udviklingen gjorde, at næsten alle efterhånden opgav ejendomsretten. Kirkeejernes udbetalte afkast af afløsningssummen lå nemlig relativt fast, mens udgifterne til drift og vedligeholdelse fulgte den almindelige prisudvikling.

Loven af 1903 omfattede i øvrigt også tienden til købstadskirkerne, idet købstadens markjorder var tiendepligtige, og det samme gjaldt eventuelle landdistrikter under købstadssognet. Købstadskirkernes situation adskilte sig dog fra landsbykirkerne derved, at købstadskirkerne i forvejen var selvejende, og så var der den særlige ordning, at man normalt ikke ydede kongetiende af købstadernes markjorder. Her deltes tienden alene mellem kirke og præst, så kirketienden udgjorde her halvdelen af tienden mod normalt en tredjedel.

Kirke-, præste- og kongetienden bortfaldt i de første sogne med virkning fra 1.1.1908, og arbejdet med afløsningen fortsatte frem til 1.1.1918, hvor tienden bortfaldt de sidste steder. For sognene i de sønderjyske landsdele, som genforenedes med Danmark i 1920, blev det i 1922 muligt at aftale en frivillig tiendeafløsning, hvilket i 1928 efterfulgtes af en tvangsafløsning efter samme regler som i 1903-loven, således at al tiende her bort-

faldt pr. 1.1.1929.¹⁰¹ Tienden blev dermed afskaffet overalt, næsten alle kirker har efterhånden opnået status som selvejende, og kirkerne fik blandt stiftsmidlerne en kapital, hvis afkast var øremærket deres drift og vedligeholdelse.

Menighedens pligtarbejde til kirkerne

Vel nok ligeså gammel som tienden var menighedens pligt til at hjælpe med vedligeholdelsen af kirkerne. Arbejde til dette formål kunne iværkættes af kirkens bestyrelse eller ejer, idet pligten også gjaldt, hvor kirken var i privat eje. Pligtarbejdet omfattede materialekørsel (kirkeægt) ydet af gårdmændene på omgang, men kun når der skulle udføres større vedligeholdelsesarbejder.¹⁰² Samme pligt gjaldt også for købstadsbeboere med hest og vogn.¹⁰³ Det understregedes ligeledes, at der også kunne kræves gangdagsarbejde (håndlangerarbejde), og det gjaldt ved både større og mindre vedligeholdelsesarbejder, ligesom pligten omfattede både jordbesiddende og jordløse sognebeboere.¹⁰⁴

Ved forordning af 27.5.1848, som havde til hensigt at lempe vilkårene for husmænd og inderster, blev de jordløse fritaget for gangdagsarbejdet, og samtidig blev det muligt for gårdmændene at kræve pengeafløsning for deres gangdagsarbejde. Afløsningen skete på den måde, at sognekommunen foretog en ligning, dels på hartkorn og dels på formue og lejlighed, hvorefter man opkrævede et beløb, således at der indkom, hvad der var nødvendigt for at kommunen kunne udføre arbejdet ved lejede folk.

Næste trin var en afløsning af gårdmændenes pligtarbejde. Ved lov af

28.2.1856 blev det muligt at afløse deres pligtarbejde med et pengebeløb, både med hensyn til kørsel og gangdagsarbejde.

En sådan afløsning skulle herefter iværkættes, hvis det ønskedes af enten de pågældende sognebeboere eller af kirkeejeren. Havde kommunen overtaget en forpligtigelse vedrørende gangdagsarbejde i henhold til bestemmelsen af 1848, kunne den træde i sognebeboernes sted og kræve afløsning. Var kirken selvejende, kunne bestyrelsen træde i kirkeejersens sted og kræve afløsning. Ved afløsning i form af en årlig pengeydelse til kirken trådte kommunen ind og opkrævede afløsningsvederlaget af de pågældende gårdmænd. Ved afløsning i form af en engangssum blev beløbet derimod henlagt til stiftsmidlerne således at afkastet tilfaldt kirken. Sidstnævnte form for afløsning blev med tiden den foretrukne.

Menighedens pengebidrag til kirkerne

Muligheden af at pålægge menigheden pengebidrag til kirkers drift og vedligeholdelse, såfremt kirkens egne midler ikke strakte, var hjemlet i 1600-tallets lovgivning.¹⁰⁵ Drejede det sig om en landsbykirke, hvis tiende var afhændet som en privat ejendom, måtte ejeren dog selv dække kirkens underskud. Ejedes kirken af flere, måtte de dele underskudet mellem sig, og det gjaldt også i den specielle situation, hvor et sogns tiendeplichtige beboere havde købt kirketienden i fællesskab, og hvor pengebidraget derfor nærmest fik karakter af en skat til kirken. Her var proceduren ifølge forordning af 13.11.1829, at ejerne med provstens og amtmandens godkendelse skulle ligne

kirkens udgifter mellem sig, enten efter størrelsen af deres tiendepligtige hartkorn eller efter en anden vedtaget målestok.

Når det drejede sig om kronens landsbykirker og de selvejende købstadskirker, kunne beslutning om udskrivning af pengebidrag tages af overtilsynet (kirkens forsvar). Det skete dog også, at man indhentede godkendelse hos de centrale myndigheder, hvilket gav mere magt over eventuelle rester. I 1815 opnåede Vor Frelser kirke i København således stadfæstelse på at måtte opkræve 1.000 rigsdaler årligt af dens menighed. Beløbet skulle lignedes på samme måde som den i 1802 indførte bygningsafgift til staten. For Skt. Knuds kirke i Odense blev det i 1822 godkendt, at man måtte opkræve et årligt bidrag, som skulle vedvare, indtil kirkens gæld var afviklet, og her var der også tale om, at bidraget pålignedes som bygningsafgiften, altså på ejendommens beboere ud fra ejendommens størrelse og værdi.¹⁰⁶

Fra 1829 gik de centrale myndigheder over til at kræve sådanne bidrag pålignet på samme måde som den personlige kommuneskat, og det bestemtes, at købstadskommunen generelt var pligtig til at lignede og opkræve det beløb, som stiftsøvrigheden foranstaltede udskrevet til dækning af underskud på kirkeregnskabet.¹⁰⁷ Henvendelser til de centrale myndigheder forkom dog fortsat. Det var således tilfældet, da stiftsøvrigheden i Aalborg stift i 1830 henvendte sig til Danske Kancelli vedrørende Vor Frue kirke i Aalborg, som var kommet i gæld, og hvor der var givet tilladelse til at lignede gælden på menigheden efter enhvers vilkår og lejlighed over en periode på 20 år. Tilsvarende ordninger blev godkendt i 1831 med hensyn til Stege kirke samt Slagelse to kirker, og

det samme gjaldt Nykøbing Mors kirke i 1833.¹⁰⁸

Formålet med pengebidraget var oprindeligt i ekstraordinære situationer at dække kirkernes underskud eller afbetale deres gæld. Men efterhånden kom nogle kirker i en mere permanent tilstand af underskud i takt med, at nye udgifter gjorde sig gældende.

Nogle af de nye udgifter blev reguleret ad lovgivningens vej. Ved kirkesynsloven af 1861 blev det således muligt for menigheden at kræve opvarmning af kirken, men menigheden skulle selv afholde alle udgifter, og det gjaldt også i de tilfælde, hvor kirken ejedes af en privat. Imidlertid indførtes i 1873 den deling af udgifterne, at kirkeeejeren skulle betale for kakkelloven, mens menigheden skulle betale for brændsel. Samtidig bestemtes, at kirkeværgen, eller hvor en sådan ikke fandtes, en repræsentant for menigheden udvalgt af kommunen, skulle optræde som kasserer og aflægge et varmeregnskab.¹⁰⁹ Det forudsattes, at udgiften kunne klares ved frivillige bidrag, men i 1893 blev det tilfaldt, at kommunen alternativt kunne lignede udgiften på menigheden efter samme princip som den personlige kommuneskat, altså efter en taksering af formue og lejlighed.¹¹⁰

Med oprettelsen af menighedsråd efter 1903 tilkom endnu en udgiftspost, idet menighedsrådslovene bestemte, at udgifter til menighedsrådsarbejde skulle udredes af kirken, såfremt den var selvejende. Havde kirken ikke råd til denne udgift, skulle kommunen fremskaffe beløbet ved ligning på menigheden.¹¹¹ Denne og de andre ligninger, som fandt sted efter skattereformen af 1903, skete naturligvis ikke efter formue og lejlighed, men efter indkomsten, idet ligningen fulgte samme

princip som den ved skattereformen indførte kommunale indkomstskat.

Det var først og fremmest i København, at kirkerne havde underskud. Her indførtes allerede i 1888 ved lov en prøveordning med årlig udredelse af et kirkebidrag, der beregnedes for alle selvejende københavnske kirker under et.¹¹² Prøveordningen varede frem til 1.4.1897, og i den periode lignede og opkrævede Københavns kommune kirkebidraget på samme måde som den personlige kommuneskat, efter at Kirke- og Undervisningsministeriet forud havde godkendt udskrivningen.

Ordningen i København blev genoptaget ved lov i 1902, og man fastsatte, at kirkebidraget højst kunne udgøre 1/5 % af den kommunale indkomstskat.¹¹³ Dette maksimum blev året efter som led i skattereformen af 1903 nedsat til 1/10 %.¹¹⁴ Københavns kommunalbestyrelse havde udtalelsesret med hensyn til den endelige procentsats, men kunne ikke modsætte sig, hvad ministeriet besluttede. Eksempelvis ønskede et flertal i kommunalbestyrelsen i 1903, at man højst udså 1/20 %, men da kirkernes underskud det år langt oversteg lovens maksimumgrænse for årligt kirkebidrag, besluttede ministeriet, at kommunen skulle lade udskrivningen følge lovens maksimumgrænse.¹¹⁵

Loven af 1903 om den københavnske kirkebidragsordning fik med forlængelser gyldighed frem til 1915, hvor en kirkebestyrelseslov blev vedtaget. Med kirkebestyrelsesloven blev der tilvejebragt generelle regler for udskrivning af kirkebidrag, når selvejende kirker havde underskud, heri medregnet, hvad kirkeopvarmning kostede. Ligning og opkrævning fulgte i København de hidtidige reg-

ler med en samlet ligning for alle kirker. I provinsløstæderne var det muligt at ligne for hvert kirkedistrikt, såfremt der lå flere kirker i kommunen, mens der for landkommuner med flere kirker altid gjaldt den regel, at bidraget altid skulle lignedes for hvert enkelt kirkedistrikt. Menighedsrådet tog initiativ til udskrivning af kirkebidrag gennem det opstillede årsbudget for kirkekassen, dog med de tidligere nævnte forbehold, at budgettet skulle godkendes af tilsynet højere oppe i systemet, ligesom kommunalbestyrelserne uden for København kunne nedlægge veto mod for voldsomme stigninger. Det opkrævede beløb videregibetals derpå af kommunen til kirkekassen.¹¹⁶

Denne ordning for kirkebidrag til selvejende kirker bekræftedes ved lovreformen i 1922. For kirker i privat eje bekræftedes den ordning, at menigheden kun skulle betale visse nærmere bestemte udgifter. Hertil hørte som hidtil brændselsudgifterne, samt for fremtiden også de udgifter som fulgte, hvis menigheden forlangte opførelse af redskabshus og toiletbygning, eller hvis der skulle anskaffes orgel. Kommunen skulle da træde ind og stå for ligning og opkrævning efter samme regler som for kirkebidraget til selvejende kirker.¹¹⁷ Samme fremgangsmåde benyttedes for at få dækket udgiften til menighedsrådsarbejdet i de sogne, hvor kirken var i privat eje. Da der her ikke fandtes en kirkekasse, blev indtægter og udgifter i stedet bogført via en menighedsrådskasse.¹¹⁸

Kirkebidraget, såvel i ældre tid som i henhold til lovreformen i 1922, omfattede kun drift og vedligeholdelse, derimod ikke opførelse af nye kirker. Nye kirker måtte derfor finansieres ved frivillige bidrag, ved særskilt lovning om tvungne

bidrag, eller ved tilskud fra stat og kommune. I den forbindelse må især nævnes "Det københavnske Kirkefond", som fra 1890'erne i kraft af frivillige bidrag stod for opførelsen af de fleste nye kirker i det befolkningsmæssigt stærkt voksende København. Fondets kirker fik status som privatejede kirker overladt til folkekirkens brug, altså samme status som de gamle privatejede landsbykirker, men naturligvis medfulgte ikke tienderettigheder.

Sammenfatning om kirkernes økonomiske ordning

Som det er fremgået, ændredes kirkernes økonomiske grundlag og økonomiske styrelse sig markant i tiden fra reformationen og frem til den store lovreform i 1922. To forhold gjorde sig især gældende. Det ene var statsmagtens stadig mere ihærdige forsøg på at kontrollere og sikre kirkernes økonomi gennem kontrol, først og fremmest i form af regnskabskontrol. Det andet forhold var omfanget af kirker i privat eje, hvor udviklingen først gik i retning af et omfattende salg af kirketiender med tilhørende opnåelse af privat ejerskab til kirkerne. De to forhold var i den periode ret beset hinandens modsætninger, for der var ingen offentlig regnskabskontrol med de kirker, der overgik til privat eje. Udviklingen forløb derfor i spring, hvor overtilsynet blev omlagt fra stiftslensmænd til lensmænd, og videre via generalkirkekommissær og stiftsskriver til stiftsøvrigheder bistået på skift af kirkeskrivere, stiftsrevisorer og stiftskasserere.

Først i den periode, hvor tienden afskaffedes og det kirkelige selveje udbredtes, kom regnskabskontrollen igen

til sin fulde ret. Men med et stigende antal selvejende kirker underlagt offentlig økonomisk forvaltning blev kontrolarbejdet større, og kontrollen blev da forskudt nedad i hierarkiet og demokratiseret. Menighedsrådene overtog den umiddelbare bestyrelse af kirkernes økonomi, mens revision og budgetgodkendelse for de selvejende landsbykirker blev henlagt til de nyoprettede provstiudvalg. Samtidig lempede man det centrale opsyn med kirkernes økonomi, og man gav i vid udstrækning kommunalbestyrelsen indsigelsesret mod større stigninger i kirkebidraget.

Sideløbende med denne udvikling rensede man ud i kirkernes pålagte skatter og bidrag, så kirkeregnskabet i højere grad afspejlede selve kirkernes drift og vedligeholdelse. Sidst men ikke mindst fik man afskaffet en række gamle utidsvarende indtægtskilder, først og fremmest kirketienden, hvilket skete på den måde, at de erstattedes af en kapital, hvis afkast kom kirkerne til gode. Politisk gik man dog ikke så vidt som til at give menighedsrådet fuld lokal kontrol over disse midler. De opsamlede kapitaler blev henlagt under stifterne, hvor de sammen med de andre stiftsmidler bestyredes af stiftsøvrigheden og den statsansatte stiftskasserer.

Den moderne kirkeskat

Med reformerne af kirkernes økonomi var der skabt tre grupper af indtægter for de selvejende kirker. For det første var der afkastet af kapitalerne blandt stiftsmidlerne. Hovedparten af disse kapitaler hidrørte fra afskaffede gamle ydelser, såsom kirketienden samt i et vist omfang også pligtarbejde. Ejede kirken jorder, anime-

rede lovgivningen til at få ejendommen afhændet, og værdien heraf blev ligeledes henlagt til stiftsmidlerne.¹¹⁹ Den anden gruppe af indtægter bestod i de traditionelle betalinger for brug af kirke og kirkegård, samt de løbende indtægter af kirkejorder og afløsningsvederlag for pligtarbejde, hvor disse indtægter endnu ikke var konverteret til en engangssum. Tilsammen skulle de to indtægtsgrupper dække vedligeholdelse og drift af kirken med kirkegård. Opstod herved et budgetteret underskud for den enkelte kirke, måtte det manglende skaffes ved udskrivning af et kirkebidrag på menigheden, hvor kommunen stod for det praktiske omkring ligning og opkrævning.

I tiden omkring lovreformen i 1922 kunne mange selvejende kirker klare sig uden at menighedsrådet måtte ty til opkrævning af kirkebidrag, men i det lange løb måtte man iagttage, at afkastet af stiftsmidlerne sammenholdt med de traditionelle kirkeindtægter ikke fulgte med prisudviklingen og omfanget af nye udgiftsposter til forsikringer, kirkevarme, kirkebelysning o.s.v. Efterhånden blev kirkebidraget derfor en fast del af den samlede kirkeskat.

Den moderne kirkeskat er udover kirkebidraget til kirkekassen i hovedsagen sammensat af forskellige bidrag til aflønning af præster og andre ansatte i folkekirken. Her spiller afløsningen af gamle utidssvarende indtægtskilder også en væsentlig rolle. Jorder tillagt præsteembedet blev i stigende grad kapitaliseret ved afhændelse og henlagt til stiftsmidlerne på samme måde som kirkens jorder.¹²⁰ Præstetiende, samt tillige degnetiende, hvor den fandtes, var omfattet af bestemmelserne af 1894 og 1903 om tiendeafløsning. Desuden må nævnes afløsningen af

såkaldt højtidsoffer og akcidenster til præster og kirkebetjening. Disse to ydelser, som menigheden erlagde ved henholdvis højtider og personlige kirkelige handlinger efter lokale traditioner, støttede man siden 1860'erne fra centralt hold at få omlagt ad frivillighedens vej, således at de erstattedes med et aftalt årligt pengevederlag, der lignedes på den samlede menighed. Lønningsloven af 1913, hvis hensigt var at få folkekirkens lønninger lagt i faste rammer, animerede ligeledes til at få indført et sådant afløsningsvederlag, og med den næste lønningslov af 1919 blev vederlagsafløsningen gjort tvungen overalt med virkning fra 1920. For hovedstadens vedkommende bortfaldt uden videre al højtidsoffer og akcidenster, som ikke allerede var afløst.¹²¹

Med lovreformen af 1922 indførtes derpå forskellige kasseordninger til lønningsvæsenet uden for hovedstaden. For det første indførtes ved hver kirke en kirkebetjeningskasse til aflønning af kirkebetjente og kirkefunktionærer (kordegn, kirkesanger, graver, organist, ringer m.v.). Denne kasse, der ligesom kirkekassen bestyredes af menighedsrådet, blev tillagt indtægter fra afløste degnetiender og fra det afløsningsvederlag, der tilkom kirkebetjeningen. Kassens eventuelle underskud blev dækket ved ligning på samme måde som kirkebidraget. Ordningen byggede på bestemmelser i lønningsloven af 1919, men henførtes i 1922 til en særskilt kasseordning.¹²²

Endvidere indførtes med lovreformen i hvert pastorat en præstelønningskasse, der ligeledes bestyredes af menighedsrådet. Dens indtægter, de såkaldte hjemmemidler, bestod af præstens andel af afløsningsvederlaget for højtidsoffer og akcidenster, hvortil kom indtægten

af jorder, der bibeholdtes ved præsteembedet.¹²³ Afkastet af afløst præstetie, summer for bortsolgte jorder samt andre embedskapitaler henhørte derimod under stiftsmidlerne under navn af præsteembedernes fællesfond. Selve aflønningen af præsterne finansieredes således: 1) Visse lønudgifter afholdtes på forhånd af staten. 2) Øvrige lønudgifter betales af præsteaflønningskassen, så vidt kassens indtægter kunne strække. 3) Opstod der herved et kasseoverskud, skulle en vis andel heraf indbetales til præsteembedernes fællesfond. 4) Kunne kassen ikke dække den fulde løn, udbetalte stiftskassereren resten af lønnen via fællesfonden og de statsfinansierede midler. 5) Opstod der herved et underskud inden for stiftet, kunne Kirkeministeren udligne det med overskud fra andre stifter. 6) Fandtes der fortsat et underskud, dækkedes det ved, at Kirkeministeren udskrev en landsdækkende kirkeskat, som kommunerne opkrævede og indbetalte til stiftskassereren. Hele denne ordning omkring præsteaflønning byggede ligesom finansieringen af kirkebetjeningen på en lignende ældre ordning fastsat i lønningsloven af 1919.¹²⁴

Endelig var der præsternes embedsbolig. Vedligeholdelsen heraf skulle ved ordningen i 1919 finansieres af fællesfonden ved at man afkortede 1/8 i præsternes grundløn som udtryk for lejeværdien af embedsboligen. Ved lovreformen i 1922 blev vedligeholdelsen imidlertid over en 5-årig periode henlagt under menighedsrådet til en særlig afdeling af præstelønningskassen. Det afkortede beløb i præstelønningen udbetaltes af stiftskassereren til præstelønningskassen, som til gengæld afholdt udgifterne til vedligeholdelse. Opstod der herved et underskud, skulle

det finansieres ved ligning på menigheden.¹²⁵

Dermed var ingredienserne i den moderne kirkeskat til selvejende kirker fastlagt. Kirkeskatten, der pålignedes den personlige indkomst på samme måde som kommunal indkomstskat, bestod herefter udenfor hovedstaden af to elementer: dels en landskirkeskat fastsat af kirkeministeren med samme procent for hele landet, og dels en lokal kirkeskat, hvor procenten bestemtes af det beløb, som skulle medgå til aflønningsvederlag samt til dækning af eventuelle kasseunderskud, såsom kirkebidrag til underskud på selvejende kirkers kirkekasse, bidrag til underskud på kirkebetjeningskassen, samt bidrag til præstelønningskassen i forbindelse med underskud på vedligeholdelse af embedsbolig.

I hovedstadskommunerne København og Frederiksberg var kirkeskatten inden for hver kommune siden 1920 alene sammensat af et kirkebidrag – som det foreløbigt ikke var nødvendigt at udskrive på Frederiksberg – samt et bidrag til lønningsvæsenet. Lønningsbidraget kaldtes i København fra gammel tid for præste-, degne- og klokkerpenge, og på Frederiksberg benævntes det vederlag for højtidsoffer. I det omfang, disse to oprindelige lønningsbidrag ikke strakte, forhøjedes de med tillægsligninger.

Afslutning

Kirkeskatten baseret på et større kassesystem havde i årene omkring 1920 fundet en form, der vedblev i en årrække. Men med tiden forenkledes systemet noget. Antallet af lokale kasser under menighedsrådet indskrænkedes ved sammenlægning, og den rent tekniske opstilling

af et afløsningsvederlag bortfaldt, da der i bund og grund blot var tale om, at beløbet på den ene eller anden måde skulle skaffes ved ligning på menigheden.

Lad os afslutningsvis se på størrelsen af kirkeskatten. Iberegnet de sønderjyske landsdele androg provenuet af den samlede kirkeskat i Danmark 12,5 mio. kr. i regnskabsåret 1922/23. Heraf stammede en fjerdedel fra landskirkeskatten, og resten fra den lokale kirkeskat. Beløbet voksede siden støt, i 1928/29 således 14 mio. kr. og i 1938/39 19 mio. kr.¹²⁶ Skatteprocenten for kirkeskatten oplyses ikke i den foreliggende statistik, men landsgennemsnittet lå formodentlig på knap 0,5 % i 1920'erne og 1930'erne, hvilket skal sammenholdes med, at den kommunale skatteprocent gennemsnitlig lå på omkring 6 %. I øvrigt foreligger der ikke statistik, der gør det muligt at vise, hvordan kirkeskatten for hele landet var sammensat af kirkebidrag og bidrag til lønninger.

I det hele taget er det vanskeligt at få sat tal på folkekirkens økonomi i datiden, både med hensyn til kirkerne og med hensyn til lønningsvæsenet. Vi ved, hvad staten bidrog med af tilskud, omkring 4 mio. årligt i 1920'erne, men vi ved ikke, hvad der af private midler betaltes til drift og vedligeholdelse af kirker i privat eje. Vi mangler ligeledes oplysning om, hvad folkekirken oppebar af afkast fra stiftsmidlerne og af lokale indtægter ud over kirkeskatten. Heller ikke statistik og regnskab over de samlede stiftsmidler foreligger i publiceret form, men kilder peger på, at kapitalen omkring 1925 udgjorde ca. 90 mio. kr. i præsteembedernes fællesfond og ca. 40 mio. kr. tilhørende kirkerne.¹²⁷ Med datidens rentefod på 4 % svarer det til et afkast på henholdsvis 3,6 og 1,6 mio.

kr. årligt. Tallene antyder, at kirkeskatten allerede i 1920'erne nåede op på at udgøre halvdelen af folkekirkens indtægter.

Noter

- ^{94.} Jvf. argumentationen i kgl. indbydelse af 18.3.1796 til aftaler om tiende, trykt i Schou: Forordninger.
- ^{95.} Rtk. skr. af 1.11.1732 med kgl. res. af 10.10.1732 om omlægning pr. 1.1.1733 af ryttergodsets afgifter, herunder mulighed for ændring af kirke- og kongetiende; bilag E i kontributions- og jordebogsrsk. 1733 for Fyns rytterdistrikt, Rigsarkivet. Jvf. C. Rafner: Enevælde og skattefinansieret stat 1660-1818. Dansk Skattehistorie IV, Kbh. 2008, s. 185.
- ^{96.} Afløsning med hensyn til føl, kalve, lam, kid og bistader ved forordning af 7.4.1740 (fast beløb pr. dyr eller bistade). Den såkaldte småredselstiende af grise, gæs, ænder og høns krævedes derimod først afløst ved forordning af 8.1.1810 ' 7 (fast årligt beløb pr. tønne hartkorn). Ved plakat af 17.6.1812 blev småredselstienden pristalsreguleret ud fra kapitelstaksterne, og ved lov af 19.2.1861 blev kvægtienden af 1740 ligeledes ændret til et pristalsreguleret beløb pr. tønne hartkorn.
- ^{97.} Generallandvæsenets skr. af 7.5.1768 (trykt i Fogtman: Reskripter), kgl. indbydelse af 18.3.1796 samt plakat af 18.5.1798.
- ^{98.} Forordning af 8.1.1810: korntiender kan af tiendeyder kræves afløst med pengebeløb reguleret efter kapitelstaksterne eller med fast kornmængde.
- ^{99.} Lov af 14.4.1852: afløsning inden 1.1.1856 med pengebeløb justeret efter kapitelstakster eller med fast kornmængde. Ved lov af 12.12.1860 udsattes fristen dog til 1.1.1863.
- ^{100.} Lov 102 af 8.5.1894. Lov 100 af 15.5.1903.
- ^{101.} Lov 283 af 30.6.1922 § 3 samt lov 129 af 4.4.1928.
- ^{102.} Danske Lov 2-22-68.

103. Jvf. reskript af 14.10.1735.
104. Reskripter af 5.8.1726 og 26.8.1746, jvf. plakater af 18.4.1828 ' 2.
105. Reces 1643 1-4-67. Danske Lov 2 22 64.
106. Kgl. res. af 27.3.1815. Reskript af 3.7.1822.
107. Kgl. res. af 19.11.1828 og kanc. cirk. af 6.1.1829. Jvf. indenrigsmin. skr. 63 af 23.3.1888, Ministerialtidende A 1888 s. 72.
108. Reskript af 29.12.1830. Kgl. res. af 12.1.1831 og reskript af 9.2.1831. Reskript af 13.2.1833.
109. Lov af 19.2.1861 ' 5 og lov af 7.6.1873.
110. Lov 49 af 9.3.1893.
111. Lov 86 af 15.5.1903 §8, lov 96 af 10.5.1912 § 10, lov 280 af 30.6.1922 § 13.
112. Lov 61 af 1.4.1888, som havde gyldighed til 31.3.1893, siden forlænget årligt ved lov 71 af 29.3.1893, 64 af 13.4.1894, 82 af 30.3.1895 og 23 af 6.3.1896.
113. Lov 82 af 23.5.1902.
114. Lov 90 af 15.5.1903, som forlængedes ved lov 43 af 28.2.1908 og lov 200 af 29.4.1913.
115. K.U. min. skr. 487 af 14.12.1903, Ministerialtidende A 1903, s. 539f.
116. Kirkebestyrelsesloven, lov 273 af 1.10.1915 §§ 12-14 og lov 281 af 30.6.1922 " 13-15.
117. Lov 282 af 30.6.1922 § 11 og §§ 14-15.
118. Jvf. lov 280 af 30.6.1922 § 27.
119. Lov 505 af 28.9.1918 om afløsning af grundbyrder.
120. Jvf. A. Roesen: Dansk Kirkeret, 3. udg. 1976, s. 317ff.
121. Lov 47 af 14.3.1913 § 4. Lov 543 af 4.10.1919 ' 33. Lov 364 af 28.6.1920 § 31 vedr. Københavns og Frederiksberg kommuner.
122. Lov 543 af 4.10.1919 §§ 33-36 og lov 286 af 30.6.1922 §§ 57-59 og § 68.
123. Jvf. regulativ for bestyrelsen af præstembedernes hjemmemidler, nr. 149 af 24.3.1924.
124. Lov 543 af 4.10.1919 § 38, lov 286 af 30.6.1922 § 61.
125. Lov 543 af 4.10.1919 § 21, lov 286 af 30.6.1922 §§ 33-45.

126. Statistisk Aarbog, udg. af Det statistiske Departement, tabeller over bykommunernes og sognekommunernes indtægter og udgifter, div. årgange. Landskirkeskatten betegnes her kirkeskat, og den lokale kirkeskat betegnes som ligning på menighededen.
127. L. Th. Arnskov: Kirkelig frihed og selvstyre. Kbh. 1926, s. 117f.

Benyttede trykte udgaver af lovgivning og bestemmelser

Kvartudgaven af kongelige forordninger og andre aabne breve, 1643-1848.

Chronologisk register over de kongelige forordninger og aabne breve, som fra aar 1670 af ere udkomne, 1670-1827 (udg. Jacob Henrik Schou).

Kongelige forordninger og aabne breve, 1828-1848 (udg. J.L.A. Kolderup-Rosenvinge).

Love og anordninger samt andre offentlige kundgørelser Danmarks lovgivning vedkommende, 1849-1870 (udg. T. Algreen-Ussing).

Lovtidende 1871-.

Kongelige reskripter, resolutioner og kollegialbreve for Danmark og Norge 1660-1812 (udg. Laurids Fogtman).

Kongelige reskripter, resolutioner, (reglementer, instrukser og fundatser) samt kollegialbreve for Danmark (og Norge) 1813-1870 (udg. T. Algreen-Ussing / C. Ussing / John Finsen).

(Ny) Collegial-Tidende for Danmark (og Norge) 1798-1848.

Departementstidenden 1848-1870.

Ministerialtidende 1871-.

Holger Fr. Rørdam, Danske Kirkelove 1536-1683, bd.I-III, Kbh. 1883-89.

Samlingsgennemgang af Told- og Skattemuseets samling

Af Malene Iwersen

En sko med udhulet sål, kuffertter med dobbeltbund og vareprøver med arsenik er bare et lille udpluk af de mange tusinde genstande, som udgør Told- og Skattemuseet.

Der er alt fra smuglervarer, skrivemaskiner, lodder, konfiskeret spiritus og skildpaddeskjold til sindrige måleinstrumenter og idrætspokaler. Told- og Skattemuseets samling vidner om en etats historie gennem flere 100 år, men også om vigtigheden i at tage opbevaringen af vores museumsgenstande alvorligt.

Told- og Skattemuseet

I 1910 tog toldinspektør Lorenz Frederik Pape initiativ til at oprette et toldmuseum, og der blev samlet ind fra hele landet, og i maj 1912 kunne museet så åbne dørene for første gang. Museet har i dets mere end 100-årige historie haft en omtumlet tilværelse, og nu står samlingen over for en endegyldig skillevej. I 2011 blev det besluttet at lukke museet på Langelinie som følge af manglende besøgstal. Kort tid efter blev genstandene



Et vue over en del af genstandene udpakket til sortering i fabrikshallen. (Foto Malene Iwersen)

kørt på magasin i Sakskøbing, og der har genstandene befundet sig indtil SKAT i 2015 besluttede sig for at afvikle museet. SKAT har indgået en samarbejdsaftale med Nationalmuseet, hvor museet er konsulenten, der skal sørge for at afvikle Told- og Skattemuseets samling på den bedst tænkelige måde.

Nationalmuseets opgave?

En væsentlig forklaring på, hvorfor Nationalmuseet vælger at påtage sig denne opgave, er, at told og skatter er en væsentlig del af vores nationale historie. Betaling af skat blev langt tilbage i tiden indført til at finansiere krigsførelse, men anses i dag for at være grunden til at vores velfærdsstat kan opretholdes. Derfor vil vi som kulturhistorisk hovedmuseum gerne være med til at sikre de dele af samlingen for fremtiden, der er bevaringsværdige. Tager man i betragtning, at der jo rent faktisk ikke længere eksisterer et museum til at tage vare på genstandene, bliver det endnu mere presserende at genstandene får nye hjem.

Projektet er begyndt 1. maj 2016 og forventes afsluttet med udgangen af oktober. I den forløbne periode har Nationalmuseet fået flyttet genstandene til en nedlagt fabrik i København, og vi har pakket hele samlingen ud og er nu i gang med at skabe os et endnu bedre overblik over samlingen. Vi indhenter al den viden, vi kan fra forskellige ressourcerpersoner, herunder de tidligere ledere af museet, Holger Munchaus Petersen og Tora Ribers. Heldigvis er en del af genstandene registreret, hvilket er en stor hjælp i sorteringsarbejdet. En museumsgenstand mister en stor del af sin værdi, hvis dens historie, proveniens, er



Stolen med intarsia-udsmykningen – et sammenslynget AT for Aarhus Toldkammer samt årstallet 1897 for bygningens færdiggørelse – var en del af møblementet på Aarhus Toldkammer, der er opført 1895-97, og tegnet af Hack Kampmann. Hack Kampmann var kongelig bygningsinspektør (1892-1920) og kendt for at sætte sit eget præg på sine bygninger og indhold. Han nøjedes ikke med at tegne bygningen, men også inventaret. (Foto Malene Iwersen)

gået tabt. De sidste to uger af juni har vi inviteret alle statslige og statsanerkendte museer på besøg for at udvælge genstande til deres respektive samlinger. Et mindre antal museer har meldt sig til at hjemtage genstande og rekvisitter. Man kan argumentere både for og imod

at splitte en samling op på den måde, vi nu har valgt at gøre, men på denne måde sikrer man sig i hvert fald, at en stor del af genstandene bevares for eftertiden. Laden stå til og forkert opbevaring kan være ligeså skadeligt for genstandenes levetid. Dertil arbejder tiden også imod samlingens værdi, idet viden kan gå tabt henover årene, hvis ikke man sørger for at få registreret genstandene korrekt. Har et statsanerkendt museum hjemtaget en genstand fra Told- og Skattemuseet, forpligtiger de sig til at registrere den og bevare den. Statsanerkendte museer er underlagt Museumsloven, herunder forsvarlig bevaring og sikring. I august måned bliver de genstande museerne hjemtager fotograferet, og i september bliver alt nedpakket og hentet til deres nye hjemsted. Projektet forventes således afsluttet den 1. oktober 2016.

Samlingen

Samlingen består af alt fra værktøj, måleapparater, vægte og lodder som vidner om at det i den grad har været en registrerende virksomhed. Det er sjovt og fascinerende at se alle genstandene samlet et sted og man kan ikke undgå at blive fanget af de hyldevis af genstande. Der gemmer sig mange historier i samlingen, som kan fortælles, blandt andet hele den maritime del med Krydstoldvæsenet, men også i de mange målepinde og -kar gemmer der sig historier om staten der går ind og ensretter, således at alle bruger de samme enheder. Dertil kommer alle historierne om, hvordan man har prøvet at omgå alle reglerne udstukket af staten, og her har opfindsomheden været stor med hjemmebrænderier, golftasker med hul bund og flade beholdere til at gemme



Told- og Skattemuseet rådede også over en stor billedsamling, som f.eks. her et foto af Middelfart Toldkammer. Hvad der sker med denne del af samlingen er uvist. Foto: Told- og Skattemuseet.

på maven med spiritus i. Idrætspokaler gemmer på en masse historier om et foreningsliv, som også var en del af at være ansat i toldvæsenet eller skattevæsenet.

Vi har valgt fremgangsmåden med at stille samtlige genstande op på en forholdsvis overskuelig måde, således at man relativt hurtigt kan skabe sig et overblik over samlingens genstande. Det gør det nemmere i sidste ende at få sorteret de genstande fra, som skal til de forskel-

lige museer. Nationalmuseets opgave består ganske enkelt i at sørge for, at så mange genstande som muligt bevares for eftertiden, således at told og skattehistorien fortsat kan fortælles med genstande, fotos og arkivalier.

Litteratur:

Dansk Toldmuseum – dets omskiftelige skæbne i de første 75 år. Af Anders Monrad Møller. Zise. 10. årg. 1/1987, s 23-39. ill. noter.

Faktaboks

Toldinspektør Lorenz Frederik Pape, *Opretter og Vedligeholder 1912-1916*

Museet åbner 1912

Toldinspektør A.E. Grønvold, *Tilsynsførende 1916-1930/Museumsleder 1930-1939*

1917 *museet pakkes ned*

1919 Toldmuseet åbner i Postgodsbygningen

K.C. Larsen, *Tilsynsførende 1930-*

1951 *museet pakkes ned*

1954 Toldmuseet genåbner på Guidekasernen

1963 *museet pakkes ned*

1964 Toldmuseet åbner på Toldboden i Den Gamle By i Aarhus med en mindre del af samlingen, resten magasineres.

Holger Munchaus Petersen, *museumsleder 1979-2004*

1979 *museet pakkes ned*

1981 Toldmuseet åbner i Direktoratet for Toldvæsenet i Amaliegade

1990 Skifter navn til ToldSkat Museum

1996 *museet pakkes ned*

2002 ToldSkat Museet åbner i Dahlerups Pakhus på Langelinie

Tora Ribers, *museumsleder 2004-2015*

2011 *museet pakkes ned*

2016 *museet pakkes ud og gennemgås med henblik på afvikling*



Told- og Skattemuseets splittelse - betragtninger

Af Gunnar Jakobsen

Det er meget trist, at SKAT har besluttet at nedlægge Told- og Skattemuseet, som har eksisteret siden 1910. Told- og Skattemuseet bliver nu splittet mellem en række museer, som hverken har fokus på told- eller skattehistorie, men har helt andre formål.

Ærgerligt er det, at intet museum har givet udtryk for, at man ønsker at overtage hele samlingen, ej heller de museer eller byer, som i dag disponerer over et af toldvæsenets gamle toldkammerbygninger. En skæbne som Told- og Skattemuseet deler med Dansk Skolemuseum, som det danske samfund heller ikke har råd til eller ønsker at videreføre. Få museer har ytret ønske om at bese samlingen, men det er jo også kun Nationalmuseet, der ved, hvor righoldig samlingen er.

I bedste fald bliver en del af museets genstande bevaret, dog uden sammenhæng med toldvæsenets eller skattevæsenets historie, men i det væsentligste alene relateret til lokale forhold. Her vil fx kunne nævnes, at det fint udskårne toldskilt fra Ebeltoft måske ender i Det Gamle Rådhus i Ebeltoft, som er en del af Museum Østjylland, eller måske blot i et af dets magasiner? Skilte, der kan relateres til en by, hvilket gælder toldskiltene fra Køge, Svendborg, Ebeltoft og Skagen, kan måske dele samme skæbne, og hvad med de anonyme emaljeskilte? Venter de blot på den endelige kassation? Hvis man ønsker at læse om toldskiltene historie,

så har den tidligere leder af Told- og Skattemuseet, Holger Munchaus Petersen, skrevet herom i Zise 1/1991, hvor man fortsat kan få den samlede historie om toldskiltene, selv om de ikke længere vil kunne ses samlet.

Dette sidste er et godt eksempel på det samarbejde, der har været mellem Told- og Skattehistorisk Selskab og netop Told- og Skattemuseet. Nu falder dette vigtige led bort, hvilket vil besværliggøre arbejdet for selskabet og dets udgivelsesvirksomhed, for den kræver naturligvis illustrationer, mange illustrationer, der tidligere har kunnet hentes i museets samlinger. Således vil der være hårdt brug for museets billedsamling til selskabets nye projekt "Toldvæsenets bygningshistorie", hvor det første bind om de bornholmske toldbygninger, med Mogens Lau som forfatter, vil udkomme i løbet af efteråret, og hvor der indtil nu er gjort flittigt brug af museets billedsamling. Tilsvarende vil selskabet have brug for fotografier af de nævnte toldskilte og møbler mv. Ser man på dette nummer af Zise, så stammer størstedelen af illustrationerne fra Told- og Skattemuseet.

Tilsvarende gælder for den viste stol i Malene Iwersens artikel. Den tegnede kongelig bygningsinspektør, arkitekt Hack Kampmann til Aarhus Toldkammer, som blev opført 1895-1897. Ender stolen sammen med nogle andre møbler fra Aarhus Toldkammer i Den Gamle By

i Aarhus, eller er det i Designmuseum Danmarks magasiner møblerne får deres blivende plads? Ja, og hvad med Hack Kampmanns toldskilt fra Skagen Toldkammer? Det var designet specielt hertil.

Det er måske den lykkelige del af historien, men hvor ender de mange genstande, som intet museum ønsker at få overdraget, hvilket formentlig er størstedelen. Mange private har også over årene bidraget med genstande i den tro, at de hermed var sikret for eftertiden? Får gaverne dem tilbage eller bliver de solgt til højstbydende og splittet for alle vinde?

Når museet nu skal splittes, er det væsentligt for Told- og Skattemuseet, at der fortsat er adgang til især fotosamlingen, som er den eneste del af samlingen, som man har besluttet at holde sammen. Desværre ser det ud til, at samlingen ikke ender i

Det kongelige Bibliotek, hvor Statens Billedsamling findes, og som har en række lignende samlinger, men derimod i Rigsarkivet, som nok kan håndtere arkivalier, men som ikke sædvanligvis er gearret til at servicere offentligheden med billedscanninger. Lad os håbe, at denne del af samlingen, om ikke andet, så deponeres i Det kongelige Bibliotek, hvor der fortsat vil være adgang til samlingen.

En del af billedsamlingen er scannet, bl.a. ved hjælp af frivillige, som har været med til at identificere motiver og personer – et arbejde, som har været meget værdifuldt, men som nu er ophørt. Hvad med resten af samlingen, som ikke er scannet? Vil hele samlingen nu ende på et – måske klimastyret – fjernmagasin uden mulighed for at blive brugt? Hvilket det godt vil kunne ende med i disse sparetider!



Assens Toldkammer (tegnet af Jørgen Hansen Koch 1834), fotograferet før 1906, idet toldskiltet har Chr. IX's monogram. Skiltet ved døren har teksten »Vandflod 12. november 1872« og viser vandstanden ved oversvømmelsen den dag. Foto: Told- og Skattemuseet.

Indholdsfortegnelse

Hans Munk Pedersen:

Indledning	s.	47
------------	----	----

Henning Olesen:

Et langt liv i Toldvæsenet (2)	s.	48
--------------------------------	----	----

Claus Rafner:

Kirkebidrag og kirkeskat - udviklingen fra lokale kirkelige skatter til moderne kirkeskat (2)	s.	64
---	----	----

Malene Iwersen:

Samlingsgennemgang af Told- og Skattemuseet	s.	74
--	----	----

Gunnar Jakobsen:

Told- og Skattemuseets splittelse - betragtninger	s.	78
--	----	----