Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliserings-projekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

### Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

SCHRIFTEN DER GESELLSCHAFT
FÜR FLENSBURGER STADTGESCHICHTE E. V. NR. 28

PETER KALL

# *Das Zollwesen in Flensburg und im deutsch-dänischen Grenzgebiet*

FLENSBURG 1978

Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte e. V. Nr. 28

*Schriftenverzeichnis der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte:*

| | | |
|---|---|---|
| Nr. 1 | Fritz Graef: Geschichte des Stadtarchivs | 1928 (vergriffen) |
| Nr. 2 | Elisabeth Kardel: Die Stadt Flensburg und die politischen und nationalen Zeitströmungen um die Mitte des 19. Jahrhunderts | 1929 (vergriffen) |
| Nr. 3 | Christian Voigt: Bibliographie zur Geschichte und Beschreibung der Stadt Flensburg | 1937 (vergriffen) |
| Nr. 4 | Alfred Meyse: Tor Smeden. Eine Flensburger Großkaufmannsfamilie des 16. Jahrhunderts | 1939 (vergriffen) |
| Nr. 5 | Wilhelm Rust: Das Tischlerhandwerk der Stadt Flensburg. Ein Gang durch vier Jahrhunderte bis zum Jahre 1866 | 1940 (vergriffen) |
| Nr. 6 | Thomas Matthiesen: Gründung und erste Entwicklung der Flensburger Neustadt | 1949 (vergriffen) |
| Nr. 7 | Andreas Lorck Schierning: Die Chronik der Familie Lorck | 1949 (vergriffen) |
| Nr. 8 | Klaus Witt: Flensburger Theaterleben vom 16. Jahrhundert bis zur Gegenwart | 1953 (vergriffen) |
| Nr. 9 | Ellen Redlefsen: Flensburg in alten Bildern | 1954, 1963 (vergriffen) |
| Nr. 10 | Klaus Witt: Plattdeutsches Bühnenspiel in Flensburg von 1600 bis zur Gegenwart | 1955 (vergriffen) |
| Nr. 11 | Hans-Friedrich Schütt: Zeittafel zur Flensburger Stadtgeschichte | 1956 (vergriffen) |
| Nr. 12 | Hans-Friedrich Schütt: Flensburger Stadtrecht. Eine Untersuchung zum Flensburger Stadtrecht vom 13. Jahrhundert bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts | 1957 (vergriffen) |
| Nr. 13 | Otto Schütt: Der Stadt Flensburg olde Willkoer | 1960 |
| Nr. 14 | Hans Peter Detlefsen: Musikgeschichte der Stadt Flensburg | 1961 (vergriffen) |
| Nr. 15 | Wilhelm Rust: Die Geschichte des gewerblichen Schulwesens der Stadt Flensburg von 1815 bis 1962 | 1962 |
| Nr. 16 | Aus Flensburgs Geschichte (im 18. Jahrhundert) | 1963 |
| Nr. 17 | Flensburg — Geschichte einer Grenzstadt | 1966 (vergriffen) |
| Nr. 18 | Wilhelm Rust: Das Flensburger Bauhandwerk von 1388 bis 1966 (nur noch von der Kreishandwerkerschaft Flensburg beziehbar) | 1967 (vergriffen) |
| Nr. 19 | Gerhard Kraack: Das Gildewesen der Stadt Flensburg | 1969 |
| Nr. 20 | Aus Flensburgs Geschichte (im 19. Jahrhundert) | 1969 |
| Nr. 21 | Schiffahrt und Häfen im Bereich der Handelskammer Flensburg | 1971 (vergriffen) |
| Nr. 22 | Flensburg in Geschichte und Gegenwart | 1972 |
| Nr. 23 | Dieter Pust: Politische Sozialgeschichte der Stadt Flensburg | 1975 |
| Nr. 24 | Flensburg einst und jetzt — ein Bildband | 1975 |
| Nr. 25 | Handwerkskammer Flensburg 1900 bis 1975 | 1975 |
| Nr. 26 | Gerhard Kraack: Die Flensburger Geburtsbriefe | 1977 |
| Nr. 27 | Karl Weigand: Flensburg-Atlas | 1978 |

PETER KALL

# *Das Zollwesen in Flensburg und im deutsch-dänischen Grenzgebiet*

FLENSBURG 1978

Die Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte veranstaltet Vorträge und gibt ihre Schriften als Jahresgabe für die Mitglieder heraus. Der Beitrag beträgt DM 10,—. An neue Mitglieder werden die Schriften verbilligt abgegeben. Nichtmitglieder können die Schriften der Gesellschaft über den Buchhandel beziehen. Die Geschäftsstelle der Gesellschaft befindet sich im Stadtarchiv, Rathaus. Sprechstunden: Dienstags und freitags von 9—12 Uhr im Stadtarchiv. Konto: Stadtsparkasse Flensburg, Nr. 162922.

Vorstand: Dr. Volker Weimar, Vorsitzender; Dr. Hans-Friedrich Schütt, Schriftführer; Walter Lippe, Rechnungsführer; Dr. Helmuth Christensen, Heinrich Clementsen, Harald Grüner, Dr. Hans Peter Johannsen, Johs. H. Meyer, Gerhard Müller, Dr. Ellen Redlefsen, Artur Thomsen, Dr. Owe Vaagt.

Bildernachweis

Abb. 1 und 9: Dr. Ellen Redlefsen, Flensburg in alten Bildern, Flensburg 1963²
Abb. 2: Toldmuseet i Købstadmuseet „Den Gamle By" Århus
Abb. 3: Landesamt für Denkmalpflege, Kiel
Abb. 4, 6, 8, 11—29: Archiv HZA Fl
Abb. 5: St.A. XIV Fot. Nr. 46/19a
Abb. 7: Ernst Sauermann, Aus Flensburgs alten Tagen
Abb. 10: St.A. Foto C. F. Brandt

Alle Rechte vorbehalten
Copyright 1978 by Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte e. V.
Gesamtherstellung: Severin Schmidt GmbH & Co., Graphische Werke, Flensburg

# Vorwort

Die vorliegende Untersuchung über die Geschichte des Zolls in Flensburg und in der Grenzregion bildet den Abschluß langjähriger Beschäftigung des Verfassers mit dieser Thematik. Es wird hiermit ein bisher vernachlässigtes Gebiet aufgearbeitet. Die Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte dankt dem Verfasser für sein Engagement und seine zielbewußte Forschungsarbeit.

Zu danken hat die Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte weiterhin der Stadt Flensburg, dem Forschungsrat im Deutschen Grenzverein sowie Herrn Norbert Lorck-Schierning für die Unterstützung der behördengeschichtlichen Arbeit des Verfassers im Stadtarchiv bzw. für Beihilfen zu Forschungsreisen nach Kopenhagen.

Der Druck dieses Buches wurde ermöglicht durch die Hilfen, die der Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein und der Bundesminister der Finanzen gewährten. Hierfür an dieser Stelle sehr zu danken, ist der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte eine angenehme Pflicht.

Es freut die Gesellschaft besonders, daß dieses zollgeschichtliche Buch zu dem Zeitpunkt herausgebracht wird, an dem die deutsch-dänischen Zolltage in Flensburg stattfinden, und daß sie damit einen Beitrag zum historischen Hintergrund dieser Veranstaltung beisteuern kann.

Der Vorstand

der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte e. V.

# Einleitung

Die vorliegende Schrift behandelt überwiegend die Entwicklung des am 15. 9. 1867 errichteten Hauptsteueramts (Hauptzollamts) Flensburg bis Ende 1977. Dieses Amt ist seinerzeit nicht neu geschaffen, es hat Vorgänger gehabt, die seit rund 160 Jahren ununterbrochen auf dem gleichen Grundstück Norderstraße 72 — Schiffbrücke 39 zu Hause waren. Wir kennen auch einen weiteren Vorgänger, dessen Vorsteher der erste königliche Zollverwalter in unserer Stadt wurde, als die letzte Verpachtung des Zolls — es hat mehrere Pachtperioden gegeben — aufgehoben war.

Flensburg ist im Laufe der Zeit Sitz des Ober-Zollinspektorats für das Herzogtum Schleswig (1839 bis 1864), des schleswigschen Zolldirektorats (1864 bis 1865) und der schleswig-holsteinischen Zolldirektion (1865 bis 1867) gewesen. Auch diese Behörden sollen hier kurz behandelt werden. Schließlich darf die Verlegung der Grenze von der Königsau an den Scheidebek im Jahre 1920, wodurch der Bezirk des Hauptzollamts Flensburg eine ganz neue Ausdehnung erfahren hatte, nicht vergessen werden. Ein Überblick über die örtlichen Verhältnisse sowie eine Einführung in die Landeszollgeschichte wurden für nützlich gehalten.

Von den ehemaligen Vorstehern haben Regierungsrat a. D. Twiesselmann und Regierungsrat a. D. Vogt selbst über ihre Tätigkeit in Flensburg berichtet; Ministerialrat a. D. Dr. Grill, Finanzpräsident a. D. Kuehn, Leitender Regierungsdirektor a. D. Reicke, Finanzgerichtsrat Dr. Stäglich, Oberregierungsrat a. D. Rohdass und Oberregierungsrat a. D. Tiedt haben selbst Angaben über ihren Lebenslauf gemacht und den von mir entworfenen Berichten zugestimmt. In diesen Berichten sind außer Vorgängen, die zu den jeweiligen Vorstehern in besonderer Beziehung standen, aus Akten des Hauptzollamts sowie aus amtlichen und privaten Aufzeichnungen und nach Unterhaltungen und Schriftwechsel mit aktiven und pensionierten Zöllnern die wichtigsten Ereignisse in der Geschichte des Hauptzollamts Flensburg während der letzten Jahre und einige besondere Begebenheiten der jüngsten Zeitgeschichte festgehalten. Die Schilderung der Zeit des verstorbenen Regierungsrats Behn stammt aus der Feder des Oberregierungsrats Asmussen, der auch über seine Amtsführung berichtet hat.

Auch sollen die abgetretenen oder aufgehobenen Zollstellen Arnis, Augustenburg, Bau, Ekensund, Fühnshaff, Holnis, Maasholm, Mummark, Norburg, Schleimünde, Sonderburg und Steinberghaff sowie das Zollamt Zollausschluß-Flensburg eingehender, dagegen die Zollämter Eckernförde und Westerland, die nur kurze Zeit zum Hauptzollamt Flensburg gehörten und jetzt anderen Hauptzollämtern unterstehen, nicht näher behandelt werden. Über die Zollämter Flensburg-Hafen, Flensburg-Bahnhof, Flensburg-Weiche, Kupfermühle, Harrislee, Böglum, Kappeln und Schleswig haben die Vorsteher oder deren Vertreter im sechsten Teil berichtet, hier wird man auch über die Grenzbewachung und die Verbrauchsteuern informiert.

Wesentliche Teile meiner früheren, nur in kleiner Auflage oder nicht veröffentlichten Arbeiten: „Chronik des Hauptzollamtes Flensburg" und „200 Jahre Zollverwalter und Zollvorsteher in Flensburg" liegen dieser Arbeit zugrunde.[1]

*Der Verfasser*

# Inhaltsverzeichnis


I. Teil: Geschichtliches

1. Einführung in die Landes-Zollgeschichte 15
2. Zollgeschichtlicher Rückblick 19
   a) die ersten Zölle 19
   b) die Licenten 20
   c) Accise und Konsumption 21
   d) die Zollerhebung 22
3. Die ersten Zollverhältnisse in Flensburg 23

II. Teil: Die Verpachtungen der Licenten und Zölle

1. a) Thomas Lorck, 1511—1531 28
   b) Anna Lorck, 1564—1600 28
2. Peter Neander, 1663—1667 29
3. Stadt Flensburg, 1667—1668 31
4. Stadt Flensburg („sämtliche eingesessene Bürgerschaft"), 1705—1707 und 1708—1710 32
5. Kanzleirat Crane, 1720—1721 37
6. a) Stadt Flensburg („sämtliche eingesessene Bürgerschaft"), 1721—1731 39
   b) Stadt Flensburg („commercierende Bürgerschaft"), 1731—1741 und 1744—1753 41

III. Teil: Die Zollverwalter und Zollvorsteher

1. Bärens (1754—1803) 53
   Der erste königliche Zollverwalter — Die Instruktion für die Zoll-Unterbedienten
2. von Bülow (1805—1831) 54
   Einwendungen der Kaufmannschaft gegen den Ankauf des Grundstücks Norderstraße 72, Schiffbrücke 39 — Umzug des Zollamts — Die ersten Zollbeamten
3. Möller (1832—1844) 56
   Umorganisation des Zollwesens — Vergrößerung des Zollgrundstücks — Bau des Packhofes
4. von Oehl (1845—1851) 56
   Die Erhebung Schleswig-Holsteins
5. Falk (1852—1863) 56
   Der Zollinspektor und die „Englische Brücke"
6. Carstensen (1864—1867) 57
   Der Vorsteher in der „schleswigschen Zeit" — Die letzte dänische Zollflagge
7. Meerholz (1867—1891) 57
   Der erste preußische Vorsteher — Umorganisation — Vertreter des Vorstehers und nachgeordnete Beamte — Ein Bild vom Vorsteher und von seinen Oberbeamten

8. Heitmeyer (1892–1903) 58
Ärger mit der Nachbarschaft

9. Hass (1904 — 31. 12. 1920) 59
Große Bauvorhaben: Hauptzollamt, Dienstwohngebäude — Anekdoten über den „alten Hass" — Die Verlegung der Landesgrenze — Einrichtung des Grenzaufsichtsdienstes und Errichtung der Zollstellen:
a) Zollamt Kupfermühle 64
b) Zollamt Harrislee 65
c) Zollamt Böglum 66
d) Zollamt Aventoft 66
e) Zollamt Rosenkranz 67
f) Zollamt Neupepersmark 67
g) Zollabfertigungsstelle Harrislee-Bahnhof 68
h) Zollamt Flensburg-Weiche 68
i) Zollämter Tondern-Süderlügum — 68
Das Hauptzollamt Flensburg im Anfang dieses Jahrhunderts (eine Schilderung von Regierungsrat a. D. Karl Kaiser) 69

10. Ling (1. 1. 1921 — 30. 9. 1924) 72
Von Hindenburgs Doppelgänger — Mitglied der Grenzkommission — Unterbringung von Zolldienststellen

11. Hansen (1. 10. 1924 — 30. 6. 1934) 72
Anbruch des „Dritten Reichs" — Abschluß des Bauprogramms — Bezirksänderungen — Fortschritt und Technik — Das letzte Dienst-Pferdefuhrwerk — Der erste Personenkraftwagen — Der letzte Kutscher wird „Chauffeur"

12. Bühmann (1. 7. 1934 — 7. 2. 1944) 73
Umbaupläne für das Zollgrundstück — Die ersten Vorbereitungen für den „Spannungsfall" — „Higa" und „VGAD" — Das Hauptzollamt während des Zweiten Weltkrieges — „Korl Brasil" — Oberst Paludan-Müller

13. Petersen (6. 4. 1944 — 9. 8. 1945) 75
Sicherheitspolizei und Zollgrenzschutz — Das letzte Kriegsjahr — Der Zusammenbruch — Der letzte General-Inspekteur des Zollgrenzschutzes — Sammelstelle für zurückgeführte Grenzer — Devisenkontrolle in Dänemark — Die Engländer erreichen die dänische Grenze — Besetzung des ZA Kupfermühle — Die Kasse von Århus — Der Rückmarsch der deutschen Wehrmacht — Übergabe der Stadt Kappeln an die Engländer — Einquartierung im Packhof — Explosion in Kielseng — Die „Goldkiste" — Verhaftung der Reichsregierung in Mürwik — Das Ende der Reichsfinanzverwaltung — Die Entnazifizierung — Verhaftung von RR Petersen

14. Dr. Grill (24. 8. 1945 — 4. 7. 1946) 81
Der Dienst geht weiter — Die bittere Nachkriegszeit — Fraternisierung — „curfew" — Bewachung der dänischen Landgrenze — Trennung des Zollgrenzschutzes von der allgemeinen Zollverwaltung — Inspektion des Zollgrenzschutzes und Zollgrenzschutzschule Flensburg — Zollgrenzschutzgruppen bei den Zollämtern

15. Kuehn (5. 7. 1946 — 30. 9. 1948) 83
Die „schlechte Zeit" — Währungsreform — Neue Aufgaben — JEIA-Anweisungen — Beraubungen — „Schwarzbrennen" — „Bergarbeiterschnaps" — Rübensirup — Tabakkleinpflanzer — Gewerblicher Tabakanbau

16. Plog (1. 10. 1948 — 26. 10. 1950) 87
Der erste dänische Linienbus nach dem Zweiten Weltkrieg — Zollstunden beim ZA Kupfermühle — Wiedereröffnung des ZA Schleswig — Das erste Rumschiff in Flensburg — Beginn der Vorarbeiten für den Umbau des Grenzübergangs Kupfermühle — Bundespräsident Prof. Heuss in Flensburg — Die letzten Lebensmittelkarten — Rückführung des Zollgrenzdienstes — Die größte Brennerei der Bundesrepublik in Klappschau — Wiedereröffnung des ZA Harrislee

17. Reicke (27. 10. 1950 — 31. 5. 1952) 90
Verlegung des ZA Schleswig in den alten Bischofssitz — Errichtung des ZA Flensburg-Hafen — Wiedereröffnung der ZÄ Neupepersmark, Aventoft und Rosenkranz — Abgabe des Bezirks des ZGKom Süderlügum an das HZA Husum — Zweite Teilung der Landgrenze gegen Dänemark zwischen den HZÄ Husum und Flensburg — Wiederaufnahme der Fördeschiffahrt

18. Twiesselmann (1. 6. 1952 — 30. 9. 1954) 91
Umorganisation des ZA Flensburg-Hafen — Verlegung des ZGKom Gelting nach Kappeln — Die letzten Besatzungstruppen verlassen Flensburg — Der erste Spatenstich für die neue Straße zum neuen ZA Kupfermühle — Beginn der Vorarbeiten für die Wiedereröffnung der sekundären Grenzübergänge — Wiedereröffnung des Übergangs bei Sieltoft und des Dammweges bei der Schusterkate — Beginn der Vorarbeiten für das deutsch-dänische Grenzabkommen — Inbetriebnahme der Zuckerfabrik in Schleswig — Umstellung des Grenzaufsichtsdienstes vom Fußstreifendienst auf ein gemischtes System — Beginn der Motorisierung

19. Dr. Stäglich (1. 10. 1954 — 19. 11. 1956) 94
Beginn der Bauarbeiten für das ZA Kupfermühle — Richtfest — Einweihung der Zollämter Kupfermühle und Kruså — Eröffnung des Grenzüberganges — 2. Schritt zur Neuordnung des taktischen Einsatzes der Grenzaufsicht — Zusammenwirken zwischen Land- und Wasserfahrzeugen — Verlegung des ZGKom Flensburg-Förde in die Duburg-Kaserne — Zollerleichterungen für den Wassersport

20. Vogt (1. 1. 1957 — 31. 12. 1960) 95
Ungeahnte Steigerung des Personenverkehrs — Die „Butterschlacht" — Erneuerung der Straße zum ZA Harrislee — Teilweiser Ausbau des ZA Harrislee — Zunahme des Reiseverkehrs über die Fördebrücke — Zunahme des Güterverkehrs beim ZA Flensburg-Hafen — Bauliche Erweiterungen des alten Packhofgebäudes — Kampf zwischen den HZÄ Husum und Flensburg um das ZA Schleswig — Erwägungen über die Aufhebung des ZGKom Kappeln und des Ansagepostens Schleimünde

21. Rohdass (1. 1. 1961 — 31. 7. 1961) 97
Fördeschiffahrt — Freiwillige Verkaufsbeschränkungen — Neue Linie Sonderburg-Flensburg — Aufhebung des Zollansagepostens Schleimünde — Errichtung der ZSchSt Maasholm — Aufhebung des ZKom Kappeln

22. Tiedt (1. 8. 1961 — 30. 6. 1970) 98
Das neue Zollgesetz — Umbauten bei den Zollämtern Harrislee, Böglum, Kupfermühle und Flensburg-Weiche — Fährhafen Gelting-Mole — Planung für Neubau Zollamt Flensburg-Hafen — Abgabeberechnungsautomaten und Buchungsmaschinen — Personenschiffahrt und Wassersport — Verlegung der öffentlichen Niederlage — Gesamte Landgrenze wieder Flensburg unterstellt — Drei seltene Jubiläen — Die 14. nord-

deutschen Zoll-Sportwettkämpfe in Flensburg — Erste Besprechungen über die Umgestaltung des Grenzüberganges Harrislee-Padborg sowie über die Einrichtung einer gemeinsamen dänisch-deutschen Abfertigungsanlage im sogenannten „Güter-Registrierungsgebiet" in Padborg

23. Behn (1. 7. 1970 — 30. 4. 1972) 100
Maßnahmen zur Vereinfachung und Beschleunigung des Warenverkehrs über die Grenze — Gestellungsbefreiungen — Sammelzollanmeldungen — Deutsch-dänische Arbeitsgruppe zur Untersuchung über Kapazitätsprobleme der Übergänge Kupfermühle/Kruså und Harrislee/Padborg — Personal-Verbund-Zoll/BGS — Umgestaltung der Übergänge Rosenkranz/Rudbøl und Neupepersmark/Rens

24. Asmussen (ab 1. 5. 1972) 102
Beitritt Dänemarks zur EWG — Endgültige Pläne für die Umgestaltung des Übergangs Harrislee/Padborg — Deutsch-dänische Arbeitsgruppe für die Planung der Abfertigungsanlage beim künftigen Autobahngrenzübergang Ellund/Frøslev — Verbesserung der Abfertigungsanlagen in den Häfen Gelting-Mole, Glücksburg und Langballigau sowie auf dem Auslandsbahnsteig des Bahnhofs in Flensburg — Einweihung des Zollamts Flensburg-Hafen — Verbundabfertigung auch beim Zollamt Böglum — Drei große Bauvorhaben — Modernisierung des Zollamts Aventoft — Neue Abfertigungsanlage im Nordhafen in Kappeln — Praktika für leitende Zollbeamte aus afrikanischen, asiatischen und europäischen Entwicklungsländern — 8. Sept. 1977 Richtfest des neuen Dienstgebäudes für das Hauptzollamt Flensburg — 5. Okt. 1977 Richtfest des deutschen Dienstgebäudes beim künftigen Autobahnübergang Ellund/Frøslev — 16. Dez. 1977 Richtfest im dänisch-deutschen Zollabfertigungsgebiet in Padborg — Umbau des Abfertigungsgebäudes Fördebrücke — Neue Abfertigungsgebäude in den Häfen Maasholm und Langballigau — Auflösung des Zollkommissariats (St) Flensburg und Errichtung des Sachgebiets „Außenprüfung und Steueraufsicht" — Ausblick: Umzug des Hauptzollamts in das neue Dienstgebäude in der Waldstraße — Umorganisation im Hauptzollamtsbezirk — Feierliche Einweihung der Autobahn über die Grenze — Inbetriebnahme der dänisch-deutschen Gemeinschaftszollanlage in Padborg

IV. Teil: Der Bezirk des Hauptzollamtes Flensburg, seine Aufgliederung und Besetzung 107

V. Teil: Die abgetretenen und aufgehobenen Zollstellen:

1. Arnis 113
2. Augustenburg 113
3. Bau 113
4. Ekensund 113
5. Fühnshaff 113
6. Holnis 114
7. Maasholm 115
8. Mummark 115
9. Norburg 116
10. Schleimünde 116
11. Sonderburg 116
12. Steinberghaff 117
13. Zollausschluß Flensburg 117

VI. Teil: Berichte über die Zollämter sowie über die Grenzbewachung und die Verbrauchsteuern
1. Zollamt Flensburg-Hafen 119
2. Zollamt Flensburg-Bahnhof 125
3. Zollamt Flensburg-Weiche 126
4. Zollamt Kupfermühle 129
5. Zollamt Harrislee 132
6. Zollamt Böglum 135
7. Zollamt Kappeln 136
8. Zollamt Schleswig 138
9. Grenzbewachung 139
10. Verbrauchsteuern 142

VII. Zeittafel 148

VIII. Anmerkungen 152

IX. Anhang
1. Einführung der Licenten am 9. 4. 1636 161
2. Begnadigung der Anna Lorck mit dem Flensburger Zoll am 1. 2. 1564 162
3. „Wahrhaffter Bericht" (Titelblatt) des Zollverwalters Witte 163
4. Carmen zum 28. und 30. 11. 1739 164
5. Carmen zum 2. 6. 1740 166
6. Verzeichnis der Vorsteher 168
7. Instruktion für die vier Zollunterbediente in Flensburg vom 24. 9. 1791 168
8. Kaufvertrag vom 8. 9. 1816 mit Vermerken über die Zukäufe 170
9. Lageplan des Zollgrundstückes 172
10. Befreiung der Militärregierung vom „Curfew" 173
11. Die Ffreihala 174
12. Eröffnung des Flensburger Freihafens 175
13. Verzeichnis der Dienststellenleiter 176
14. Verkehrszahlen 187

X. Personenregister 201

XI. Ortsregister 208

XII. Abbildungen Anhang
1. Stadtansicht um 1860
2. Die alte Zollflagge
3. Das Haus des Zollverwalters Bärens
4. Die Oberbeamten im Jahre 1878
5. Das alte Zollgebäude, Norderstraße 72
6. Das neue Dienstwohngebäude, Norderstraße 72
7. Das alte Zollgebäude, Norderstraße 72 (Hofansicht)
8. Das neue Dienstwohngebäude, Norderstraße 72 (Hofansicht)

9. Blick auf die Schiffbrücke, 1843
10. Blick auf die Schiffbrücke, um 1875
11. Die erste Abfertigungsbude des Zollamtes Kupfermühle
12. Dienstgebäude des Hauptzollamtes (von Osten)
13. Dienstgebäude des Hauptzollamtes (von Westen)
14. Zollrat Hass
15. Zolldirektor Ling
16. Zolldirektor Hansen
17. Regierungsrat Bühmann
18. Regierungsrat Petersen
19. Regierungsrat Dr. Grill
20. Regierungsrat Kuehn
21. Regierungsrat Plog
22. Regierungsrat Reicke
23. Regierungsrat Twiesselmann
24. Regierungsrat Dr. Stäglich
25. Regierungsrat Vogt
26. Zollrat Rohdass
27. Oberregierungsrat Tiedt
28. Regierungsrat Behn
29. Oberregierungsrat Asmussen

# Abkürzungen

| | |
|---|---|
| A | Akte |
| a.a.O. | am angegebenen Ort |
| Abb. | Abbildung |
| Abt. | Abteilung |
| Afd. | Afdeling |
| alm. | almindelig (allgemein) |
| Anh. | Anhang |
| Anm. | Anmerkung |
| ASH | Amtsblatt für Schleswig-Holstein |
| Bd. | Band |
| BdF | Bundesminister für Finanzen |
| Beil. | Beilage |
| Best. | Bestallung |
| BFM | Bundesfinanzministerium |
| Bg. | Bürger |
| BGBl | Bundesgesetzblatt |
| Bgm. | Bürgermeister |
| BGS | Bundesgrenzschutz |
| BZBl | Bundeszollblatt |
| BZKom | Bezirkszollkommissar (. . . iat) |
| BZV | Bundeszollverwaltung |
| CS | Chronologische Sammlung der Ges. und VO im Herzogtum Schleswig |
| dän. | dänisch |
| DB | Deutsche Bundesbahn |
| DBL | Dansk Biografisk Leksikon |
| Dep. | Deputierter |
| Dir. | Direktor |
| EFTA | Europäische Freihandelsgesellschaft |
| EWG (EG) | Europäische (Wirtschafts) Gemeinschaft |
| Exped. | Expedition |
| FA | Flensborg Avis |
| Fl | Flensburg |
| FT | Flensburger Tageblatt |
| FWB | Flensburgisches Wochenblatt für Jedermann |
| FGG | Flensburg, Geschichte einer Grenzstadt, SFSt Nr. 17 |
| FinGerR | Finanzgerichtsrat |
| FinPräs | Finanzpräsident |
| fürstl. | fürstlich |
| (G) | Grenze |
| GAD | Grenzaufsichtsdienst |
| GASt | Grenzaufsichtsstelle |
| Ges. | Gesetz |
| GS | Gesetzsammlung für die preußischen Staaten |
| H | Heft |
| Hertugd. | Hertugdømmerne (Herzogtümer) |
| HGO | Geschäftsordnung für die Hauptzollämter |
| Higa | Hilfsgrenzangestellter |
| Holst. | Holstein |
| HS | Handschrift |
| HZA | Hauptzollamt |
| hzgl. | herzoglich |
| i. V. | in Vertretung |
| Jb | Jahrbuch |
| JbSG | Jahrbuch für die Schleswigsche Geest |
| JEIA | Joint Export/Import Agency |
| KancBrevb. | Kancelliets Brevbøger (Briefbücher) |
| kgl. | königlich |
| Kfm. | Kaufmann |
| Krdr | Krafträder |
| LAS | Landesarchiv Schleswig |
| LBA | Landesbauamt |
| Lic. | Licenten |
| Lit. | Litera |
| LKW | Lastkraftwagen |
| m.d.W.d.G.b. | mit der Wahrnehmung der Geschäfte beauftragt |
| MinR | Ministerialrat |
| (mot) | motorisiert |
| NSDAP | Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei |
| ORBR | Oberregierungsbaurat |
| OFD | Oberfinanzdirektion |
| OFK | Oberfinanzkasse |
| ORR | Oberregierungsrat |
| OZI | Oberzollinspektor |
| OZK | Oberzollkontrolleur |
| OZR | Oberzollrat |
| OZS | Oberzollsekretär |
| Pat. | Patenten |
| PKW | Personenkraftwagen |
| pr. | preußisch |
| Prot. | Protokolle |
| QuFGSH | Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins |
| RA | Reichsarchiv Kopenhagen |
| RK | Rentekammer |
| Reg.Amtsbl.Schl. | Amtsblatt der Regierung zu Schleswig |

| | |
|---|---|
| RegAss | Regierungsassessor |
| RegDir | Regierungsdirektor |
| Res. | Resolution |
| RFBl | Reichsfinanzblatt |
| RR | Regierungsrat |
| Rthr | Reichstaler |
| RZBl | Reichszollblatt |
| RZV | Reichszollverwaltung |
| S. | Seite |
| Sejd. | H.C.P. Sejdelin, Diplomatorium Flensburgense, Bd. I u. II. Kphg. 1865 und 1873 |
| Sekr. | Sekretariat |
| SFSt | Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte |
| SHAN | Schriften der Heimatkundlichen Arbeitsgemeinschaft für Nordschleswig |
| Schl. | Schleswig |
| (St) | Steuer |
| StA | Stadtarchiv Flensburg |
| ty. | tysk (deutsch) |
| uk. | unabkömmlich |
| vedr. | vedrørende (betrifft) |
| Verz. | Verzeichnis |
| Vfg. | Verfügung |
| VGAD | Verstärkter Grenzaufsichtsdienst |
| VO(Bl) | Verordnung (Blatt) |
| Vorst. | Vorstellungen |
| VZG | Vereinszollgesetz |
| (Z) | Zoll |
| ZA | Zollamt |
| ZASt | Zollaufsichtsstelle |
| ZAbfSt | Zollabfertigungsstelle |
| ZAmtm (ZAM) | Zollamtmann |
| ZBAss | Zollbetriebsassistent |
| ZBI | Zollbetriebsinspektor |
| ZG | Zollgesetz |
| ZGD | Zollgrenzdienst |
| ZGKom | Zollgrenzkommissar (. . . iat) |
| ZHS | Zollhauptsekretär |
| ZI | Zollinspektor |
| ZKom | Zollkommissar (. . . iat) |
| ZOI | Zolloberinspektor |
| ZollDir | Zolldirektor |
| ZOS | Zollobersekretär |
| ZOW | Zolloberwachtmeister |
| ZR | Zollrat |
| ZS | Zollsekretär |
| ZSHG | Zeitschrift der Gesellschaft für schleswig-holsteinische Geschichte |
| ZSchSt | Zollschiffstation |
| ZV | Zollverwaltung |
| ZZ | Zollzweigstelle |

# I. Teil

## *Geschichtliches*

### 1. Einführung in die Landes-Zollgeschichte

Die Herzogtümer Schleswig und Holstein waren von 1460 bis 1864 mit Dänemark in Personalunion verbunden, bildeten aber stets ein vom Königreich getrenntes Wirtschafts- und Zollgebiet mit eigener Zollgesetzgebung.[2] Die „Deutsche Kanzlei" (Tyske Kancelli) – ab 1806 „Schleswig-Holsteinische Kanzlei" genannt – und ab 1852 je ein besonderes Ministerium in Kopenhagen bildeten die höchste Regierungsebene der Herzogtümer, deren Finanzwesen zunächst von der Rentekammer, die sich im Laufe des 16. Jahrhunderts entwickelte, aber erst 1660 ein eigenes Archiv bekam,[3] geleitet wurde. Aus ihr entstanden 1735 das General-Landes-Öconomie- und Commerz-Collegium und 1816 durch Vereinigung mit der 1760 geschaffenen Westindisch-guineischen Rente- und Zollkammer das Generalzollkammer- und Commerzkollegium sowie 1855 das General-Zolldirektoriat.[4]

Die hierzulande erhobenen Zölle trugen noch bis in das 17. Jahrhundert hinein den Charakter von Passier- oder Passagezöllen. Erst nach ihrer endgültigen Verschmelzung mit den 1636 eingeführten Licenten zu Beginn des 19. Jahrhunderts war der Grund zu einer Vereinheitlichung des Zollwesens und zu einer Einheit des Zollsystems gelegt. Der Weg bis zu einer Zollerhebung im heutigen Sinne war aber noch weit.

Die Zölle wurden fast immer durch landesherrliche Beamte erhoben, soweit sie nicht verpachtet waren, wie das z. B. in Flensburg mehrfach der Fall war. Im Laufe der Zeit begannen sich die Passagezölle mit den Licenten zu verschmelzen, indem die Erhebungsweise der Licenten auf die „alten Zölle" übertragen wurde, so daß auch bei diesen eine einmalige Entrichtung genügte.

Als nach Aufhebung der Verpachtung des Zolls an die Stadt Flensburg hier im Jahre 1754 der Justiz-Rat Justus Diederich Albrecht Bärens als königlicher Zollverwalter genannt wird, gab es in dem Gebiet, das später den Bezirk des Hauptzollamts Flensburg ausmachte, in folgenden Ämtern (etwa die heutigen Kreise) königliche Beamte, die zum Teil neben der Ausübung anderer obrigkeitlicher Aufgaben auch noch Zöllner waren: Im Amt Norburg auf Alsen saß der Justiz-Rat Johann Christian Ambders als Amts- und Zollverwalter, zugleich als Kircheninspektor, im Amt Sonderburg der Amtsverwalter Christian Prehn als Zoll- und Licentenverwalter sowie als Hardesvogt in der Süderharde und im Amt Gottorf der Kammer-Rat Johann Rambusch als Zollinspektor und Stempel-Papier-Verwalter. Diesen Beamten standen Kontrolleure und Visiteure zur Seite. In Schleimünde waltete seinerzeit Lorenz Thiessen seines Amtes als Zollschreiber. Diese Stelle, die 1766 unter dem Kammer-Assessor Ludwig Lüders in eine Zoll- und Licentenverwalter-Stelle gehoben worden war, wurde 1790 nach Kappeln verlegt. 1774 werden in Bau an der Abzweigung vom Ochsenweg nach Flensburg ein Zolleinnehmer, 1796 in Holnis, 1817 in Ekensund und Fühnshaff und 1821 in Maasholm Kontrolleure und Visiteure erstmalig erwähnt.[5] Der Handhabung des Zoll- und Licentenwesens sowie der Abgabenerhebung lagen zu dieser Zeit in den Herzogtümern folgende Gesetze zugrunde:

Die rectifizierte königliche und fürstliche Zollverordnung und Rolle vom 11. 9. 1711, die gemeinschaftliche Zoll- und Licentenverordnung vom 11. 5. und 30. 7. 1768, die Zoll- und Licentenverordnung nebst Rollen vom 23. 11. 1778 und schließlich die königliche Zollverordnung vom 8. 7. 1803, durch welche die Verschmelzung zwischen den „alten Zöllen" und den Licenten zwar vollzogen, aber ein befriedigendes Zoll- und Tarifsystem und eine zweckentsprechende Organisation des Zollwesens noch nicht erreicht waren.

Es hatte Beschwerden gegeben, wie aus dem Vorwort zur Zollverordnung vom 1. 5. 1838 hervorgeht, welche Friedrich VI. für die Herzogtümer Schleswig und Holstein erließ.[6] Hiernach hatte der König, um den festgestellten Mängeln abzuhelfen, aus „landesväterlicher Fürsorge für das Wohl seiner sämtlichen lieben und getreuen Untertanen" eine „bessere Organisation" des Zollwesens angeordnet, damit der „rechtliche Handel" mehr belebt werde, das „inländische Gewerbe" besser gedeihe und eine Gleichmäßigkeit in der Zollbesteuerung herbeigeführt werde.

Durch diese moderne Zollverordnung, die am 1. 1. 1839 in Kraft trat, und einige Ausführungsbestimmungen wurden in den Herzogtümern dem Aufbau der schleswig-holsteinischen Zollverwaltung nach dem Kriege von 1864 und der preußischen Zollverwaltung im Jahre 1867 die Wege geebnet.[7]

Daß die Flensburger die Zollreformbestrebungen sehr ernst nahmen, beweist der im März 1838 von 48 Kaufleuten gegründete „Verein zur Abstellung der Schmuggelei[8], damit die Unzulässigkeit des Schleichhandels von der öffentlichen Meinung anerkannt und die Erreichung des durch die Reform des Zollwesens beabsichtigten Zweckes gefördert werde". Im Dezember 1838 traten noch 16 Personen, darunter ein Pastor, und einige Firmen dem Verein bei.

Die neue Zollverordnung schuf eine wirksame Zollkontrolle durch Verlegung der Zollgrenzen an die Landesgrenzen der Herzogtümer. Die Zolltarife und die Taxen für die Schiffsabgaben wurden den Warenpreisen und den Handelsverhältnissen angepaßt. Für die Zollabfertigung wurden einheitliche — dänische — Maße und Gewichte eingeführt. Die provisorische Instruktion für die Zollbeamten vom 11. 12. 1838 enthielt Anweisungen für den praktischen Dienst.[9]

Das Beamtenpersonal wurde bedeutend vermehrt, die Organisation des Zollwesens verbessert und die Verwaltung in der Mittelinstanz nach dänischem Vorbild völlig umgestaltet. Mit Wirkung vom 1. 1. 1839 wurden die Herzogtümer in drei Ober-Zollinspektorate eingeteilt.[10] Die Ober-Zollinspektoren, die dem General-Zollkammer- und Commerz-Collegium in Kopenhagen unmittelbar unterstanden, hatten die Aufsicht über das Zollwesen in ihren Distrikten. Der Ober-Zollinspektor für das Herzogtum Schleswig hatte seinen Sitz in Flensburg, der für das Herzogtum Holstein (westlicher Teil) erst in Heide, dann in Glückstadt, und der für das Herzogtum Holstein (östlicher Teil) erst in Oldesloe, später in Kiel.

In Flensburg waren folgende Ober-Zollinspektoren tätig:[11]

Justizrat Johann Michael Andreas Müller (1839—1844)
Justizrat Geert von Steenstrup (1845—1848)
Kammerrat Jürgen Kühl (1848—1850)
Justizrat Linius Boolsen (1851—1852)
Etatsrat Johann Jacob Gram Blom (1853—1855)
Justizrat Karl Henrik Gram Blom (1856—1864)

An der südlichen Grenze des Herzogtums Holstein wurde zum Schutze des Zollwesens ein Grenz-Zoll-Gendarmerie-Corps errichtet.[12] Die Zollgrenze gegen Jütland wurde erneut an der Königsau bestätigt, über welche abgabenpflichtige Waren nach Dänemark nur über die Zollstellen bei Kolding, Foldingbro und Gredstedbro gebracht werden durften.[13] Die an den Grenzen der Herzogtümer Schleswig und Holstein eingerichteten Zollhebungsposten, die zur Bequemlichkeit der Steuerpflichtigen im Innern der Herzogtümer beibehaltenen Zollämter, sowie einige besondere Meldungsposten wurden öffentlich bekanntgemacht.[14] Es waren dies in dem Bezirk, über den diese Schrift berichtet, die Zollstätten Norburg, Sonderburg, Flensburg, Kappeln und Schleswig sowie die Zollkontrollen mit Hebung Fühnshaff und Holnis und die Meldungsposten Holnis und Maasholm. Nachdem schon seit langem Strandkontrolleure auf Alsen bekannt waren, werden jetzt erstmalig ein Strandkontrolleur in Nieby auf der Halbinsel zwischen der Geltinger Bucht und der Ostsee (ab 1856 Strandzollassistent in Steinberghaff) und außerdem ein Unterzollbeamter in Arnis an der Schlei genannt.[15]

Die weitere Entwicklung des Zollwesens wurde unterbrochen durch die Erhebung am 24. 3. 1848 und die kriegerischen Auseinandersetzungen bis in das Jahr 1850. Nach dem Zusammenbruch der Erhebung hatte sich Dänemark vor der Auslieferung Holsteins an Preußen und Österreich diesen gegenüber zwar verpflichten müssen, Schleswig nicht dem Königreich einzuverleiben; die Verbindung zwischen den beiden Herzogtümern sollte allerdings bis auf wenige Ausnahmen aufhören.[16] Vorher war am 1. 9. 1850 die Zollgrenze von der Königsau an die Eider, also an die Südgrenze des Herzogtums Schleswig verlegt,[17] an welcher am 18. 2. 1851 eine besondere schleswigsche Gendarmerie zur Unterstützung des Zollwesens aufgestellt wurde, welche den Schleichhandel unterbinden sollte.[18] An Schleusen, Fährstellen und in Häfen am Eiderkanal und an der Eider wurden mehrere Zollämter und Zollhebungstellen eingerichtet. Holstein blieb bis zum 1. 2. 1852 von einer österreichisch-preußischen Exekutionsarmee besetzt.[19]

Durch die „Allerhöchste Bekanntmachung vom 28. 1. 1852"[20] hatte der dänische König wissen lassen, daß die Angelegenheiten der Herzogtümer künftig in Kopenhagen durch je ein besonderes Ministerium für das Herzogtum Schleswig sowie für die Herzogtümer Holstein und Lauenburg verwaltet würden. Weiter versprach er, sobald im Herzogtum Holstein die Landesherrliche Gewalt völlig wiederhergestellt sei, dies Herzogtum nach den zu Recht bestehenden Gesetzen zu regieren und behufs der Einführung eines gemeinsamen Zollsystems für die ganze Monarchie zur Aufhebung der Zollinie an der Eider unverzüglich das Erforderliche einzuleiten.

Nach gut 2 Jahren war dies Ziel erreicht. Am 15. 4. 1854 wurden die Zollstellen an der Südgrenze des Herzogtums Schleswig aufgehoben und die Zollgrenze der Gesamtmonarchie gegen den Deutschen Zollverein an die Südgrenze des Herzogtums Holstein vor die Tore Hamburgs verlegt.[21] Das Zollwesen in den Herzogtümern wurde ab 1. 1. 1855 einem dem Finanzminister verantwortlichen General-Zolldirektor in Kopenhagen unterstellt.[22] Viele deutsche Zollbeamte waren inzwischen ihrer Ämter enthoben und mußten außer Landes gehen. Sie wurden durch dänische Beamte ersetzt.[23]

An der Reformierung des Zoll- und Tarifwesens wurde laufend weitergearbeitet. Ein Entwurf der neuen Zollbestimmungen stieß im Jahre 1857 in Schleswig-Holstein auf solchen Widerstand, daß sich der Bundestag in Frankfurt am Main mit der Angelegenheit befaßte. Der dänische Reichsrat stellte daraufhin die weitere Beratung des Entwurfs zu-

rück. Anfang 1862 war aber ein neuer Entwurf fertig, der im Januar 1863 vor die Ständeversammlung in Itzehoe gebracht wurde. Diese lehnte es jedoch schon aus verfassungsrechtlichen Gründen ab, sich mit der Tarifreform zu beschäftigen. Gleichwohl genehmigte sie aber der dänische Reichsrat. Als der Tarif schließlich für Dänemark und Schleswig in Kraft trat, war der Krieg zwischen Preußen — Österreich und Dänemark bereits ausgebrochen.

Infolge der angespannten politischen Lage nach dem plötzlichen Tode König Friedrichs VII. am 15. 11. 1863 auf Schloß Glücksburg räumten die Dänen Holstein und zogen am 22. 12. 1863 die Zollgrenze an der Eider.[24] Damit bildeten die Herzogtümer Holstein und Lauenburg ein Zollvereinsgebiet gegen das Herzogtum Schleswig. Als Anfang 1864 preußische und österreichische Truppen eingerückt waren, folgten unverzollte deutsche Waren in großen Mengen. Um die durch den Krieg völlig verwirrten Zollverhältnisse wieder in Ordnung zu bringen, verlegten die Bundeskommissare für die Herzogtümer Schleswig und Holstein die Zollgrenze am 20. 3. 1864 wieder an die alte Stelle an der Königsau,[25] wo ab 1. 7. 1864 provisorische Zollstellen eingerichtet wurden.[26]

Sie wurden dem am 1. 6. 1864 in Flensburg im Hause Große Straße 24 errichteten vorläufigen Zolldirektorat für das Herzogtum Schleswig[27] unterstellt, aus welchem nach Vereinigung mit dem holsteinischen Zollwesen am 1. 2. 1865 die schleswig-holsteinische Zolldirektion,[28] eine Vorgängerin der heutigen Zollabteilung der Oberfinanzdirektion in Kiel, mit dem vorläufigen Sitz in Flensburg entstand. Die Stadt bemühte sich darum, diese „hohe Behörde" in Flensburg zu behalten. Als sie erfuhr, daß die Errichtung einer Provinzial-Steuer-Direktion bevorstand, bat sie in ihrer Eingabe vom 16. 8. 1867 an den preußischen Finanzminister darum,[29] die Stadt Flensburg zum Sitze der Provinzial-Steuer-Direktion für die Provinz Schleswig-Holstein zu bestimmen. Der Bürgermeister bot mehrere Grundstücke an, wies darauf hin, daß die Stadt lange Zeit die Zolldirektion in ihren Mauern hatte, unterstrich die nach Schaffung der Eisenbahn günstige Verkehrslage seiner Stadt, pries die guten Lebens- und Wohnbedingungen in ihr und schloß mit folgendem: „Ob endlich nicht auch höhere politische Rücksichten es ratsam erscheinen lassen möchten, von den zur Wahl stehenden Städten gerade die nördlichste zum Sitze einer mit zahlreichem Personal versehenen Behörde zu bestimmen, möchten wir dem weiteren Ermessen Euer Excellenz anheimgeben." Die Stadt Flensburg ging aber leer aus. Die Provinzial-Steuer-Direktion wurde mit Wirkung vom 15. 9. 1867 mit dem vorläufigen Sitz in Glückstadt errichtet,[30] wo sie im Gebäude des bisherigen Appellationsgerichts, das der Regierung kostenlos zur Verfügung stand, untergebracht wurde.

Im Frieden zu Wien vom 30. 10. 1864 wurde der Mittellauf der Königsau als Grenze festgelegt. Nachdem Österreich nach dem Krieg von 1866 seine Ansprüche auf die Herzogtümer verloren hatte, nahm Preußen durch Gesetz vom 24. 12. 1866 von Schleswig-Holstein Besitz. Am 12. 1. 1867[31] wurden an der Königsau die preußischen Wappenschilder errichtet. Im Laufe des gleichen Jahres wurden in der neuen preußischen Provinz — mit Wirkung vom 15. 9. 1867 — folgende Hauptsteuerämter oder Hauptzollämter errichtet:[32]

I. Hauptzollamt Hadersleben,
II. Hauptsteueramt Tondern,
III. Hauptzollamt Tönning,
IV. Hauptsteueramt Flensburg,
V. Hauptsteueramt Schleswig,
VI. Hauptsteueramt Heide,

VII. Hauptzollamt Itzehoe,
VIII. Hauptzollamt Ottensen,
IX. Hauptzollamt Wandsbek,
X. Hauptzollamt Neustadt,
XI. Hauptsteueramt Kiel,
XII. Hauptsteueramt Rendsburg.

## 2. Zollgeschichtlicher Rückblick

### *a) Die ersten Zölle*

Unter dem Namen Zoll kommen in älteren Zeiten manche Abgaben vor, welche mit der jetzigen Abgabe dieses Namens nichts gemein haben.[33] Während die modernen Wirtschaftszölle, die auf den Übergang der Waren in das Wirtschaftsgebiet eines Landes abgestellt sind, Gebietszölle darstellen,[34] hatten die Zölle in den Herzogtümern Schleswig und Holstein noch bis in das 17. Jahrhundert hinein — wie anderswo auch — den Charakter von Passierzöllen oder Passagezöllen. Sie wurden ausschließlich oder überwiegend als Finanzzölle unmittelbar beim Passieren der Zollstelle, die im Landesinneren am Marktplatz, am Stadttor, am Hafen, an einer Brücke usw. lag, erhoben und waren für ein Geleit oder als Vergütung für die Benutzung von Wegen, Brücken, Hafenanlagen usw. gleichmäßig für alle in- und ausländischen Waren zu zahlen ohne Rücksicht darauf, ob eine Einfuhr, Durchfuhr, Ausfuhr oder nur ein Binnentransport vorlag. Die Zollrollen, nach denen erhoben wurde, konnten bei jeder Zollstelle verschieden sein. Die Erhebung war einfach und stellte in Warenkunde und Tarifierung keine großen Anforderungen an die Zollbediensteten. In ältesten Zeiten scheint der Zoll häufig nur nach der Zahl der einem Frachtwagen vorgespannten Pferde gefordert worden zu sein. Später begnügte man sich hinsichtlich der Zollbemessung lange noch mit dem Gegensatz von Vieh und anderen Waren, man unterschied flüssige und trockene, lose oder verpackte Waren. Die Mengen- und Verpackungsterminologie entwickelte sich nur ganz allmählich.[35] Da dieser Passagezoll immer wieder von Neuem bei jeder vom Warentransport berührten Zollstätte erlegt werden mußte, so konnte nicht nur durch Erhöhen der Zollsätze bei den bereits vorhandenen Hebungsstellen, sondern auch durch Anlage neuer Zollstellen eine Vermehrung der Einnahmen erreicht werden.[36]

Die erste Kunde von einer Zollerhebung in unserem Raum ist der Knytlingesaga zu entnehmen, wonach Knud Laward, der 1115 Herzog von Schleswig geworden war, auf Anraten seines Vetters, des deutschen Kaisers Heinrich V., in Schleswig einen Zoll erhob. Schleswig, die Nachfolgerin der Wikingerstadt Haithabu, war bis zum Erblühen Lübecks um 1200 die wichtigste Handelsstadt Dänemarks. Knud Laward legte an der engsten Stelle der Schlei eine Balken- und Kettensperre an, die von zwei Burgbesatzungen — je eine an jeder Seite — bewacht wurde, und erhob hier von den Schiffen bei der Ausreise sowohl für die Ladung als auch von den Kaufleuten einen Passierzoll.[37]

Neben solchen Abgaben entwickelten sich die eigentlichen Zölle erst langsam und ganz allmählich. Die erste nachweisbare Spur für eine Abgabe, die man schon als Zoll in der jetzigen Bedeutung bezeichnen kann, geht aus Waldemars II. Erdbuch von 1231 hervor, wonach der König unter der Bezeichnung „theloneum" einen Zoll von Pferden erheben ließ,[38] der allein der Krone zufloß.

Die unter Knud Laward entstandenen Zollbestimmungen für Schleswig setzen sich

nicht nur in den Stadtrechten von Schleswig, Flensburg, Hadersleben und Apenrade fort, so z. B. im Flensburger Stadtrecht von 1284 mit den Zollrollen I (1314), II (14. Jahrhundert), III (1480) und IV (1594),[30] sondern auch in weiterentwickelten Zollisten vieler anderer Städte.[40] Abgesehen von landesherrlichen Verordnungen für lokale Bereiche sind die gesetzlichen Grundsätze über die Zollerhebung und die Zollrollen in den mit Zustimmung der Könige erlassenen Rechtssatzungen der Städte enthalten; der Anspruch auf die Zölle blieb aber königliches Regal.

Erst langsam begann sich die Zolleinheit des Königreiches zu festigen und der nationale Zoll entwickelte sich dadurch, daß die wechselseitigen Zölle der Städte untereinander allmählich fortfielen, und sich die Zolltarife der Städte nach und nach anglichen. Diese Entwicklung machte deshalb nur langsame Fortschritte, weil die Rechtsregeln des Mittelalters nicht allgemein für das ganze Land galten, sondern nur lokal, um besondere örtliche Zustände zu regeln. Die Könige, die natürlich stark an dem Zollaufkommen der Städte interessiert waren, nahmen immer mehr Einfluß auf deren Zollverhältnisse, indem sie die Zollrollen bestätigten und den Städten mehr oder weniger verlockende Zollprivilegien bewilligten.[41]

Erst unter Christian II. (1513—1523) erschienen für das ganze Land geltende ausführliche königliche Verordnungen über den Zoll. Sein Zollgesetz von 1516 verbot grundsätzlich die Ausfuhr von Korn und Pferden; jedoch war im Allgemeinen — wie schon unter Waldemar II. — die Ausfuhr von Pferden nach gehöriger Verzollung nach ihrem Werte möglich, womit sich der König und seine Nachfolger für lange Zeit ergiebige Einnahmequellen erschlossen. Dieser Zoll, der später auch Ochsen umfaßte (daher „Ochsenzoll" und „Ochsenwege"), war königliches Regal (daher „Königszoll" oder „Großzoll") und wurde bei der Ausfuhr landwärts über die Grenze zwischen Jütland und den Herzogtümern an der Königsau, die früher Schottburger Au hieß,[42] in den Städten Ribe oder Kolding und bei der Ausfuhr seewärts in den Städten Assens, Ribe, Hjerting oder Ringkjöbing erhoben.[43] Dieser Zoll war auch bei der Durchfuhr durch die Herzogtümer bei den an den Ochsenwegen gelegenen Zollstellen zu erlegen. Soweit dies bei nach den Landesteilungen auf gemeinschaftliche Rechnung der Könige und Herzöge verwalteten Zollstellen geschah, wurde der „Communionszoll" oder „gemeinschaftliche Zoll" gefordert, der allerdings in die Kasse des unmittelbaren Landesherrn floß.[44]

In dem Zollgesetz Christians II. war von einem eigentlichen Einfuhrzoll noch nicht die Rede; lediglich bei der Einfuhr fremder Biere war unter der Bezeichnung Accise eine Abgabe zu entrichten, über die an anderer Stelle noch berichtet wird.

Die allmähliche Entwicklung zum nationalen Zoll wurde unter Friedrich II. (1559—1588) abgeschlossen; seine Verordnung vom 29. 1. 1566 stellte das erste selbständige Reichszollgesetz dar, das alle bisherigen lokalen Zollanordnungen ablöste; es wurde Vorbild für alle späteren Zollgesetze. Der Einfuhrzoll hatte nun den wichtigsten Platz im Zollsystem eingenommen.[45]

### *b) Die Licenten*[46]

Neben den alten Zöllen führten König Christian IV. und Herzog Friedrich von Gottorf für die Herzogtümer Schleswig und Holstein ohne Befragen der Stände[47], die dann mehrfach — allerdings ohne Erfolg — dagegen protestierten[48], mit Wirkung vom

1. 6. 1636[49], (Anhang 1) um dem angeblich überhand nehmenden Luxus zu begegnen und die Ausfuhr unentbehrlicher Lebensmittel und von Bauholz zu verhindern, für bestimmte Waren die sogenannten „Licenten" ein. Das waren die Ein- und Ausfuhrzölle im heutigen Sinne des Wortes. Für Dänemark enthielten die Verordnungen von 1611, 1643 und 1647 ähnliche Bestimmungen. Die Licenten, die bedeutend höher waren als die Passagezölle wurden im Gegensatz zu diesen von ein und derselben Ware immer nur einmal erlegt und zwar an dem Ort, von welchem die Waren ausgeführt oder zum Gebrauch oder Verbrauch eingeführt wurden. Die meisten Waren wurden von nun an zugleich vom Zoll (der niedrigeren) und von den Licenten (der höheren Abgabe) betroffen; nur wenige Artikel waren nur der einen oder anderen Abgabe unterworfen. Die Zollhebungsbeamten waren in der Regel zugleich Licenteneinnehmer.

Im Laufe von rund 150 Jahren sind dann die Passierzölle und die Licenten ganz allmählich zu einer Abgabe zusammengeschmolzen. Die Erhebungsweise der Licenten wurde immer mehr auf die alten Zölle übertragen. Die Zollstellen im Innern verschwanden nach und nach und mit der völligen Umorganisation des Zollwesens im Jahre 1839[50] wurden die verschiedenen Zollgrenzen an die Landesgrenzen vorgeschoben. Vorher war bereits durch die Zollverordnung von 1803[51] angeordnet, daß in den Abfertigungsbefunden die Licenten und Zölle in einer Summe berechnet werden sollten, „um dadurch die Zollerlegung und Erhebung zu erleichtern."

### c) *Accise und Konsumption*[52]

Die Accise — in Dänemark später Konsumption genannt — ist eine alte Abgabe, die in Deutschland schon im Mittelalter erhoben wurde; sie ist im 13. Jahrhundert als eine Bierabgabe in Köln, eine Abgabe auf Wein in Aachen und Speyer und auf Met in Ulm genannt. Sie entwickelte sich aber erst im Laufe des 15. Jahrhunderts zu einer eigentlichen Landesabgabe und wurde im Laufe der Zeit eine ergiebige Verbauchsteuer.

Auch in Dänemark ist diese Abgabe schon in alten Zeiten genannt. Sie galt anfänglich als Vorkaufsrecht der Krone und wurde von Bier, Branntwein, Wein und bestimmten anderen Verbrauchsgütern sowohl bei der Einfuhr als auch bei ihrer Erzeugung und Verwendung im Inland erhoben. Unter Friedrich III. (1648—1670) verschwand der Begriff Accise in seiner alten Bedeutung. An seine Stelle trat die Konsumption, womit aber künftig nur die im Inland von den genannten Waren von Accisemeistern zu erhebende Verbrauchsabgabe benannt wurde. Sie erhielt im Jahre 1657 einen vom Zollwesen getrennten Verwaltungszweig und eigene Gesetze. Die bei der Einfuhr von verbrauchsteuerpflichtigen Waren zu erhebenden Abgaben waren künftig in den Zollrollen enthalten und wurden von Zöllnern erhoben. Die Bezeichnung Accise blieb jedoch in der sogenannten „Kopenhagener Accise" erhalten, einer Zusatzabgabe zu Ein- und Ausfuhrzoll, Konsumption und Lastengeld (Schiffahrtsabgabe), die zwischen der Krone, dem Magistrat und der Hafenverwaltung geteilt wurde.

Trotz der klaren Trennung der Begriffe sind Accise — Konsumption — Zoll immer miteinander vermischt worden. Diese Ungenauigkeit in ihrer Anwendung hat sich im Sprachgebrauch bis auf den heutigen Tag erhalten, wo bei Grenzübertritten unter Zollbehandlung oder Zollabfertigung manches bezeichnet wird, was mit Zoll nichts zu tun hat.

Unter Zoll war — wie schon erwähnt — bis in das 16. Jahrhundert nur der Ausfuhrzoll zu verstehen, der nur in bestimmten Grenzstädten, Häfen und an der Königsau durch königliche Zöllner erhoben wurde, während die Konsumption in allen Städten an die Accisemeister abzuführen war. Diese Abgabe auf Bier, Branntwein und bestimmte Verbrauchsgüter wurde im Königreich in den Städten, um die besondere Konsumptionsgrenzen gelegt waren, an den Stadtgrenzen an Schlagbäumen bei „Accisebuden", die in manchen Städten Dänemarks noch erhalten sind, erhoben. Die abgabenpflichtigen Waren durften nur auf bestimmten Wegen — ähnlich den heute in allen Ländern der Welt üblichen Zollstraßen — verbracht werden, auf denen Kontrollen zum Nachweis gehöriger Versteuerung — wie heute die Kontrollen im Zollgrenzbezirk zum Nachweis des zollredlichen Besitzes mitgeführter Waren — durchgeführt wurden.[53]

### *d) Die Zollerhebung*

Die Erhebung der Zölle war, auch wenn sie noch bis in das 15. Jahrhundert überwiegend nach den Zollrollen der Städte geschah, ausschließlich das Recht der Landesherren, die jedoch im Laufe der Zeit häufig vorübergehend auf ihr Recht verzichteten und es sogar anderen übertrugen, ohne damit jedoch ihr Regal aufzugeben. Dieser zeitweise Verzicht bestand darin, daß die Könige gewisse örtliche Zolleinnahmen besonderen Personen — teilweise gegen eine geringe Vergütung — als Renten oder „Gnaden" überließen, als Sicherheiten für Darlehen übergaben oder nach öffentlicher Ausschreibung an Meistbietende verpachteten, wie es s. Zt. auch mit anderen Rechten, Abgaben und Leistungen, z. B. Hoflieferungen, Spanndiensten, Krügen, Mühlen, Jagden, Fischteichen, Vorwerken, Ziegel- und Meierhöfen üblich war.

Leider sind die im Augenblick erreichbaren Unterlagen über die Anfänge der Zollverpachtungen nur spärlich, auch lassen einige nicht klar erkennen, ob es sich um wirkliche Verpachtungen, um Übertragungen der Verwaltung oder Erhebung oder um Freikäufe von der Erlegung handelt.[54] Die erste „Verleihung" des königlichen Zolles in Flensburg geschah an Thomas Lorck für die Zeit von 1511—1531 und an seine Tochter Anna für die Zeit von 1564—1600.[55] Dann sind vereinzelte Verpachtungen in Dänemark: 1621 in Kolding, Kopenhagen und Helsingör, 1625 in Saxköbing, Rudköbing und Kalundborg, 1626 in Naestved und Holbaek und 1627 in Ringköbing bekannt.[56] Im Herzogtum Schleswig pachtete Peter Neander von 1663—1667 die königlichen Zölle und Licenten in Flensburg sowie die kleinen Zölle in Bau und Kragstedt.[57] Allgemeine Verpachtungen in Dänemark und Norwegen bot dann Christian V. (1670—1699) öffentlich an Meistbietende aus.[58] Dieser Versuch mißglückte aber; schon Ende 1690 waren alle Pachtverträge erloschen. Dem nächsten Versuch, der Verpachtung aller See- und Landzölle in Dänemark von 1692—1695 an einen rührigen Mann namens Kruse, der mehrere Segelschiffe ausrüstete und dem starken Schmuggel an den Küsten mit viel Erfolg zu Leibe ging,[59] folgten dann bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts zahlreiche Verpachtungen von Zöllen, Licenten und Konsumptionen in Dänemark, Norwegen sowie in den Herzogtümern Schleswig und Holstein.

Diese Verpachtungen hatten eigenartige Auswirkungen. Der Krone waren die vertraglich vereinbarten Einkünfte sicher, weil die Pächter Kaution stellen mußten. Die Pächter, die Autorität und Rechte königlicher Beamter hatten, sich nach bestehenden

Zollordnungen und Zollrollen richten sollten und die Zollsätze nicht eigenwillig erhöhen durften, wollten natürlich verdienen; für sie war das ein reines Geschäft. Sie waren daher wegen ihrer Machenschaften bei der Bevölkerung nicht besonders beliebt. Umfangreicher Schmuggel war die unausbleibliche Folge, zumal die allgemeine Meinung bestand, nicht den König, sondern nur die Pächter zu schädigen. Hieran änderten königliche Anordnungen und Ermahnungen von den Kanzeln der Kirchen nicht viel.[60]

Bis in das 17. Jahrhundert hinein gab es nur in wenigen Städten wirkliche Zöllner, die in vielen Fällen gleichzeitig Accisemeister waren. In anderen Städten versahen hervortretende Bürger diese Aufgaben und oft waren Zöllner und Bürgermeister oder Accisemeister und Stadtvogt (oder umgekehrt) personengleich.[61] Erst unter Christian IV. wurde durch die Zoll-Ordinanz vom 12. 1. 1632 ein für das gesamte Zollwesen einheitliches Dienstreglement geschaffen.[62] Hiernach wurden in allen Städten königliche Zolleinnehmer und Zollschreiber eingesetzt, die den Amtseid zu leisten hatten und diensteifrig und treu sein sollten. Bei Dienstverfehlungen drohten strenge Strafen; jeder einzelne hatte ein numeriertes, mit einer Schnur durchzogenes und vom Amtmann versiegeltes Zollregister zu führen, das er keinem anderen zeigen durfte und das in seinem Schrank oder Pult sicher aufbewahrt werden mußte. In Pachtzeiten traten die königlichen Zöllner oft in die Dienste der Pächter, von denen sie dann auch besoldet wurden.

## 3. Die ersten Zollverhältnisse in Flensburg

Flensburg liegt im innersten Nord-Süd gerichteten Winkel der Flensburger Förde. Der Name Flensburg ist nicht leicht zu erklären. Er kann aus Flens-Aa-Burg oder Flens-Auburg (Stadt an der Flensau) entstanden sein.[63] Über den Ursprung der Stadt ist urkundlich nichts überliefert. Als der Name Flensburg im Jahre 1240 zum ersten Male erwähnt wird, ist der Ort bereits eine Stadt, deren Entwicklung durch die Lage im innersten Fördewinkel, der einen natürlichen Hafen bildet, begünstigt worden ist. Außerdem führte der jütische Heerweg, der lange Zeit die einzige Landverbindung von Nordjütland durch die cimbrische Halbinsel nach dem Süden darstellte, nur wenige Kilometer westlich an der Stadt vorbei. Dieser Weg, der seit den großen Ochsentriften des 16. bis 19. Jahrhunderts der Ochsenweg genannt wurde, war über die heutige Husumer oder Bauer Landstraße zu erreichen. Über diesen Handelsweg, der in seinem ganzen Verlauf sonst nirgends die Förden der Ostsee berührte, war in Flensburg ein unmittelbarer Umschlag von Waren auf Schiffe möglich.

Es liegt auf der Hand, daß im Laufe der Zeit weitere Zollstellen an den Toren der Zufahrtswege zur Stadt, an Abzweigungen vom Ochsenweg und besonders am Hafen errichtet wurden. Jahrhundertelang haben Zöllner während der wechselvollen Stadtgeschichte und in guten und schlechten Zeiten der Schiffahrt überwiegend am Hafen Dienst verrichtet.

Die urkundlichen Nachrichten über den Zoll in Flensburg sind für die älteste Zeit leider nur spärlich. Die erste Kunde bringt — vor der Verleihung des Stadtrechts im Jahre 1284 — Waldemars II. Erdbuch vom Jahre 1231. Danach muß schon früh eine landesherrliche Zollstätte am Südufer der Förde, an der Grenze von Wiesharde und Husbyharde[64] — aller Wahrscheinlichkeit nach im Zuge der Angelburger Straße, dort wo seiner-

zeit der Mühlenstrom floß[65] — bestanden haben. Flensburg, das sich im Laufe des 14. Jahrhunderts von einer ziemlich unbedeutenden Marktsiedlung mit etwas Außenhandel zu einer achtunggebietenden, angesehenen Handelsstadt entwickelte, war stets eine königliche Stadt, d. h. sie lag unberührt von den vielen Landesteilungen stets im königlichen Anteil der Herzogtümer Schleswig und Holstein, umgeben von fürstlichen Städten, was Bürgermeister und Rat in vielen Eingaben an den König immer wieder als nachteilig bezeichneten.

Die Flensburger Förde schneidet von allen schleswig-holsteinischen Förden am tiefsten in das Land ein. Sie wird durch die Halbinsel Holnis in die Außen- und Innenförde geteilt. Stadtrechtlich reichte früher die Förde bis nach Brunsnis, einer Landecke des nördlichen Fördeufers östlich von Holnis. Hier lag bis nach dem Ersten Weltkrieg die Zollgrenze (Verlauf: Südlich von der Ortschaft Drei bei Holnis am Angelner Ufer nach der Brücke südlich der Ortschaft Brunsnis am Sundewitter Ufer). Auf Holnis befand sich von 1796—1910 ein wichtiges Nebenzollamt mit Ansageposten. Bis zu dieser Linie ging das Recht der Flensburger Sandmänner (Richter), haffrechtliche Fragen zu entscheiden und zu strafen.[66] Bis dorthin durften allein die Flensburger Fischer fischen. Auch das Haffrecht, das Recht zu laden und zu löschen, stand hier allein den Flensburgern zu. Selbstverständlich wachten die Flensburger darüber, daß niemand ihnen ihr Recht und ihren Handel streitig machte. Als um 1620 Herzog Johann der Jüngere und um 1630 Claus von Ahlefeldt in Neukirchen bzw. in der Geltinger und Steinberger Bucht Häfen anlegten, befahl König Christian IV. auf Drängen der Flensburger, die solche Konkurrenz auf keinen Fall dulden wollten, dem Amtmann zu Flensburg, daß er „die Steinburger Häfen und wo derselben mehr gemacht werden sollten, verbieten, und durch dienliche Mittel, auch Konfiscation, Schiffe und Güter präcavieren sollte." Ein gleiches Verbot erging gegen das Löschen dänischer Schiffe bei Holnis und einige Jahre später bei Treppe und im Ekensunder Noor.

Die Stadt Flensburg vertrat ihre Rechte wegen des Gebietes ihrer Gerichtsbarkeit besonders nachdrücklich Mitte des 18. Jahrhunderts, als sie den königlichen Flensburger Zoll gepachtet hatte und nun auch Zollrechte für den Schiffsverkehr auf der Innenförde beanspruchte. Am 8. 4. 1750 hatte ein Sonderburger Schiffer bei einer im Ekensunder Noor auf Herzoglich Glücksburgischem Gebiet gelegenen Ziegelei Mauersteine geladen und wartete auf günstigen Wind zur Fahrt nach Kopenhagen. Um zu verhindern, daß er davon segele, ohne in Flensburg die Zollformalitäten zu erledigen, fuhren der Zollkontrolleur, der städtische Brücken- und Waagenmeister mit dem Ratsdiener in einem Boot zu dem Sonderburgischen Schiffe hinaus und belegten es zur Sicherung ihrer Forderung mit Arrest, indem sie in gewohnter Weise mit Kreide eine Krone und die Königliche Chiffre F. V. an den Mast malten. Das führte zu langwierigen Streitigkeiten mit dem Herzog zu Glücksburg und der Stadt Sonderburg, dessen Zollkammer die Klarierung und den Zoll beanspruchte. Im Verlaufe des Verfahrens wurde der Stadt zwar die Haff- und Hafengerechtigkeit bis Brunsnis abermals bestätigt und festgelegt, daß sie einen Schiffer, der im Hafen etwas verbrochen, z. B. keinen Zoll bezahlt hatte, verfolgen, auf offener See fassen und nach der Stadt zurückbringen dürfe, daß auch keine Häfen und Schiffsladestellen für Handelsgüter im Bezirk bis Brunsnis angelegt werden durften, aber auf den an die Förde angrenzenden Seeständen des Amtes Flensburg habe sie keine Gerichtsbarkeit; solche würde die Flensburger Amts- und Hardesobrigkeit der Stadt auch niemals

einräumen. Über die auf dem Strom befindlichen Schiffe stünde der Stadt bis Brunsnis die Gerichtsbarkeit zu; sobald aber ein Schiff das Fahrwasser verläßt, am Ufer einer anderen Gerichtsbarkeit anlegt und dort festmacht, entfalle der städtische Gerichtszwang.

Als die Zollpacht mit Ablauf des Jahres 1753 endete, wollte die Stadt gerne von dem Prozeß loskommen; sie erklärte daher, daß sie sich nur als Zollpächter früher für berechtigt gehalten habe, die Zollklarierung der in ihrem Revier ladenden Schiffe in Flensburg zu verlangen und die Zoll- und Licent- sowie Last- und Brückengelder zu fordern. Seitdem der Zoll wieder in königliche Verwaltung übergegangen sei, läge die Entscheidung hierüber nunmehr bei den Königlichen Zollbeamten; sie verlange keine Zollklarierung in Flensburg mehr und fordere auch keine Last- und Brückengelder von den Sonderburger Schiffen, solange diese mit Zustimmung der Königlichen Zollbedienten ungehindert aus- und einliefen und beim Zoll in Sonderburg klarierten.

Mit diesem Zugeständnis waren die Sonderburger nicht zufrieden, sie verlangten vielmehr, daß Bürgermeister und Rat nebst Deputierten der Stadt Flensburg einen Revers ausstellten, in dem sie sich für sich und ihre Nachkommen entsprechend verpflichteten. Da die Stadt dies ablehnte, kam es endlich am 27. 8. 1759 zum gerichtlichen Verhör und zur ausführlichen Erörterung des Streites, der durch Urteil des Obergerichts in Gottorf vom 6. 9. 1759 zu Gunsten der Sonderburger entschieden wurde, was diese als großen Sieg betrachteten, während die Flensburger doch recht betrübt waren.

Der Hafen, der früher einen größeren Umfang als heute hatte, machte den Stadtvätern seit eh und je großen Kummer. Hier galt es vor allem, dem an die bebaute Stadt grenzenden Ufer die Tiefe zu geben und zu erhalten, die für das Anlegen von Schiffen nötig war. Mit allen Mitteln versuchte man, die Verschlickung des Hafens, der früher bis fast an die Angelburger Straße heranreichte, zu verhindern. Man zog im Laufe der Jahrhunderte immer neues „Plankwerk" und neue Spundwände, hob den Morast heraus und füllte mooriges Ufergelände mit festem Boden auf. So wurden der Mühlenstrom und der eigentliche Hafen immer mehr eingeengt. Weitere Aufschüttungen waren erforderlich, um Platz für den Bahnhof und das nötige Rangiergelände zu schaffen. (An der Stelle des alten Bahnhofs liegt heute der ZOB, der Zentral-Omnibus-Bahnhof). Von hier fuhr am 4. 10. 1854 der erste Zug nach Tönning. Mit Errichtung dieser Bahnlinie standen die Zöllner vor neuen Aufgaben.

Eine Schiffbrücke — noch heute heißt die Straße am westlichen Hafenkai so — war schon lange vorhanden, denn die erste Urkunde, in der hierüber die Rede ist, stammt aus dem Jahre 1480.[67] Diese Schiffbrücke bedurfte einer den wachsenden Bedürfnissen entsprechende Verbesserung, damit die Kaufleute und Schiffer ihre Waren besser ein- und ausladen konnten. Um der Stadt die Mittel zur Erhaltung und Verbesserung der Brücke zu sichern, verlieh der König der Stadt das Recht, von fremden Schiffen ein nach Größe und Ladung abgestuftes „Palegeld" einzuziehen.

Das Gesicht der Brücke hat sich oft verändert. Man liest in alten Unterlagen von Süderbrücke, Norderbrücke, Kleine Brücke, Große Brücke. Einen besonderen Namen führte der vor dem Zollgebäude belegene Teil, an dem bis Anfang des 19. Jahrhunderts eine Schiffswerft lag und seit 1726 der Kran stand. Das war die Kranbrücke. Hier war auch ein Lagerplatz für flache Prähme, ein Platz zum Kielholen der Schiffe und die Teerbude, das „Pickhaus", mit den Geräten und Materialien für das Reinigen der Schiffe. Beide Einrichtungen gehörten dem Schiffergelag, einer alten Schiffergilde. Das Pickhaus wurde 1887

und der Krahn 1889 abgebrochen. Nördlich der Schiffbrücke war 1846 die letzte große Segelschiffswerft in Flensburg von dem Schiffsbaumeister Erich Jacob Weedermann gegründet worden.[68]

Bis ins 16. Jahrhundert war die Schiffbrücke — abgesehen von einigen Hinterhäusern — unbebaut. Noch 1835 standen an ihr nur etwa 20 Häuser. Nächst dem Kompagnietor, dem ansehnlichsten Gebäude an der Schiffbrücke, hebt sich heute durch Größe und Lage das 1843 erbaute ehemalige Zollpackhaus hervor.

Hier an der Schiffbrücke wird sich wegen des regen Schiffsverkehrs überwiegend die zöllnerische Tätigkeit abgewickelt haben. Wir kennen aber auch andere Abfertigungsplätze. Wir hören aus den Ratsprotokollen 1734[69] von der Reparatur der „Zollbrücke beim Zollhaus auf dem Husumer Wege" und, daß etwa zur gleichen Zeit 3 Stadtdiener im Roten Tor, im Friesischen Tor und im Kuhgang (Marienstraße) den Zoll erhoben haben.[70] Für die über Land eingebrachten Waren gab es aber noch andere Gestellungsplätze. Während in dem Plakat der Rentekammer vom 6. 7. 1716[71] „. . . allen und jeden hiermit kundgetan, daß niemand, wer der auch sei, sich nach diesem unterstehen soll, seine Waren zu Flensburg in die Häuser oder sonsten irgend wohin bringen zu lassen, bevor solche Waren nebst dem Zoll-Zettel bei der Königl. Zoll-Kammer in Flensburg präsentiert . . .", bestimmte der Major und Zollverwalter von Bülow am 21. 9. 1805,[72] „. . . daß, bis eine andere Einrichtung geschieht, der Südermarkt und Kattsund allein die Orte sein sollen, wo alle Wagen, welche Stückgüter und andere Waren hier in Flensburg landwärts einführen, anhalten müssen, und von wo dann gleich die Zollangabe geschieht . . ."

Flensburg besaß schon früh beachtliche Zollprivilegien. Bereits am 30. 3. 1337 hatte ihr der Schauenburger Graf Gerhard der Große als Lehnsherr des Herzogtums Schleswig Zollfreiheit für alle Waren bei ihrer Weitergabe in seinen Landen gewährt, für die schon ein Auslandszoll gezahlt war,[73] womit der aufstrebenden Stadt zum ersten Mal ein großer Wirtschaftsraum eröffnet wurde.[74] Am 13. 12. 1354 erhielt sie von Herzog Waldemar V. weiter das Privileg der Zollfreiheit in ihrer Stadt;[75] das bedeutete, daß die Flensburger ihre Waren frei von landesherrlichem Zoll durch Flensburg durchführen konnten, was von großem wirtschaftlichen Vorteil war.[76] Diese Freiheiten wurden später mehrfach ausdrücklich bestätigt.[77] Am 14. 9. 1413 gewährte ihr König Erich von Pommern das Recht, Lebensmittel zum eigenen Verbrauch auf den Märkten in Nordjütland zu kaufen und zollfrei nach Flensburg einzuführen; außerdem durfte sie künftig den Stadtvogt selbst aus der Bürgerschaft — jedoch vorbehaltlich königlicher Bestätigung — wählen.[78] Hiernach war der Stadtvogt, der bisher den königlichen Zoll erhoben hatte, nicht mehr königlicher Beamter; von nun an waren in Flensburg königliche Zolleinnehmer und Zollschreiber eingesetzt. Daß hier ein königlicher Zoll — „unsen geborliken tollen" — erhoben wurde und daß hier königliche Zöllner wirkten — „betalen unseme tollnere to Flensborch" —, geht dann aus der Handfeste König Christians I. vom 8. 12. 1462 hervor, wonach er den Bürgern von Amsterdam das Recht gewährte, ihre Waren von Husum nach Flensburg und umgekehrt durch das Herzogtum Schleswig gegen Erlegung eines Transitzolles, der an die Zöllner in Flensburg und Husum abzuführen war, zu schaffen.[79]

Der Zoll in Flensburg wurde bis zum Erlaß königlicher Zollbestimmungen nach Zollrollen, die im Stadtrecht enthalten waren, wahrscheinlich durch den Stadtvogt erhoben. Diese königlichen Gefälle bildeten gleichzeitig sein Einkommen, denn er führte ja nur den

Überschuß ab. So war — wie aus der Verleihungsurkunde König Friedrichs II. aus dem Jahre 1564 für Anna Lorck hervorgeht — Thomas Lorck, der 1511 Stadtvogt in Flensburg wurde, vom König Hans mit dem königlichen Zoll in Flensburg „begnadet" worden.

Hiernach hat also der Landesherr auch im 16. Jahrhundert in Flensburg sein Regal entweder mit der Stadt geteilt oder es „verliehen". Während über Art und Umfang der gemeinsamen Zollerhebung in der Stadt, die vielleicht zuletzt als eine Verpachtung angesehen werden kann — abgesehen von den Zollrollen — keine Unterlagen zu ermitteln sind, kann über die späteren Verleihungen und Verpachtungen eingehender berichtet werden.

# II. Teil

## *Die Verpachtungen der Licenten und Zölle*

### 1. a) Thomas Lorck (1511—1531)

Der erste, der nachweisbar mit dem königlichen Zoll in Flensburg „begnadet" wurde, war Thomas Lorck. Leider ist uns weder der veranlassende königliche Brief noch der genaue Zeitpunkt seiner Tätigkeit als Zollerheber bekannt. Wir erfahren von seinem Glück erst aus einer Copie der Urkunde vom 1. 2. 1564[80], wonach König Friedrich II. (1559—1588) der Anna Lorck den königlichen Zoll zu Flensburg verlieh, mit dem bereits „ihr seliger Vater Thomas Lorich (Lorck) von weiland König Hans zu Dennemark (1481—1513) habenden Brief, so folglich durch seinen lieben Sohn seligen König Christian den anderen (1513—1523) bestätigt und uns verzeigt worden, begnadet gewesen." (Anhang 2)

Thomas Lorck,[81] der erste Lorck, über den urkundlich genaue und reichliche Nachrichten vorliegen, war einer der fähigsten Kaufleute, die Flensburg damals hatte. Sein Geburtsjahr ist nicht bekannt; er wird aber bereits 1491 in den Gottorfer Zollisten genannt. Er war 1511 Stadtvogt und 1518 Ratmann in Flensburg; er besaß mehrere Häuser in der besten Lage der Stadt und war ein Vertrauter des Herzogs Friedrich von Gottorf, der häufig bei ihm in Flensburg gewohnt hat, und für den er allerlei geschäftliche Dinge erledigte. Er starb 1531.

Unklar ist, wann Thomas Lorck, der bereits ab 1505 in Flensburg nachgewiesen ist, die „Begnadigung" erhalten hat. König Hans, der sie ihm verliehen hatte, regierte von 1481 bis 1513. Thomas Lorck war bereits 1511 zum Stadtvogt gewählt worden, einem Amt, das die Stadt seit 1413 aus den Reihen ihrer Bürger — allerdings mit Zustimmung des Königs — selbst besetzen konnte. Die Vermutung liegt nahe, daß er bei seinen guten Beziehungen zum herzoglichen Hof mit dieser Wahl auch die Zollerhebung übernommen hatte, vielleicht war er aber schon vorher dank seiner kaufmännischen Fähigkeiten Zolleinnehmer und wurde als solcher dann Stadtvogt. Mit seiner Wahl zum Ratmann im Jahre 1518 schied er als Stadtvogt aus.[82] Es dürfte aber als sicher feststehen, daß er bis zu seinem Tode weiterhin den königlichen Zoll erhob, analog dem Verfahren bei der Erhebung der königlichen Steuern, die nicht mehr der Vertreter des Königs, der Stadtvogt, einzog; sondern die Bürger zahlten an den Rat, der dann seinerseits eine Pauschalsumme an den Landesherrn abführte.[83] Thomas Lorck war demnach von mindestens 1511 bis 1531 der königliche Zoll in Flensburg verliehen.

### b) Anna Lorck (1564—1600)

Seine Tochter Anna Lorck[84] war vor 1530 geboren; sie ist am 17. 8. 1600 gestorben. Sie war in 1. Ehe mit Johann Johel, dem ersten namentlich bekannten Amtsschreiber zu Flensburg,[85] verheiratet, der 1551 starb, und in 2. Ehe im Jahre 1565 mit dem fürstlichen Rat Georg Lorch aus Marburg. Sie war begütert und galt s. Zt. als die hervorragendste und bekannteste Kauffrau der Stadt; sie nahm insofern eine besondere Stellung ein, als

sie — was damals eine große Seltenheit war — die volle Geschäftsfähigkeit besaß, d.h. daß sie sich u. a. vor Gericht nicht durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen mußte, sondern selbst Klagen anhängig machen konnte.[86] Sie war geschäftstüchtig. So besorgte ihr Herzog Hans aus Hadersleben im Jahre 1553 die Einnahmen aus der Vicarie im Heiligen Geist und im Jahre 1564 — 33 Jahre nach dem Tode ihres Vaters — verlieh ihr König Friedrich II. den königlichen Zoll in Flensburg, den bereits ihr Vater genossen hatte, von Pferden, Ochsen und allerhand Waren und Leibzucht mit aller Gerechtigkeit Zeit ihres Lebens für jährlich zwanzig Mark lübsch. Der Amtmann in Flensburg, Bertram von Anefelden und seine Nachfolger, die Vögte, Bürgermeister und der Rat wurden ernstlich ermahnt, daß sie Anna Lorck hieran nicht allein nicht hindern oder hindern lassen, sondern sie auch dabei schützen und unterstützen sollten.

Wenn man davon ausgehen kann, daß König Christian IV. das Rechtsverhältnis bestätigt hat, hat Anna Lorck von 1564 bis zu ihrem Tode 1600 auftragsweise den königlichen Zoll in Flensburg erhoben und ist damit der einzige weibliche Zolleinnehmer in unserer Stadt geblieben.

## 2. Peter Neander (1663—1667)

Die Überlassung des königlichen Zolles in Flensburg an Thomas und Anna Lorck war ohne Zweifel eine Handlung besonderer Art, bei welcher der Klang des Namens Lorck und die Funktion als Stadtvogt wahrscheinlich eine wesentliche Rolle gespielt haben. Die nun folgenden Vergaben, die erst wirkliche Verpachtungen darstellten, hatten alle ausschließlich wirtschaftliche Gründe und Ziele. Die erste derartige Verpachtung hat eine lange Vorgeschichte.

Accise, Licenten und Zölle wurden durch die königlichen Amtsverwalter, die zur Aufbesserung ihrer Einkünfte gleichzeitig die Funktion eines Zoll- und Licentverwalters ausübten, erhoben. Ihnen standen königliche Einnehmer und Visitiere zur Seite.

Während in den 20er Jahren des 17. Jahrhunderts in einigen Städten Dänemarks zwar vorübergehend Verpachtungen der Zölle vorgenommen waren, bot König Friedrich III. (1648—1670) bei seiner Huldigung auf dem Landtag in Flensburg im Jahre 1648 der Ritterschaft und den Städten die Verpachtung der von seinem Vorgänger, Christian IV. 1636 eingeführten Licenten in den Herzogtümern an. Über das dann hierüber von der Regierungskanzlei in Glückstadt veröffentlichte Patent beschwerten sich der Bürgermeister und Rat der Stadt Flensburg in Kopenhagen.[87] Auf diese Eingabe bestätigte Theodor Lente, Sekretär der deutschen Kanzlei in Kopenhagen, am 6. 11. 1652[88] dem Bürgermeister Otto Beyer die beabsichtigte Verpachtung nach öffentlicher Ausschreibung an den Meistbietenden ohne Unterschied der Person, riet der Stadt aber, sich davon nicht auszuschließen, und sagte zu, sich beim König dafür zu verwenden, daß die Verpachtung nicht an einen Fremden vergeben würde. Besonders diese Sorge wird die Stadt wohl zu dieser Beschwerde veranlaßt haben. Die offensichtlich sehr besorgten und unschlüssigen Stadtväter wandten sich auch hilfesuchend an den Amtmann Hans von Ahlefeldt auf Sögaard, der am 10. 11. 1652[89] „wegen guter Nachbarschaft" höflich aber nichtssagend antwortete und der Stadt riet, den nächsten Landtag abzuwarten. Auf Vorstellungen an die Regierungskanzlei in Glückstadt antwortete ihr der Kanzler Dietrich Reinkingk am 20. 11. 1652[90], daß trotz öffentlicher Bekanntmachung Verpachtungen noch nicht zu-

stande gekommen seien, und am 4. 12. 1652[91], daß des Königs und der Fürstl. Herren Deputierte am 10ten dieses Monats unter andrem dieserwegen in Kiel beraten werden. Er würde das Ansinnen der Stadt im Auge behalten und zur gegebenen Zeit von sich hören lassen. Am 18. 12. 1652 [92] teilte er aus Kopenhagen mit, daß die Verpachtung der Licenten in den Herzogtümern nunmehr vor sich gehen solle. Es geschah aber über mehrere Jahre nichts, vermutlich wegen der Wirren des „Polackenkrieges".

Erst 10 Jahre später, am 25. 11. 1662[93], wurde zwischen dem königlichen Amtmann zu Flensburg, Detlef von Ahlefeldt, und dem Rat sowie den Deputierten Bürgern der Stadt Flensburg ein Vertrag wegen der Verpachtung der in Flensburg anfallenden Licenten auf 4 Jahre, beginnend Weihnachten 1662, — vorbehaltlich der Ratification durch den König — geschlossen. Lange vorher — bereits am 4. 5. 1662 — hatte aber der gleiche Amtmann auf Weisung König Friedrichs III. die Verpachtung der Zölle und Licenten im Amte Flensburg an den Meistbietenden öffentlich ausgeboten. Als am 4. November feststand, daß Peter Neander mit 1000 Mark lübsch für die Licenten und mit 520 Mark lübsch für die Zölle am meisten geboten hatte, erhielt er die Pacht der königlichen Zölle in Flensburg, Bau und Kragstedt sowie aller Licenten und sonstigen Einnahmen in Flensburg, die bisher von allen ein- und ausgehenden Waren erhoben waren, u. a. der Accise — er nannte sich deshalb auch Accise-, Zoll- und Licentmeister —, beginnend am 1. 5. 1663 auf 4 Jahre trotz des erwähnten am 25. 11. mit der Stadt Flensburg abgeschlossenen Vertrages für den Gesamtbetrag von 1520 M lübsch jährlich, „den er auf Philippi Jacobi vom nächstverflossenen anzurechnen, in guten vollgeltenden Reichstalern an unseren Amtsschreiber daselben zu leisten und abzustatten hatte". Für den Fall, daß in Kriegszeiten die Einnahmen geringer ausfallen sollten, war ihm ein Nachlaß der Pachtsumme zugesichert. Peter Neander war angewiesen, den Zoll und die Licenten nach den hierfür erlassenen Rollen zu erheben, und sich seinem König gegenüber aus untertänigster Treue und Pflicht so zu verhalten, wie es sich für einen aufrichtigen Zoll- und Licenteinnehmer, getreuen Pächter und Diener geziemt.[94]

Peter Neander, der seine Aufgabe offenbar sehr genau nahm, erlebte aber manchen Ärger, wie aus seinem „Allerunterthänigsten Memorial" hervorgeht[95] — hiernach versuchten immer wieder nicht nur Flensburger, sondern auch fremde und ausländische Kaufleute, ja sogar die königlichen und schwedischen fahrenden Postboten, die Visitation zu umgehen, und Bewohner von Sonderburg und auf der Insel Alsen mit falschen Angaben die Licentfreiheit zu erschleichen —, außerdem bat er um eine Ermäßigung der Pachtsumme, weil wegen der Seuche in Hamburg die Zufuhr von dort acht Wochen lang verboten war. Daraufhin erließ Friedrich III. zwar am 30. 8. 1664 ein „Patent und offenes Mandatum wegen Visitiz und richtiger Erlegung der Licenten zu Flensburg"[96], aber auf die erbetene Herabsetzung der jährlichen Pacht ging er nicht ein.

Als die Stadt sich nach dem Stande des mit ihr am 25. 11. 1662 geschlossenen, aber immer noch nicht vom König ratificierten Vertrages erkundigte, wurde sie am 9. 6. 1665[97] damit vertröstet, daß sie ihn erst antreten könne, wenn der Vertrag mit Peter Neander abgelaufen sei, d. h. am 1. 5. 1667. Ob man höheren Orts den mit der Stadt Flensburg abgeschlossenen Vertrag vergessen hatte?

Die Sorgen Peter Neanders hörten nicht auf. Als er befürchtete, wegen der vielen Außenstände unter den Bürgern und Einwohnern der Stadt Flensburg die ausgemachte Pachtsumme nicht aufbringen zu können, wandte er sich an den Amtmann Hans von

Ahlefeldt mit der Bitte um Vermittlung, der dann am 9. 4. 1667 den Bürgermeister und Rat ersuchte, „Peter Neander bei der Beitreibung der in ihrer Stadt hin und wieder ausstehenden Restanten an Licenten möglichste Hilfe und Handbietung zu leisten, ..."[98]. Mit Ablauf des Monats April 1667 erlosch der Vertrag und ab 1. 5. übernahm die Stadt das gleiche Pachtverhältnis.[99]

Peter Neander ist nicht wieder als Zollpächter aufgetreten. Er war 1670 Sekretär in der Festung Glückstadt, 1674 Hardesvogt in der Husbyharde, 1675—1678 Kontributionsverwalter in den Eiderstedtischen Distrikten, dann wieder Vogt in der Husbyharde, 1682—1684 Kontributionsverwalter für die Ämter Schwabstedt und Mohrkirch und zuletzt Landvogt in der Wiedingharde. Er starb 1690.[100] Es scheint, daß er in seiner Amtsausübung und Rechnungsführung keine glückliche Hand hatte. Seine Ausgaben überstiegen oft die Einnahmen und manchen Betrag ist er der königlichen Kasse schuldig geblieben. Als er 1690 nach $^3/_4$jähriger Krankheit gestorben war, schrieb seine Frau vom Maasbüllhof an die Rentekammer, daß ihr Mann ihr aufgetragen habe, „seine Sachen in Ordnung zu bringen", und daß sie 4 Wochen in Kopenhagen sein würde, „um alles richtig zu machen".[101]

Erst fünf Jahre später — am 9. 4. 1695 — wurden seine Verpflichtungen vor dem Hardesvogt in Gegenwart von drei „Sand- und Wardiersleuten" (Sachverständigen) der Husbyharde geklärt. Dem geschätzten Wert seines Hofes in Maasbüll mit lebendem und totem Inventar sowie von Wertsachen wurden seine privaten Schulden sowie die Außenstände an Konstributionen, die bis auf das Jahr 1683 zurückreichten, und sonstigen königlichen Gefälle gegenübergestellt. Das Gut wurde an Gregor Petersen aus Munkwolstrup für 900 Rthr. verkauft, der dafür einen Teil der Creditoren auszuzahlen hatte, wofür er für 2 Jahre Freiheit von den Hardeslasten erhielt, während die Husbyharde die Mittel zur Befriedigung der übrigen Gläubiger vorschoß.[102] Anna Neander, die sich immer wieder „als eine mittellose Wittib" bezeichnete, reichte am 6. 5. 1696 eine Bittschrift ein, worauf sie eine jährliche Rente von 50 Rthr. erhielt, von der 5 Rthr. zur Abtragung der Schulden einbehalten wurden, die man ihr aber ein Jahr vor ihrem Tode auf ihre Bitte hin erließ. Sie starb im Jahre 1706.

## 3. Stadt Flensburg (1667—1668)[103]

Die Erfüllung des am 25. 11. 1662 unterzeichneten Pachtvertrages Flensburgs mit der Krone war in Vergessenheit geraten. Erst im Jahre 1665 erfuhr die Stadt auf Rückfrage, daß sie nach Erlöschen des mit Peter Neander laufenden Vertrages die Pacht übernehmen könne, also am 1. 5. 1667[104]. Als der König dies am 9. 3. 1667 bestätigte, traten am 10. 4. 1667 in Flensburg der Rat und die Deputierten Bürger zusammen und beschlossen, die Verpachtung der königlichen Licenten an die Stadt und Gemeine am 28. 4. 1667 von den Kanzeln zu verkünden und an der Schiffbrücke anzuschlagen, den Licenteinnehmer Matthias Valentin zur Ableistung des Amtseides aufzufordern und die beiden Krüger zu Kragstedt und Bau zur Verhandlung vorzuladen.[105] Valentin, der bereits am 20. 3. 1665 als Licenteneinnehmer angenommen war, wurde in seinem Amt belassen und leistete den Eid.[106]

Die Stadt übernahm die Pacht zu den gleichen Bedingungen wie unter Peter Neander; ihre Bitte, der eingesessenen Bürgerschaft wegen ihrer schlechten wirtschaftlichen Lage

die erbetene Herabsetzung der Pachtsumme allergnädigst zu gönnen, erfüllte der König nicht.[107] Während sich Andreas Buntzen aus Kragstedt bei seinem Erscheinen vor dem Rat sofort entschied, den Zoll für jährlich 25 Reichstaler weiter zu übernehmen, erbat sich Hans Hinrichsen aus Bau eine Bedenkzeit von 8 Tagen.

Das Pachtverhältnis mit der Stadt hat aber nur ein Jahr bestanden. Die Gründe hierfür wissen wir nicht. Wir erfahren nur aus dem Protokoll der Ratssitzung vom 1. 4. 1668 von dem Eingang eines königlichen Reskriptes wegen der „Cessation" der Licenten.[108] Es ist auffällig, daß hiermit eine Pacht im Herzogtum Schleswig zu einem Zeitpunkt aufgehoben wurde, als im § 15 des Glückstädtischen Vergleichs vom 12. 10. 1667 von einer bevorstehenden Verpachtung der Zölle die Rede war.[109] Möglicherweise ist dies mit Rücksicht auf die Vorarbeiten zu der am 5. 3. 1668 erlassenen gemeinschaftlichen Zollrolle und Zollordnung sowie Licentrolle und Licentordnung für die Herzogtümer Schleswig und Holstein geschehen. Christian V. bot am 22. 3. 1670 durch einen offenen Brief die Verpachtung aller See- und Landzölle in Dänemark und Norwegen öffentlich an Meistbietende aus.[110] Dieser Versuch mißglückte aber, und nach 20 Jahren waren alle Pachtverträge erloschen. Vermutlich sind die Stadtväter durch die anlaufenden Verpachtungen im Königreich beunruhigt worden; vielleicht konnten sie es auch nicht vergessen, daß ihnen vor sieben Jahren Peter Neander als Licentpächter zuvorgekommen war. Die Stadt Flensburg hatte im Herbst 1670 Besuch von „edlen, hoch- und großachtbaren, hoch- und wohlweisen, hochgeehrten und großgeneigten Freunden aus Kopenhagen", denen sie ihre diesbezüglichen Sorgen vorgetragen und gütige Verwendung in der Residenz mit auf den Weg gegeben hatten. Als die Herren, die zur Freude der Stadt „gesund und in gutem Stande in Kopenhagen angelangt", offenbar freundlich aber nichtssagend von ihren Bemühungen in der Hauptstadt berichteten, bat der Bürgermeister am 12. 10. 1670[111] noch einmal darum, sich für die Stadt zu bemühen und besonders dafür zu sorgen, daß die Licenten nicht an Fremde verpachtet würden. Eine Verpachtung an die Stadt kam aber in diesem Jahrhundert nicht mehr zustande. Die Zölle und Licenten wurden wieder durch den königlichen Amtsverwalter erhoben.

## 4. Stadt Flensburg („sämtliche eingesessene Bürgerschaft") 1705—1707 und 1708—1710

Am 21. 10. 1704 gab die Rentekammer in Kopenhagen öffentlich bekannt,[112] daß die königlichen Zoll- und Licenteinnahmen in den Herzogtümern Schleswig und Holstein an folgenden Tagen vermittelst öffentlicher Licitation an die Meistbietenden verpachtet werden sollten:

*In der Stadt Hadersleben den 26. November.*

Die Zoll- und Licent-Hebung daselbst nebst denen kleinen Land-Zöllen im Amte und etliche andere Pachtstücke.

*In der Stadt Flensburg am 1. Dezember.*

Die Zoll- und Licent-Intraden zu Flensburg und Bredstedt nebst den kleinen Land-Zöllen im Amte auch die Bredstedter Außendeichs Ländereien.

*In der Stadt Sonderburg am 5. Dezember.*

Die Vorwerke Gammelgaard, Kekenisgaard und Meybüllgaard samt der Sonderburgischen Zoll- und Licent-Hebung.

*In der Festung Rendsburg am 9. Dezember.*

Die dortigen Licenten imgleichen der Zoll und die Licenten in Kellinghusen.

*In der Festung Friedrichsort am 12. Dezember.*

Die Licent-Hebung daselbst.

*In der Stadt Oldesloe am 16. Dezember.*

Die Zölle und Licenten der Städte Heiligenhafen und Lütjenburg, ferner die Licent-Hebungen zu Oldesloe, Segeberg, Ulzburg und Bramstedt.

*In der Stadt Itzehoe am 20. Dezember.*

Die Licent-Hebung daselbst, imgleichen auch der Zoll am Stör-Fluß zu Wewelsflet, zu Brokdorf und St. Margarethen.

Die Stadt Flensburg, der eingehende Unterlagen über die Bedingungen der Verpachtung in Form eines Entwurfs eines Pachtvertrages zugestellt waren, zeigte zunächst keine Neigung, auf dies Angebot einzugehen, und trug unmittelbar und auch über den Amtmann von Ahlefeldt-Langeland auf Gravenstein in einem langen Schriftverkehr[113] ausführlich begründete Gegenvorstellungen vor: Flensburg sei die einzige von den königlichen Städten in den Herzogtümern, die durch ihren Handel besonders hervortrete; wenn die Verpachtung der Zölle und Licenten zustande käme und diese einem Privatmann zugeschlagen würde, würde der Handel binnen 2 Jahren, wenn nicht schon vorher, zugrunde gehen, weil die vermögenden Kaufleute zur Vermeidung von Schikanen durch einen privaten Pächter in die benachbarten nur 4-5 Meilen entfernt liegenden fürstlichen Städte Husum, Tondern, Apenrade oder Schleswig gehen würden, die seit jeher bemüht waren, die königlichen Städte, besonders Flensburg, zu ruinieren und deshalb zugewanderten Kaufleuten auf Jahre hinaus erhebliche steuerliche Vorteile einräumten. Wenn nur die armen Handwerker in Flensburg zurückblieben, würde das Steueraufkommen sehr zum Nachteil der königlichen Einnahmen erheblich geringer. Die Stadt bot daher zur Vermeidung einer öffentlichen Licitation der Zölle und Licenten und möglichen Verpachtung an einen Fremden die Zahlung einer jährlichen Ablösungssumme an, wie das angeblich andere Städte auch schon getan hatten.

Die Stadtväter waren sich offenbar bald nicht mehr einig. Es muß sich eine Gruppe durchgesetzt haben, die — zumal der Termin für die öffentliche Licitation immer näher rückte und an der Durchführung der Verpachtung kein Zweifel mehr bestand — zur Vermeidung einer Vergabe an einen Fremden nun für die Pacht durch die Stadt eintrat. Jedenfalls gab der Rat seine ablehnende Haltung auf.

Bei der Licitation am 1. 12. 1704 waren die Zoll- und Licent-Intraden mit 3000 Rthr. eingesetzt. Als die Deputierten 3100 Rthr. boten und niemand mehr bieten wollte und der Kammerassessor Thomsen von der Rentekammer die Versammlung aufzulösen sich anschickte, bot die Stadt 3500 Rthr., für die aber ein Zuschlag nicht erteilt wurde. Schließ-

lich kam es durch Bieten und Überbieten so weit, daß die Stadt 4500 Rthr. bot, was der Kammerassessor annahm. Die Stadt, die sich offenbar darüber klar war, daß sie mehr geboten hatte, als sie einnehmen würde, hoffte aber, daß es ihr gelingen würde, im Verhandlungswege die Pachtsumme auf 4000 Rthr. herabzudrücken.[114]

Am 10. 12. 1704 reisten die mit entsprechenden Vollmachten ausgestatteten Abgesandten, die Ratsverwandten Jasper Jaspersen und Peter Bischoff sowie die Deputierten Bürger Michel Clausen und Iver Petersen nach Kopenhagen[115] und am 11. 12. 1704 wurde der Pachtvertrag unterzeichnet.[116]

Hiernach verpachtete die königliche Rentekammer die Zoll- und Licent-Intraden in der Stadt Flensburg, welche bisher von den Amtsverwaltern erhoben und berechnet waren, nebst den kleinen Zoll-Hebungen zu Bau und Kragstedt an die Stadt und die eingesessene gesamte Bürgerschaft als Meistbietende, ab 1. 1. 1705 auf 3 Jahre bis Ende Dezember 1707 gegen ein jährliches Pachtgeld von Viertausendfünfhundert Reichstalern an vollgültigen dänischen Kronen. Die Einzelheiten der Hebung, bei deren Durchführung es der Stadt frei stand, die bisherigen „königlichen Visitirer" — auf ihre Kosten — weiter zu beschäftigen oder andere Leute einzustellen, die erst auf das königliche Interesse zu vereidigen waren, waren in 16 Punkten des Vertrages genau festgelegt: u. a. die Verpflichtung der Stadt, die Zoll- und Licentordnungen und Rollen vom 5. 3. 1668 zu beachten, Stellung einer Kaution, Führung eines amtlich gelieferten, durchzogenen und versiegelten Zoll- und Licent-Registers, das nach Jahresschluß mit den Belegen der Rentekammer zur Prüfung vorzulegen war, und schließlich die Anweisung für das Verhalten der Pächter und ihrer Bedienten zu den Zollbeteiligten. Vertraglich war besonders festgelegt, daß, wenn im Falle von Krieg und Pest der freie Verkehr, Handel und die Schiffahrt gesperrt würden, nur das im Zoll- und Licent-Register belegte Aufkommen an Pachtgeldern zu zahlen war.

Die Vollziehung der Unterschriften der von der Stadt zu benennenden Bürgen auf den Vertrag erfuhr eine Verzögerung, wie es in der Bitte um Fristverlängerung vom 20. 12. 1704 heißt,[117] wegen Vorbereitungen zum Fest, Ablegung der Kirchenrechnung, Austeilung der Armengelder und Abwesenheit einiger vornehmer Bürger, die den Kontrakt als Bürgen mit unterschreiben mußten. Der Antrag schloß mit folgendem Satz: „Wir versichern bei unserer Ehre, wahren Worten, Treu und Glauben, daß der Kontrakt mitdem sondersamst unterschrieben und protocolliert dem Herrn Amtsverwalter wieder zugestellt werden soll, womit unter empfohlener göttlicher Obhut und Anempfehlung eines fröhlichen Weihnachtsfestes und glücksfrohen und freudereichen neuen Jahres wir lebenslang verharren."

Am 22. 2. 1707[118] mußte die Rentekammer den Magistrat an die Einsendung der Zoll- und Licentbücher für das Jahr 1706 erinnern und wies den Zollschreiber in Flensburg an, die Unterlagen dem Königl. Zollinspektor beim Øresund-Zoll Michael Lange bei seiner Ankunft in Flensburg vorzulegen. Sein Auftreten führte schnell zu erheblichen Spannungen.[119] Während die Deputierten sich über diese „Inquisition" beschwerten, beklagte sich Lange, der offenbar von der Wichtigkeit seines Auftrages durchdrungen war, darüber, daß einige Flensburgische Stadtdeputierte nicht allein die Untersuchungskommission durch ihre Memorialien fruchtlos zu machen, sondern auch durch sehr empfindliches Reden zu nötigen suchten. Deshalb wurden der Amtsverwalter Meley und der Hausvogt Lüders mit der Weiterführung der Untersuchung beauftragt.

Was nun aufgedeckt wurde, war wenig rühmlich: Der angenommene Zollschreiber hatte entgegen seinen Anweisungen und trotz geleisteten Eides die vorgeschriebenen Eintragungen über die Abfertigungen und erhobenen Beträge in das versiegelte und amtlich gelieferte Register nicht täglich und laufend vorgenommen, sondern nur eine Kladde geführt; die Einnahmen in Bau und Kragstedt wurden unterschlagen. Nach Ablauf des Jahres wurde von einigen Mitgliedern des Rates und der Deputierten ohne Beisein eines Bürgers oder Kaufmanns festgelegt, was in das amtliche Buch einzutragen sei. So wurden das wirkliche Aufkommen verschleiert und wesentlich geringere Einnahmen ausgewiesen. Weiter wurde durch Vernehmung einiger Kaufleute festgestellt, daß die Gewichte der Schiffsladungen zu niedrig angemeldet waren, daß „die Hamburger und fremden Krämer und Juden" ihre Erlöse auf den Flensburger Märkten nicht richtig angegeben hatten, daß einige Flensburger Kaufleute sich als Reeder an Apenrader Schiffen beteiligten und ihre eigenen Schiffe von Apenrade aus befrachteten. Trotz der erheblichen Unregelmäßigkeiten gewährte der König Pardon und die Schuldigen wurden nicht belangt. Die Rentekammer wies den Magistrat nach gehöriger Ermahnung ausdrücklich darauf hin, „daß die dortigen Licenten und Zölle nicht den Kaufleuten zu specie, sondern allerdings der gesamten Stadt und zu Dero Besten verpachtet worden, dahero auch billig der Überschuß der ganzen Stadt zugute kommen müßte."[120]

Der Pachtvertrag, der auf 3 Jahre abgeschlossen war, lief 1707 aus. Bereits am 12. 4. 1707[121], als die Entscheidung über das Untersuchungsverfahren noch nicht gefallen war, unterrichtete die Rentekammer den Magistrat, daß eine neue Licitation vorgenommen werden müsse, und daß die Stadt die Pacht behalten könne, wenn sie das höchste Gebot gebe. Der Magistrat, der offenbar nichts mehr befürchtete, als daß die Verpachtung an einen Fremden und der Stadt Übelwollenden kommen könnte, versuchte mit allen Mitteln, die öffentliche Licitation zu verhindern. Er schickte eine Abordnung nach Kopenhagen, machte außerdem viele ausführliche Eingaben,[122] in denen immer wieder betont wurde, daß die Stadt bekanntermaßen von sechs fürstlichen Städten umgeben sei, deren Bürger große Freiheiten genössen und zum Handel aufs beste animiert und secundiert würden, und bot schließlich eine Ablösungssumme von jährlich 6.000 Rthr. Die Rentekammer blieb aber hart: Die öffentliche Licitation sei nicht zu vermeiden. Wieder wurden zahlreiche Bittgesuche geschrieben und der Ratsverwandte Jasper Jaspersen versuchte, in Kopenhagen einflußreiche Persönlichkeiten zu gewinnen.

Von der öffentlichen Licitation, die durch den Justizrat und Oberkriegskommissar Nissen sowie den Hausvogt Lüders vorgenommen wurde, bietet sich uns ein heute schwer zu erklärendes Bild. Man ging damals mit der Pachtsumme von 4500 Rthr. in die Verhandlung. Durch Bieten und Überbieten von Vertretern der Stadt, Deputierten der Bürgerschaft und einzelnen Bürgern — vermutlich rivalisierende Gruppen — wurde die Pachtsumme bis auf 6090 Rthr. hochgetrieben.[123] Der König erteilte am 29. 11. 1707[124] den Zuschlag und am 14. 1. 1708 wurde der Vertrag für die Zeit vom 1. 1. 1708 auf 3 Jahre bis Ende 1710 abgeschlossen.[125]

Während die Stadt Flensburg in den Jahren 1705—1707 aus der Pachtung der Zoll- und Licent-Intraden einen Gewinn erzielte, war das in den folgenden Jahren nicht mehr der Fall. Am 18. 1. 1710[126] berichtete der Stadtschreiber Claeden der Rentekammer: „Im Anno 1708 ist nichts mehr als 5.259 Rthr. gehoben, sind also im selbigen Jahr außer denen Salarien-Geldern über 800 Rthr. zu kurz gekommen. In diesem abgelaufenen 1709. Jahr

darin 4.645 Rthr. 28 ß gehoben, manquieren über 1.400 Rthr. mit denen Salarien-Geldern aber bei 2000 Rthr." Als Ursachen werden aufgeführt: Sperrung des Handels mit Danzig und Königsberg wegen der dort herrschenden „Pestilentialischen Contagion" (Seuche), Einberufung etlicher Seeleute mitten im Sommer nach Kopenhagen zur Besetzung dortiger Schiffe und Fregatten mit der Folge, daß die Schiffe in Flensburg aufliegen mußten, Mißernte nach dem strengen Winter und allgemeine Teuerung. Wegen der „Muscowitischen Invasion" in Livland, Belagerung der Stadt Riga und der Kriegsunruhen um Schweden, bestünde keine Aussicht, im kommenden Sommer weder in der Ostsee noch in der Nordsee Handel zu treiben; auch der Handel mit Frankreich, wo die Weinstöcke erfroren seien, liege brach. Weil die Stadt Flensburg die vertraglich festgesetzten 6.090 Rthr. nicht aufbringen konnte, bat sie unter Hinweis auf § 21 des Vertrages — Sperrung der freien Passage, Schiffahrt und Handlung infolge Krieg oder Pest — darum, nur das an Pachtgeldern erlegen zu dürfen, was nach dem Zoll- und Licentregister wirklich aufgekommen war oder noch aufkommen würde, und unterließ nicht darauf hinzuweisen, daß sie die Verwaltung der Zölle und Licenten dem Kanzlei-Rat und königl. Amtsverwalter Johann Gottfried Meley, als einem bekannten, redlichen und geschickten Mann, aufgetragen habe, welche er bestens erledigt habe. Am 28. 1. 1710[127] teilte die Rentekammer aber mit, daß der König die im § 21 genannten Ausschließungsgründe nicht als vorliegend erachte und auf Einhaltung des Vertrages bestehe. Der Magistrat ließ jedoch nicht locker, er legte immer dringendere Bittgesuche[128] vor. Die Rentekammer hüllte sich aber zunächst in Schweigen; sie empfahl lediglich am 29. 7. 1710[129], an Stelle des erkrankten, bettlägerigen und deshalb nicht mehr einsatzfähigen Amtsverwalters Meley dem Justizrat Söbotker die Zoll- und Licenteinnehmer-Funktion zu übertragen, und erst am 5. 8. 1710[130] ließ der König die Stadt über die Rentekammer wissen, daß der Verpachtungskontrakt zu erfüllen sei und daran gedacht werden sollte, wie der Stadt sonst zu helfen wäre. Auf eine weitere Eingabe vom 6. 8. 1710[131] erfuhr der Magistrat am 12. 8. 1710[132], daß zwar der Stadt der Gleichmäßigkeit wegen zur Zeit kein Nachlaß gewährt werden könnte, jedoch wären Ihre Königliche Majestät in hohen Königlichen Gnaden geneigt, der Stadt und der gesamten eingesessenen Bürgerschaft auf andere Weise bei besonderen Gelegenheiten Dero besondere Königliche Gnade und Güte angedeihen zu lassen.

Der Magistrat war jedoch beharrlich, er legte weiter Eingaben vor.[133] Endlich am 23. 12. 1710[134] wurden von der Pachtsumme 2.000 Rthr. nachgelassen. Dennoch war die Pacht für die Stadt wieder ein schlechtes Geschäft; sie hatte immer noch einen Unterschuß von 3.000 Rthr. Viele Bürger, die in einer noch erhaltenen Liste vom 26. 1. 1711[135] mit dem zu zahlenden Betrag namentlich aufgeführt sind, mußten tief in die Tasche greifen. Der Magistrat war deshalb bestimmt nicht traurig, als ihm die Rentekammer am 31. 12. 1710[136] mitteilte, daß die Hebung der Flensburgischen Zoll- und Licent-Intraden vom 1. 1. 1711 wieder von königlichen Bedienten verwaltet werden solle. Das war das Ende der sechsjährigen Zollpacht. Bei den großen Finanzsorgen hatte man vergessen, die Zoll- und Licentbücher des letzten Jahres mit den Belegen zur Rechnungsprüfung einzureichen. Erst am 12. 7. 1712 forderte die Rentekammer schleunigste Vorlage.

## 5. Kanzleirat Johann Crane (12. 5. 1720 — 11. 5. 1721)

Die Stadt Flensburg, die im „Nordischen Krieg" schweren wirtschaftlichen Schaden erlitten hatte,[137] war gegen Kriegsende wieder stark an einer Pachtung der königlichen Zölle und Licenten interessiert; sie mußte sich aber erst mit dem Kanzleirat Crane auseinandersetzen.

Johann Crane, der ein bewegtes Leben hinter sich hatte — er war Obersachwalter bei der Regierungs- und Justizkanzlei für den königlichen Anteil in den Herzogtümern Schleswig und Holstein in Glückstadt, Kassierer beim General Graf Ahlefeldt, Rechnungsprüfer bei der Rentekammer zu Kopenhagen, Hausvogt in Delmenhorst, Amtsvogt in Stuhr, Landschreiber in Norder-Dithmarschen gewesen, dort zwei Jahre suspendiert, wieder eingesetzt und zwei Jahre später zum Kanzleirat ernannt[138] —, bewarb sich am 21. 12. 1718 um die durch den Tod des Justizrats Johann Gottfried Meley in Flensburg frei gewordene Stelle als Amtsverwalter[139], welche seit eh und je zur Aufbesserung der Einkünfte des jeweiligen Inhabers mit der Funktion als Zoll- und Licentverwalter verbunden war.

In seinem Gesuch trug er u. a. vor, daß sich zwar viele „Kompetente", auch wohl Vermögende bewerben würden; weil aber die Vergebung solchen Dienstes allein von der Königlichen Majestät Gnade abhängt, so wage er auch ohne Geld und Gönner sich zu melden und zur weiteren Verfügung vorzustellen. Er empfahl sich als alleruntertänigst treugehorsamer Knecht und geborener Untertan. Erst auf ein weiteres Gesuch vom 6. 3. 1719[140] wurde er am 28. 3. 1719 durch königliche Bestallung[141] als Amtsverwalter zu Flensburg und Tondern sowie auch Zoll- und Licenteneinnehmer zu Flensburg angenommen.

Aber schon vor Ablauf eines Jahres, am 18. 1. 1720[142], bat er aus ganz bestimmten Gründen den König um seine Entlassung und schlug als seinen Nachfolger den Hof- und Landgerichts-Advocaten Johann Thomsen in Flensburg vor, der die Verhältnisse im Amt und in der Stadt Flensburg kannte und dessen Schwiegervater, der Bürgermeister Jaspersen in Flensburg, ein wohlhabender und begüterter Mann, die Kaution von 2000 Reichstalern übernehmen würde. Crane erhielt am 26. 3. 1720[143] seinen Abschied und Thomsen am 29. 4. 1720[144] seine Bestallung. Die Entscheidung zur Entlassung Cranes wird dem König nicht schwergefallen sein, denn inzwischen hatte es sich herausgestellt, daß er in seiner Amtsführung wieder nachlässig gewesen war, was wohl schon 1714 zu seiner vorübergehenden Amtsenthebung geführt hatte. Jetzt hatte er nach der „Designatio über die restierenden Kopf- und Kriegssteuern vom 16. 3. 1720 der Kriegskasse in Rendsburg" von dem Aufkommen im Amte Flensburg, in den Tondernschen Geestharden und in der Landschaft Norderdithmarschen keine Beträge abgeliefert.[145]

Crane legte dann dem König einen ausgeklügelten Plan vor und machte ein verlockendes Angebot: Er wolle für die Flensburgischen Zoll- und Licent-Intraden jährlich 2000 Reichstaler mehr geben als sein Vorgänger, der Justizrat Meley, 1718 an Zoll und Licenten von Flensburg und den beiden Zollstätten Bau und Kragstedt berechnet habe, unter folgenden Bedingungen: Unter der Voraussetzung, daß der künftige Amts- und Zollverwalter nach wie vor die Erhebung der Zölle und Licenten übernähme, würde er die Oberinspektion über die Hebungsstellen Flensburg, Bau und Kragstedt führen; er würde unzuverlässige und unredliche Bedienstete entlassen und durch andere geeignete ersetzen.

Er würde eine in Flensburg fremde und mit keiner Familie verwandte Person für die Stelle des Kontrolleurs vorschlagen, die der König bestallen möge; die 4 „Unter-Visitiers" würde er selbst annehmen, vereidigen und besolden. Die jetzigen Zöllner zu Bau und Kragstedt sollten ihre Bestallungen und Vereidigungen nachweisen, er würde sie — sofern nicht schon geschehen — selbst vereidigen. Alle Konfiscationsgelder müßten ihm zufallen. Wenn der Vertrag langfristig abgeschlossen würde, wäre er bereit, außer den bereits vorgeschossenen 1000 Reichstalern sofort bei Abschluß des Vertrages weitere 1000 Reichstaler zu zahlen. Diese Beträge würden von ihm und seinen Erben nicht vor Vertragsende zurückgefordert werden. Die in früheren Pachtverträgen enthaltenen Sonderbestimmungen im Falle von „Krieg und Pest" müßten auch bei „Brand und Feindes-Überzug" gelten. Bei Annahme dieser Bedingungen wäre er bereit, nach Friedensschluß — der „Nordische Krieg" war noch nicht beendet — 1000 Reichstaler mehr für die Zoll- und Licenteinnahmen zu zahlen. Außerdem machte er zollverfahrensrechtliche Vorschläge, bat weiter, die Besoldung einiger Zollbediensteter zu verbessern, und schlug schließlich vor, die Zollfreiheit des Adels und sonstiger Privilegierter aufzuheben, worauf der König natürlich nicht einging.

Die Rentekammer befürwortete diesen Vorschlag und schlug dem König vor, auf die Bedingungen zunächst auf ein Jahr einzugehen.[146]

Der König gab seine Zustimmung; Crane erhielt die „Direktion" des Zolls und durch Vertrag vom 13. 5. 1720 für die Zeit vom 12. 5. 1720 bis zum 11. 5. 1721 die Pacht der Flensburgischen Zoll- und Licent-Hebungen und der kleinen Zollstellen Bau- und Kragstedt für 6578 Reichstaler und 33⅓ Schilling während der Kriegswirren; nach dem Frieden und dem freien Verkehr aber für 7578 Rthr. 33⅓ ß, halb in Cronen oder mit 12 procent Lage und halb in Courant[147]. Der Amtsverwalter Johann Thomsen übernahm die Berechnung und Erhebung, während auf den Vorschlag von Crane Andreas Thomsen mit Königlicher Bestallung als Kontrolleur tätig wurde.[148]

Die Rechnung Cranes ging aber nicht auf, und die Hoffnung auf ein gutes Geschäft erfüllte sich nicht. Crane hatte sich bestimmt während seiner 4jährigen Tätigkeit im Rechnungsprüfungsbüro der Rentekammer in Kopenhagen verwaltungswirtschaftliche Kenntnisse angeeignet. Daß er über geldwirtschaftliches theoretisches Wissen verfügte, beweisen seine dem König im Jahre 1717 gemachten Vorschläge über die Ausnutzung des gegenwärtigen Währungsverfalls[149]. Der Adel leistete seine Steuern in Naturalien, deren Wert in Schleswig-Holsteinischen Species ermittelt wurde, während die Abrechnung mit der Rentekammer in geltender Währung geschah. Hier — so hatte er ausgeklügelt — gab es ungeahnte Möglichkeiten zum Vorteil der Königlichen Kasse, allerdings zum Nachteil der Betroffenen. Der König ging jedoch auf diese Vorschläge, die offenbar nur gemacht waren, um sich hervorzutun, nicht ein.

Aber in seiner eigenen praktischen Wirtschafts- und Amtsführung zeigte er keine glückliche Hand. Er war, wie er in verschiedenen Gesuchen ausführte, unvermögend. So leistete z. B. bei seiner Bestallung zum Obersachwalter der Justizrat von Waßner in Glückstadt die erforderliche Kaution für ihn.[150] Daß er ständig in finanziellen Schwierigkeiten war, hing auch wohl mit der damaligen Form der Besoldung vieler königlicher Bediensteter zusammen, die zum Teil ihren Lebensunterhalt aus „Accidentien" — d. h. aus Sporteln, Gebühren, Schreibgeldern, fiskalischen Brüchen, Gerichts- und Strafgefällen — zu bestreiten hatten. Soweit überhaupt eine feste Gage vereinbart war, wurde diese

nur einmal im Jahr auf dem Kieler Umschlag[151] ausbezahlt, was aber auch häufig unterblieb und auf Mahnung der Betroffenen mitunter erst nach Jahren geschah. Wer in königliche Dienste trat, mußte eben vermögend sein! Crane wird zur Bestreitung seines aufwendigen Haushalts — Frau, zwei Kinder und vier „Domestiken" — die erhobenen königlichen Steuern mit herangezogen haben, so daß er zwangsläufig mit der Ablieferung der Gelder in Rückstand kam. Er hat es zeitlebens nicht geschafft, hiermit ins Reine zu kommen. Noch in den Jahren 1741 und 1745 wurde öffentlich bekannt gemacht, daß u. a. auch der Kanzleirat Crane „aus seinen desfälligen Land- und Amtsrechnungen bis Anno 1720 seiner Königlichen Majestät Kasse ein gewisses, auch teils ansehnliches schuldig verblieben".[152]

Nach Auslaufen des Pachtvertrages stellte sich heraus, daß Crane wieder seinen Ablieferungsverpflichtungen nicht nachgekommen war. Er versuchte nun mit allen Mitteln, die Pachtsumme zu drücken, machte in seinen Gesuchen viele Gegen-Aufstellungen und trug weiter vor: ein Teil seiner Pachtzeit läge noch im Kriege, was als Kriegsende zu gelten habe, wäre nicht klar, die Bezahlung der Zollbedienten wäre nicht genau geregelt, während des Winters hätten mehrere Schiffe wegen des Verbots des Handels mit Riga ungelöscht im Hafen liegen müssen, somit stünde überhaupt nicht fest, was er an Pacht zu zahlen hätte. Er unterließ nicht zu erwähnen, daß er jetzt weder Gage noch Pension wie seine Kollegen genösse und eine dreifache Haushaltung — in Hadersleben, Flensburg und „auf den Pinnebergschen Höfen" — führe, was zu seinem Ruin führen müsse. Das Kammer-Kollegium in Kopenhagen ließ sich aber nicht auf lange Erörterungen mit ihm ein, wies ihn an, den nachzuzahlenden Betrag an die Kriegskasse in Rendsburg zu zahlen und die Quittung vorzulegen. Er tat das, bat um Rückzahlung der zur Sicherheit der Zollpacht bar hinterlegten Summe mit den fälligen Zinsen und fügte hinzu, um noch einen letzten Versuch zu machen, „nebst dem, so mir nach dem Königl. Kontrakt noch mehr als vorhin gut getan worden, zukommt".[153]

Über das weitere Leben Cranes konnte nicht mehr in Erfahrung gebracht werden, als daß er in den letzten Jahren doch noch eine Pension von jährlich 500 Rthr. erhalten hatte und am 16. 9. 1745 gestorben ist.[154]

### 6. a) Stadt Flensburg („sämtliche eingesessene Bürgerschaft") 1721—1731

Die Stadt Flensburg begann bereits am 23. 5. 1720[155], sich um die Pacht zu bemühen; in 26 Ratssitzungen wurde immer wieder hierüber eingehend beraten und ein ausgedehnter Schriftverkehr mit der Rentekammer in Kopenhagen geführt, bis endlich am 28. 4. 1721[156] der Vertrag zustande kam; dann mußte noch in 15 weiteren Zusammenkünften beraten werden, bis die Verwaltung der Zoll- und Licenterhebung endgültig geregelt war.

Es war von Anfang an der Wunsch der Stadt gewesen, in den Vertrag des Kanzleirats Crane einzutreten und die Verwaltung dieser Einkünfte weiter bei dem Amtsverwalter Thomsen[157] zu belassen. Auf ein entsprechendes Gesuch der Stadt stimmte die Rentekammer zunächst nur auf 1 Jahr zu, betonte aber, daß dann die Licenten öffentlich aufgeboten würden, und die Stadt sie behalten könne, wenn sie die Meistbietende wäre.[158] Nach weiteren Verhandlungen mit dem Kanzleirat Crane war dieser bereit, ein Gesuch der Stadt „auf Überlassung der Licenten und Zollrevenuen" ohne öffentliche Licitation nach seinem Vorschlag auf 6 Jahre, nach einer Abstimmung im Rat und bei den Älter-

leuten aber auf 10 Jahre, zu unterstützen.[159] Weil aber die von der Stadt entworfene Bittschrift, die dem König bei seiner Anwesenheit in Flensburg am 7. 10. 1720 übergeben werden sollte, nicht den Vorstellungen Cranes entsprach, schaltete sich der Amtsverwalter Thomsen ein.[160] Vermutlich auf seine Vermittlung hin wurden dann am 11. 10. 1720 der Bürgermeister Jasper Jaspersen, der Ratsverwandte Hans Clausen und der deputierte Bürger Christian Thomsen von dem anläßlich seines Geburtstages auf Schloß Gottorf weilenden König empfangen, der ihnen in Gegenwart des Kanzleirats Crane die Erfüllung ihrer Wünsche zusagte.[161] Auf das vom Amtsverwalter Thomsen entworfene „Memorial", das die Deputierten Johann Heinrich Prehn und Christian Thomsen in Kopenhagen überreicht hatten,[162] bestätigte die Rentekammer am 26. 10. 1720, daß mit der Stadt nach dem Ende der Pacht durch den Kanzleirat Crane ein Vertrag auf 10 Jahre abgeschlossen werden könne, sofern sie bereit wäre, sowohl in Kriegs- als Friedenszeiten ohne Einwendung 7578 Rthr. und 33½ ß zu geben.[163] Hocherfreut wurden die Deputierten Hans Clausen und Rudolph August Cramer committiert, zu dem Herrn Kanzleirat Crane zu gehen und demselben für die bishero Offerten und Liebe zu danken und der Stadt Bestes zu recommandieren.[164]

Während des Winters wurde im Rat nicht mehr über die Zollpacht gesprochen. Im Frühjahr aber wurden der Bürgermeister und der Rat unruhig, weil sie von der Rentekammer nichts hörten. Sie überlegten lange, ob sie den Kanzleirat Crane um Vermittlung bitten, eine Deputation nach Kopenhagen entsenden oder schreiben sollten.[165] Sie entschlossen sich schließlich zu weiteren Eingaben und erlaubten sich, die Rentekammer am 8., 20. und 31. 3. 1721 auf das am 11. 10. 1720 zu Gottorf gegebene Versprechen des Königs hinzuweisen.[166] Am 2. 4. 1721 teilte die Rentekammer dann mit, daß der König der Stadt den Zoll und die Licenten auf 10 Jahre überlassen wolle.[167] Die Stadt war aber über den ihr vorgelegten Vertragsentwurf enttäuscht und trug am 5. 4. 1721 der Rentekammer u. a. vor:[168] daß sie sich die geforderte Pachtsumme wohl gefallen lassen müsse, obgleich sie übermäßig hoch sei und die meisten der Bürgerschaft in schlechten wirtschaftlichen Verhältnissen lebten. Sie bäte untertänig gehorsamst, aus Billigkeitsgründen die Pachtsumme herabzusetzen. Der Passus „sowohl in Kriegs- als Friedenszeiten" sei gar zu hart und ungnädig, zumal die Stadt in den letzten 10 Jahren mit Krieg und Pest stark heimgesucht gewesen sei. Dergleichen unvorhergesehene Fälle „als Pest, Krieg und große Brände" pflegten in allen Kontracten den Pächtern zugestanden zu werden.

Die Stadt wies darauf hin, daß ihr in den früheren Pachtverträgen vom 11. 12. 1704[169] und vom 14. 1. 1708[170] zugestanden war, nur das an Pacht zahlen zu brauchen, was nach den Zoll- und Licent-Registern tatsächlich aufgekommen war, wenn im Falle „von Krieg und Pest, so der Höchste in Gnaden abwenden wolle, die freie Passage, Schiffahrt und Handlung gesperrt würde." Diese Zusage sei dem Kanzleirat Crane in dem Vertrag vom 13. 5. 1720 außer bei Krieg und Pest sogar bei „feindlichem Überzug und Brand" gemacht worden. Nur mit der letzten Bitte hatte die Stadt Erfolg; auf eine Herabsetzung der Pachtsumme ließ sich die Rentekammer aber nicht ein. Der Vertrag wurde am 28. 4. 1721 auf 10 Jahre vom 12. 5. 1721 bis zum 12. 5. 1731 abgeschlossen.[171]

Die Stadt war vertraglich nur gebunden, den bisherigen Visiteur zu übernehmen und zu besolden. Sie hatte aber freie Hand in der Wahl des Verwalters der Abgabenerhebung, den sie zwar aus eigenen Mitteln besolden mußte, der aber auch berechtigt war, gewisse Schreibgebühren zu erheben. Die Stadt machte deshalb dem Amtsverwalter Thomsen das

Angebot, diese Aufgabe unter gewissen Bedingungen (u. a. Stellung einer Kaution, vierteljährliche Kündigung, statt Anspruch auf Schreibgeld eine jährliche Gage von 1000 Rthr.) zu übernehmen. Dieser vertrat aber den Standpunkt, daß ihm die Verwaltung und das gewöhnliche Schreibgeld kraft seiner Bestallung als Amtsverwalter ohnehin zukomme und weigerte sich, das Zollbrett, das Siegel, die Zollrolle und die Zollverordnungen ohne königliche Anweisung auszuhändigen. Daraufhin trat die Stadt an den früher beim Amtsverwalter Meley als Rechnungsführer tätig gewesenen Michael Christopher Holste heran, der die gestellten Bedingungen annahm und am 14. 5. 1721 den Amtseid ablegte. Aus Furcht vor Beschwerden des Amtsverwalters Thomsen und des Kanzleirats Crane trug die Stadt am gleichen Tage der Rentekammer den Sachverhalt vor, bat um gütige Vermittlung beim König und Anweisung an den Amtsverwalter Thomsen, die genannten Gegenstände auszuliefern, was er am 4. 6. 1721 allerdings unter Vorbehalt tat.[172]

Die Pacht nahm dann unter der Verwaltung von Michael Christopher Holste, mit dem die Stadt eine Person erwählt hatte, von der sie versichert war, daß sie nach geleistetem Eid zwar ihr Amt tun, dennoch aber weder die Schranken ihres Postens überschreiten, noch aus Eigennutz Schikanen anwenden würde,[173] ihren Lauf. Hinrich Kellinghusen[174], der zur Aufbesserung seiner Einkünfte nur berechtigt war, von fremden Schiffern bei den Zollabfertigungen ein Schreibgeld zu erfordern und anzunehmen, wurde bei einem Lohn von 100 Rthr. jährlich angestellt; der kleine Zoll zu Kragstedt[175] wurde zunächst auf 3 Jahre für 75 Rthr. jährlich durch Andreas Buntzen[176] und der kleine Zoll zu Bau auf 10 Jahre für 200 Rthr. jährlich an Peter Hinrichsen[177] weiterverpachtet.

Der Vertrag lief bis zum 12. 5. 1731. Schon ein Jahr vorher fing die Stadt damit an, sich mit vielen Eingaben um die Verlängerung der Pacht zu bemühen. Die Stadtväter, die immer noch nichts mehr befürchteten, als daß die Pacht im Falle einer öffentlichen Licitation „an einen eigennützigen Mann kommen könnte, unter dessen Joch sie hätten seufzen müssen", gaben wieder ein dunkles Bild der wirtschaftlichen Lage, verursacht durch die Folgen der schwedischen Brandschatzung, Last der Einquartierung, Verlust mehrerer Schiffe durch Untergang oder Kaperung durch die Türken, Verbot des Handels mit Hamburg, mißlungenem Fischfang vor Grönland, Verpflichtung zum Transport von Steinen auf dem Seeweg zum Bau des Schlosses in Kopenhagen und das 1726 erlassene „Verbot der 4 Specierum", wonach als einseitige Begünstigung der Landeshauptstadt zum Schaden der Flensburger Wirtschaft Kopenhagen das alleinige Recht zum Handel mit den sogenannten „4 Artikeln", Branntwein, Wein, Tabak und Salz, erhalten hatte.[178] Die Sorgen der Stadt waren zusammengefaßt in den „Memoralien" vom 31. 5. 1730.[179] Übrigens hatte die Stadt sich auch an Johann Crane mit der Bitte um Vermittlung gewandt, der am 4. 10. 1730 aus Ottensen freundlich antwortete und zusagte, mit „einem und anderen reden zu wollen".[180]

### b) Stadt Flensburg („commercierende Bürgerschaft") 1731—1741 und 1744—1753

Am 24. 11. 1730 wurde der neue Vertrag für die Zeit vom 12. 5. 1731 bis 12. 5. 1741 abgeschlossen, wonach diesmal die Zölle und Licenten nicht wie bisher an die „sämtliche eingesessene Bürgerschaft" sondern an die „commercierende Bürgerschaft" verpachtet wurden. Die jährliche Pachtsumme war auf 8500 Rthr. heraufgesetzt worden mit der

Begründung, daß nach Aufhebung des Salzoctroy im Jahre 1728 durch den jetzt möglichen freien Einkauf dieser Ware das Gesamtaufkommen an Zöllen und Licenten durch den Salzzoll höher ausfallen würde.[181]

Als das Ende des zweiten Jahrzehnts der Pachtzeit heranrückte, wurde die Kaufmannschaft unruhig. Es setzte, beginnend am 5. 12. 1739 ein langer Schriftwechsel ein, den jetzt im Gegensatz zu früher nicht der Bürgermeister und Rat, sondern namens der „commercierenden Bürgerschaft" Matthias Valentiner, Hans Iversen Loyt, Christian Andersen und Peter Henningsen in ihrer Eigenschaft als Zoll- und Licent-Deputierte führten. Aus diesem Grunde geben auch die Ratsprotokolle über diese Vorgänge keine Auskunft. In den Begründungen ihrer zahlreichen Bittgesuche um Verlängerung des Vertrages läßt folgender immer wiederkehrender Satz, „damit wir von den Chicanen und unerlaubten Vexationen eigennütziger Leute, die insgeheim das Königl. allerhöchste Interesse zum speciösen praetext ihrer actionum nehmen, dabei aber die Beforderung ihres Commercio praejudicierlichen privat-Interesse, in Forderung übermäßiger Schreib-Gebühren und dergleichen, zum besonderen Augenmerk haben, befreiet sein", aufhorchen. Die inzwischen in der Stadt im Zusammenhang mit der Verlängerung der Zollpacht eingetretenen Spannungen erfahren wir aus dem „Wahrhafften Bericht" vom Königl. Zollverwalter Christian August Witte aus dem Jahre 1744.[182] (Anhang 3)

Witte, der bereits am 1. 1. 1739 als Nachfolger des genannten Michael Christopher Holste von der commercierenden Bürgerschaft als Zolleinnehmer beim verpachteten Zoll angenommen war, wurde am 30. 10. 1741[183] durch königliche Bestallung zum Zoll- und Licentenverwalter in Flensburg ernannt, was natürlich den Groll des Amtsverwalters Matthias Kehlet, der ja kraft Amtes auch Zoll- und Licentenverwalter war, hervorrufen mußte. Kehlet war am 3.6.1735 Johann Thomsen im Amte gefolgt.[184] Thomsen, der es nicht vergessen konnte, daß die commercierende Bürgerschaft im Jahre 1721 nicht ihm, sondern Holste die Verwaltung des gepachteten Zolles übertragen hatte, hatte um seinen Abschied gebeten. In seinem Entlassungsgesuch führte er aus, daß er ohne sein Verschulden aus der Funktion als Zoll- und Licenteneinnehmer, die seit uralten Zeiten mit der Stelle des Amtsverwalters verbunden war, gedrängt worden sei und daß er in seiner 15jährigen alleinigen Amtsverwalters-Bedienung in Ansehung der dabei vorhandenen wenigen Einkünfte, als auch anderer ihn betroffenen Fatalitäten und gehabter Hausübel nicht das allergeringste erworben, vielmehr durch die damit verbundenen außergewöhnlichen Kosten fast alle seine Mittel zugesetzt habe. Er schlug Matthias Kehlet als seinen Nachfolger vor. In dessen Bestallungsurkunde war den durch die Annahme eines besonderen Zolleinnehmers durch die commercierende Bürgerschaft geschaffenen besonderen Verhältnissen insofern Rechnung getragen, als er zum Amtsverwalter, wie auch „künftigen eventuellen Zoll- und Licenten-Einnehmer daselbst" bestellt worden war. Ihm wurde — wie auch seinem Amtsvorgänger Thomsen versprochen — die Hebung des flensburgischen gegenwärtig verpachteten Zolls und der Licenten zugesagt, wenn sie wieder von der Krone verwaltet würden, und er dann noch in königlichen Diensten stünde.[185]

Christian August Witte berichtete nach dem Zweizeiler

„Glückselig ist ein Fürst, noch glücklicher das Land
Wann, sowohl Herr als Knecht, den Eigennutz verbannt,"

ausführlich über eine Zusammenkunft im Hause des Ratsverwandten Hans Iversen Loyt im Jahre 1739, bei der auch zwei königliche Bediente anwesend waren, von denen einer

die Frage aufwarf, ob nicht die Flensburgische commercierende Bürgerschaft eine weitere Verlängerung der bisherigen Zollpacht beantragen würde, worauf ihm geantwortet wurde, daß es damit vor der Hand nicht eile, und daß die Erlangung der Verlängerung keinem Zweifel unterworfen wäre. Seine daraufhin gemachten bedrohlichen und ziemlich groben Äußerungen verrieten seine der Bürgerschaft höchst nachteiligen Absichten deutlich, die Verwaltung des Zolles und der Licenten zu erschnappen, um hernach über die Kaufmannschaft nach eigenem Belieben und Wohlgefallen herrschen zu können. Daher schien es nun an der Zeit zu sein, solchem gefährlichen Vorhaben mit aller Behutsamkeit vorzubeugen und nach reifster Überlegung ans Werk zu gehen.[186]

Hans Iversen Loyt wandte sich ratsuchend an den ihm schon lange bekannten Konferenzrat Heinrich Christian Esmark in Kopenhagen, der nach einigem Zögern den Vorschlag machte, dem König ein von dem Rat Praetorius zu fertigendes Carmen (Gedicht) nebst Gratulation zu den bevorstehenden hohen Königl. Geburtstagen zu übergeben.[187] Praetorius, der über die Geschichte der Zollpacht in den beiden letzten Jahrzehnten eingehend informiert wurde, machte sich an die Arbeit.[188] Sein 142 Verse umfassendes Werk[189] wurde von dem Geheimen Rat Gramm überreicht, „und ist selbiges so gnädig auf- und angenommen worden, daß Ihro Majest. der König solches zum Durchlesen in Dero Schlaf-Gemach bringen zu lassen, allerhuldreichst geruhet".[190] Der Verfasser, der Konferenzrat sowie Zollkammer- und Finanzdeputierte Lorenz Praetorius in Kopenhagen, der ein eifriger Anhänger der Herrnhuter Bewegung war,[191] hatte sich in seinem Werk in der Ausdrucksform ganz auf den tiefreligiösen und vom Pietismus ergriffenen König Christian VI. eingestellt. Zwischen geschwollenen Lobpreisungen auf die Königlichen Personen, die Monarchie und den Absolutismus, trug er das dringende Anliegen der Flensburger Kaufmannschaft vor. (Anhang 4)

Weitere Ausfertigungen des Carmens wurden bei der Celebrierung der Königl. Geburtstage auf Gottorf von dem Ratsverwandten Loyt den anwesenden Herrschaften sowie den Mitgliedern der 1735 auf Gottorf eingerichteten Schleswig-Holsteinischen Kammer[192] überreicht. Ein besonderes Memorial mit einem Carmen wurde ihrem Präsidenten und Statthalter der Herzogtümer, dem Markgrafen Friedrich Ernst zu Brandenburg Culmbach vorgelegt.[193]

Als inzwischen unter der Hand bekannt wurde, daß eine gewisse, noch nicht, wohl aber weiter unten genannte Person gegen das Gesuch der Kaufmannschaft in bitteren Worten vorstellig geworden war und die Hebung des Zolls an sich zu bringen suchte, sandten die vier bereits erwähnten Bürger namens der commercierenden Bürgerschaft am 5. 12. 1739 eine aus der Feder des Zolleinnehmers Witte stammende „Alleruntertänigste Vorstellung und Bitte" an den König[194] und an die Rentekammer in Kopenhagen[195] sowie am 9. 12. 1739 eine besondere Bittschrift an die Königin.[196]

Hierauf erfuhr man, daß der König zwar geneigt wäre, die Verlängerung der Pacht zu genehmigen, die Rentekammer aber Bedenken habe, weil eine höhere Pachtsumme als die bisherige vermutlich erzielt werden könne, wenn dem Amtsverwalter Kehlet nach seinem Vorschlag, der auszugsweise beigefügt war, die Verwaltung des Zolles übertragen würde.[197]

Nun ist der Widersacher genannt: der grollende Amtsverwalter sowie verhinderte Zoll- und Licentenverwalter Kehlet, der — „um sein Gewissen salvieret zu haben" am 5. und 9. 12. 1739 sowie am 4. Januar 1740 ausführliche Eingaben an den König, an die

Rentekammer in Kopenhagen und an die Schleswig-Holsteinische Kammer auf Gottorf machte,[198] worin er sich eingangs seiner Verdienste rühmte und dann beklagte, daß er als Zoll- und Licentenverwalter nicht habe tätig werden können, der behauptete, daß die Zollpacht nicht der ganzen Stadt, sondern nur den „stärksten Trafiquenten" zugute käme, daß durch falsche Angaben in den Zollanmeldungen, doppelte Register- und Rechnungsführung und sonstige Manipulationen sehr zum Nachteil des königlichen Interesses das wahre Aufkommen verschleiert würde, der davor warnte, sich weiter mit den Flensburgern in eine Verpachtung einzulassen, vorschlug, den Antrag auf Verlängerung der Zollpacht abzulehnen und bat, ihm die Erhebung und Verwaltung der Zölle und Licenten anzuvertrauen.

Er wäre mit den Gebühren zufrieden, welche die Pächter selbst erheben, und das Aufkommen an Zöllen und Licenten würde unter seiner Regie viel höher sein, nach Angaben einiger opponierender Bürger sogar 10-12.000 Rthr. Daß er sich in seinen Eingaben mehrfach auch über das Carmen höchst abfällig äußerte, war ihm bestimmt ein besonderes Bedürfnis.

Die Kaufmannschaft, die von dem Vorgehen Kehlets natürlich Kenntnis erhielt, ließ sich dadurch nicht beeindrucken, sie bat die Rentekammer mündlich um Überlassung dessen Vorlagen, um zu zeigen, daß man imstande sei, allen niedrigen, zum Teil scheinbaren, zum Teil aber handgreiflich falschen Aufbürdungen, die verdiente Abfertigung geben zu können. Sie erfuhr daraufhin, daß deren Widerlegung vor der Hand nicht nötig sei.[199]

Als bekannt wurde, daß die Königl. Majestäten Anfang Juni 1740 deren deutsche Erbländer mit dero allerhöchster Gegenwart begnadigen und des teuersten Kron-Prinzen Friedrichs Königl. Hoheit mitbringen würden, ließ die Kaufmannschaft ein weiteres Carmen wieder von dem Rat Praetorius anfertigen[200] (Anhang 5), das Loyt am 2. 6. 1740 den königlichen Herrschaften im Hause des Grafen von Holstein in Schleswig überreichen konnte.[201]

Der Amtsverwalter Kehlet war aber auch nicht untätig; er setzte ein Schreiben auf, das er durch seinen Bedienten bei gleicher Gelegenheit in den Wagen des Königs werfen ließ.[202] In der Überzeugung, daß dies für die Commercierenden wenig Tröstliches enthalten würde, bat die Kaufmannschaft den König am 4. 6. 1740 um Übersendung der Kehletschen Vorstellungen, damit sie Gelegenheit zur Rechtfertigung bekäme.[203]

Sie erhielt darauf die Versicherung der Königl. Gnade und die Mitteilung, daß es keiner Widerlegung bedürfe und daß die commercierende Bürgerschaft am besten tun würde, sich bis zur gegebenen Zeit zu gedulden.[204]

Das Ende der Pachtzeit rückte aber immer näher und eine Entscheidung lag immer noch nicht vor. Auf ein Memorial der Kaufmannschaft vom 8. 3. 1741[205] an den König wurde sie am 12. 4. 1741 damit vertröstet, daß die Pacht nur auf Grund des jetzigen Kontrakts verlängert werden könne, und daß demnächst weitere Verfügung ergehen würde.[206]

Die Pacht lief aus; einige um die Verlängerung der Pacht besorgte Bürger konnte Witte damit beruhigen, daß er hoffe, nächstens mit Königl. Bestallung begnadigt zu werden,[207] worum er am 7. 6. 1741 gebeten hatte;[208] am 30. 10. 1741 wurde er dann zum Königl. Zoll- und Licent-Verwalter in Flensburg ernannt.[209]

Ein Jahr verging; die Saat des Amtsverwalters Kehlet war aufgegangen. Am 11. 4. 1742

teilte die Schleswig-Holsteinische Kammer diesmal nicht der Bürgerschaft, sondern dem Magistrat mit, daß man bereit wäre, den Zoll und die Licenten auf 10 Jahre vom 1. 1. 1743 an an die commercierende Bürgerschaft zu verpachten. Da aber die Zoll- und Licenthebung dem Vernehmen nach weit mehr als die dafür bisher jährlich entrichteten 8500 Rthr. eingetragen haben solle, sei eine schriftliche Erklärung der dortigen commercierenden Bürgerschaft einzuziehen und vorzulegen, ob sie die Pacht unter solchen oder welchen Bedingungen einzugehen und wieviel sie jährlich aufs höchste an Pacht zu erlegen bereit sei.[210]

Das hatte einen ganz anderen Klang als bisher! Der Bürgermeister und Rat, die ja nicht eingeschaltet waren, wandten sich hilfesuchend an den Zollverwalter Witte, in dessen Händen die Federführung bisher gelegen hatte. Witte erstellte ein Gutachten,[211] in dem er Vorschläge zur Erleichterung des Zollverfahrens machte und bewies, daß die Pachtung in den letzten Jahren keinen Überschuß gebracht hatte. Er konnte sich nicht verkneifen, in seinem Vorlagebericht an den Bürgermeister und Rat[212] auf das Verhalten des Amtsverwalters Kehlet mit folgenden Worten hinzuweisen: „... so ist nicht unbekannt, daß die hiesige commercierende Bürgerschaft verschiedene Neider habe".[213] Am 19. 5. 1742[214] legten der Bürgermeister und Rat die aus der Feder Wittes stammenden Vorstellungen[215] und einen Vertragsentwurf[216] nebst der geforderten namens der commercierenden Bürgerschaft durch den Ratsverwandten Hans Iversen Loyt und die Kaufleute Matthias Valentiner, Christian Andersen und Peter Henningsen unterschriebenen Erklärung dem Statthalter vor.

Dann traten drei Ereignisse ein, die eine völlig neue Lage schufen: Der Erlaß der Commerz-Verordnung, die Ernennung Georg Claedens zum Bürgermeister und die Aufforderung der Rentekammer an die Stadt, der Krone ein Darlehn in Höhe von 100.000 Reichstalern zu geben.

Die Commerz-Verordnung vom 4. 8. 1742 sollte den Handel zwischen Dänemark und Norwegen stützen und belegte deshalb Waren aus zweiter Hand mit hohen Zöllen. Der daraus erwachsende Schaden ging aus Schleswig-Holsteins eigentümlicher staatsrechtlicher Stellung hervor. Früher waren die Herzogtümer als Ausland behandelt, mit Ausnahme einiger hauptsächlich nordschleswiger Städte. Mit der Vereinigung der königlichen und herzoglichen Anteile von Schleswig im Jahre 1721 trat für dieses Herzogtum eine Veränderung ein, denn da nach Auffassung der Rentekammer das ganze Herzogtum Schleswig eigentlich zum Königreich gehörte, sollte das Land auch in Bezug auf den Handel mit Dänemark ganz als Inland gelten, was Zollfragen beträfe, in Bezug auf den Handel mit Norwegen aber als Ausland. Von dieser letzten Bestimmung aber war die Stadt Flensburg ausgenommen gewesen und gerade sie hatte den größten Handel mit Norwegen. Und diese Ausnahmestellung wurde jetzt 1742 aufgehoben und damit fast der ganze Verkehr mit Norwegen unterbunden. Künftig sollte Flensburg nur eigene Waren und Produkte nach Norwegen einführen können, deren es nur wenige besaß, und auf den Handel mit französischem Wein, Branntwein, Salz, Tabak und russischen Fischen verzichten.[217] Die Flensburger empfanden dies als einen ungerechten Eingriff in ihre alten verbrieften Rechte und suchten — allerdings ohne Erfolg — durch Deputationen und Eingaben, besonders aber durch die sogenannte „Deductio von 1745"[218], die aus der Feder des rührigen, in Zoll- und Wirtschaftsfragen sehr beschlagenen Zollverwalters Christian August Witte stammte, das Verlorene wiederzuerhalten.

Völlig überraschend teilte der Statthalter, der Markgraf Friedrich Ernst zu Brandenburg, am 21. 9. 1742 dem Magistrat der Stadt Flensburg mit, daß der König durch Bestallung vom 31. 8. 1742 den Ober- und Landgerichtsadvokaten Georg Claeden, den Sohn des Stadtschreibers Georg Claeden, zum ältesten und worthaltenden Bürgermeister der Stadt Flensburg ernannt habe. „... gestalt es der Stadt zuträglich sein würde, wenn daselbst ein gelehrter Bürgermeister constituiert werden möchte". Der Eingriff in die städtischen Privilegien wurde dem Rate dadurch schmackhaft gemacht, daß die formelle Versicherung abgegeben wurde, die Wahlrechte des Magistrats sollten nicht geschmälert werden. Claeden wurde am 28. 9. 1742 durch den Etatsrat Nottelmann feierlich eingeführt. Solange der älteste Bürgermeister Hans Clausen noch am Leben war, hatte Claeden zwar nur als Supernumerarius Sitz und Stimme im Rat. Nach Clausens Tod am 11. 11. 1742 übernahm er dessen uneingeschränkte Nachfolge.[219] Sein Amt bekleidete er bis 1781.

Das Schreiben der Rentekammer vom 2. 7. 1743, wonach der König zur Bestreitung ein und anderer Ausgaben einen zinsbaren Vorschuß von 100.000 Reichstalern Courant, entweder sofort den Gesamtbetrag oder wenigstens einen ansehnlichen Abschlag und den Rest nach und nach, forderte,[220] versetzte Bürgermeister und Rat in ziemliche Aufregung. In der sofort anberaumten Sitzung beider Collegien am 5. 7. 1743 wurden die Deputierten aufgefordert, diese wichtige Sache genauestens zu überlegen, damit ein Weg gefunden werde, der vor Gott, Ihro Königl. Majest. und der Stadt zu verantworten sei.[221] In der zweiten Sitzung am 8. 7. 1743, zu der auch die Zoll- und Licent-Deputierten geladen waren, weil in dem Kammer-Schreiben eine Verlängerung der Zollpacht in Aussicht gestellt war, ließ Bürgermeister Claeden in das Protokoll aufnehmen, daß in dem Kammer-Schreiben ein verborgenliegender Königl. Wille enthalten sei, und daß die Stadt mit Rücksicht auf die erstrebte Verlängerung der Zollpacht alle Kräfte der Welt anwenden solle, um den Königl. Willen so weit als möglich zu erfüllen.[222] Die Stadt hatte also keine andere Wahl; sie mußte das Geld aufbringen, und — um es voraus zu berichten — sie schaffte es auch. Nach einem fehlgeschlagenen Versuch in Hamburg konnte sie die erforderliche Summe zum großen Teil beim schleswig-holsteinischen Adel aufnehmen[223] und nach und nach in mehreren Raten an die Kriegskasse in Rendsburg einzahlen.

Aber dies war nicht das einzige anstehende Problem. Neben dem fehlgeschlagenen Versuch, die durch die Commerz-Verordnung geschmälerten Rechte im Handel mit Dänemark wiederzuerlangen, war der Wunsch auf Verlängerung der Zollpacht noch nicht erfüllt. Hierüber traten in den nun folgenden Ratssitzungen erhebliche Gegensätze zwischen dem jungen, energischen, der Stadt aufgezwungenen Bürgermeister und einem Teil der Kaufmannschaft auf. Als auf der gemeinsamen Sitzung beider Collegien am 1. 8. 1743 Bürgermeister Claeden vorschlug, eine Deputation nach Kopenhagen zu schicken, damit die Sache nicht durch öfteres Hin- und Herschreiben in Kopenhagen verdrießlich gemacht werde[224], wodurch er zum Ausdruck brachte, daß ihm die Federführung als selbstverständlich zukomme, widersprach der Deputierten-Ältermann Jacob Kall: Von der commercierenden Bürgerschaft seien gewisse Zoll- und Licent-Deputierte bestellt, denen die Zollsachen anvertraut wären. Zumal diese keine allgemeine Stadt-Sache seien, brauche auch die Stadtkasse nicht auszuhelfen, wenn man in der Zollkasse zu kurz käme.[225] Er sagte aber zu, daß die Zoll- und Licent-Deputierten das Gericht von ihren Vorschlägen unterrichten und diese mit den Ratschlägen des Gerichts vereinigen

würden, daß sie also nicht daran dächten, den Rat völlig auszuschließen. Ähnliche Proteste legte später Loyt, der Sprecher der commercierenden Bürgerschaft und heftiger Gegner des Bürgermeisters Claeden, mehrfach ein.[226] Solche Sprache war natürlich für den Magistrat eine völlige Überraschung. Am 2. 8. 1743 wiederholte Claeden seinen Vorschlag, Deputierte nach Kopenhagen zu senden, welche wegen der Zollpacht und des Handels mit Dänemark vorstellig werden sollten, wozu mit der morgen abgehenden Post die Erlaubnis eingeholt würde.[227] Überraschend antwortete hierauf der General-Direktor der Finanzen, der Geheimrat von der Osten, in zwei unter dem 6. 8. 1743 datierten persönlichen Schreiben dem Bürgermeister u. a. wegen der Zollpacht, daß dieser Punkt gebetenermaßen bis zur Ankunft der Deputierten ausgesetzt werde, zu deren Übersendung der Magistrat heute in einem besonderen Schreiben die verlangte Erlaubnis erhalte,[228] und der commercierenden Bürgerschaft, daß er selbige nicht allein für die Pächter ansehe, sondern auch eine zur Betreibung der Zollpacht abzusendende Deputation für gar zu kostbar und als unnötig erachte.[229]

Der Schriftverkehr mit der Rentekammer verlief nun zweigleisig; mit dem Bürgermeister wegen des Darlehns und des Handels mit Dänemark und mit der Kaufmannschaft wegen der Zollpacht. Hierin lag nun der Kern des Übels: Die Aufbringung des Darlehns, der Handel mit Dänemark und die Verlängerung der Zollpacht waren zwar eng miteinander verbundene Themen; die Gelder sollte die Stadt aufbringen, aber den Nutzen beanspruchte die Kaufmannschaft.

Nach einem Dankschreiben vom 10. 8. 1743[230] für den Verzicht auf eine Abordnung nach Kopenhagen und Ankündigung eines weiteren Schreibens — Bürgermeister Claeden hatte am gleichen Tage ein ähnliches vorgelegt[231] — legte die Kaufmannschaft, ohne den Magistrat zu informieren, dem Geheimrat von der Osten am 17. 8. 1743[232] eine von Loyt, den Gebrüdern Valentiner und sämtlichen commercierenden Bürgern (darunter Jens Kall, Lorenz Kall, Jakob Kall und Abraham Kall) unterschriebene ausführliche Eingabe vor, in der auf ihre von der Schleswig-Holsteinischen Kammer am 11. 4. 1742 geforderte Erklärung, das Gutachten und den Vertragsentwurf, die dem Bürgermeister auf Anfordern vorgelegt und der Rentekammer weitergereicht waren, verwiesen wurde. Sie erfuhr hierauf unter dem Datum vom 27. 8. 1743[233], daß der König zwar geneigt sei, die Zollpacht der commercierenden Bürgerschaft weiter zu überlassen, daß die Pachtsumme aber zu gering sei, die vorgetragenen Gründe gegen eine Erhöhung nicht überzeugend seien und daß sie sich kathegorisch zu erklären habe, „wie viele 1000 Reichsthaler sie an jährlicher Pacht hinzuzulegen allerunterthänigst erbötig" wäre, worüber die Zoll-Deputierten mit dem Magistrat Rücksprache halten sollten, andernfalls die Gefahr bestünde, daß die Pacht in andere Hände gehen könnte, die bereits ein größeres Angebot gemacht hätten. (Der Amtsverwalter Kehlet stand also immer noch im Hintergrund.)

Als unter dem gleichen Datum[234] Bürgermeister und Rat hierüber und mit dem Zusatz unterrichtet wurden, daß zur Abwendung einiger der Stadt nicht angenehmer Folgerungen baldmöglichst endgültige Antwort erwartet würde, kam es auf der Sitzung beider Collegien und der Zoll-Deputierten vom 6. 9. 1743[235] zu schweren Zusammenstößen. Hier machte Claeden den Zoll-Deputierten darüber Vorhaltungen, daß entgegen der bereits erwähnten am 1. 8. 1743 gemachten Zusage, in dieser Sache nichts ohne vorherige Abstimmung mit dem Magistrat zu unternehmen, einige von ihnen trotz der von dem Ratsverwandten Clausen dagegen erhobenen Vorstellungen zweimal zusammengekom-

men wären, und daß durch ihre Eingabe die Rentekammer einseitig informiert sei. Weil dadurch „der Weg zu allerhand Irrungen und Konfusionen gebahnet würde", so wolle er bei dieser Gelegenheit abermals gewissenhaft anzeigen, daß der Handel mit Dänemark und die Zoll-Sache untrennbare Anliegen seien. Er wolle nochmals diese beiden für die Stadt so höchstwichtigen Sachen beiden Collegien zu reifer Überlegung überlassen, und sich im übrigen alles gefallen lassen, was durch die Mehrheit der Stimmen abgemacht werden möchte. Loyt verwahrte sich energisch gegen diese Vorwürfe und verlas die von dem Geheimrat von der Osten erhaltenen Briefe, wonach die commercierende Bürgerschaft zur unmittelbaren Stellungnahme aufgefordert sei, was sie dann auch getan habe. Er bestritt nach wie vor dem Magistrat „das Recht des Direktoriums in Zollsachen", weil der König und die Rentekammer die commercierende Bürgerschaft schon seit anno 1721 als Zoll-Pächter anerkannt hätten, und stellte diese Frage zur Diskussion, wonach beschlossen wurde, daß der Magistrat künftig in Zollfragen von sich aus die constituierten Zoll-Deputierten und auf Verlangen auch die größten Kaufleute zu laden hätte und daß dann nach Mehrheitsbeschluß entschieden würde. Die Sitzung wurde bis zum nächsten Tage ausgesetzt.

In der Sitzung am 7. 9. 1743[236] bat Loyt zunächst um Aushändigung von Auszügen aus den Protokollen über alle die Zollpacht betreffenden Vorgänge und gab dann seinen Protest „feierlichst ad Protokollum", den der Zollverwalter Witte in seinem „Wahrhafften Bericht" inhaltlich mit ausführlicher Begründung wiedergibt.[237] Loyt, dem Claeden vorhält, er habe sich ja selbst auf der Sitzung vom 1. 8. 1743 für eine gegenseitige Information ausgesprochen, blieb bei seinem Protest. Während von den anwesenden Zoll-Deputierten nur Jochim Hemping für eine Verhandlung vor beiden Collegien war, forderten Christian Andersen, Thomas Bendixen, Peter Henningsen, Jakob Kall, Lorenz Kall und Hans Timm die Befragung sämtlicher Commercierenden.

Als am 10. 9. 1743 von der Osten abermals an die commercierende Bürgerschaft schrieb und auf eine baldige Lösung drang,[238] bat sie am 11. 9. 1743 um 14 Tage Fristverlängerung[239], die ihr am 17. 9. 1743 mit der Ankündigung gewährt wurde, daß nach deren Ablauf die Entscheidung — so oder so — falle.[240] Claeden dagegen legte am 17. 9. 1743 eine ausführliche Eingabe vor wegen des Darlehns, des Handels mit Dänemark und der Zollpacht, um deren Überlassung er unter den bisherigen Bedingungen bat.[241]

Auf der Sitzung vom 27. 9. 1743[242] trug Loyt vor, daß auf die Eingabe der Stadt vom 17. 9. 1743 noch keine Entscheidung eingegangen sei, die commercierende Bürgerschaft habe aber am 17. 9. 1743 — adressiert an „Monsieur Matthias Valentiner, Marchand à Flensbourg" — die beantragte Fristverlängerung von 14 Tagen erhalten, woraus zu entnehmen sei, daß die Entscheidung bis zum Eingang der Erklärung der Kaufmannschaft zurückgestellt sei. Er verlange nun, weil die Sache keinen längeren Verschub dulde, daß die commercierende Bürgerschaft noch an diesem Nachmittag zusammengerufen werde, damit die Antwort morgen mit der Post abgehen könne. Claeden lehnte dies ab und drohte sogar mit einer Beschwerde höheren Orts, wenn Loyt sich unterstehen sollte, von sich aus die Commercierenden zusammenzurufen. Auf weiteres Drängen war er schließlich bereit, neben den Zoll-Deputierten nur die größten Kaufleute zu laden und hielt ihm vor, daß er als einziger opponiere und sich den Mehrheitsbeschlüssen nicht unterwerfen wolle. Loyt wiederholte seinen Protest, den er am 28. 9. 1743 zu

Protokoll gegeben hatte und verkündete, daß die Kaufmannschaft „nunmehr ihr Bestes selbst besorgen werde",[243] wozu er sich am 30. 9. 1743 eine von 51 Kaufleuten unterschriebene Vollmacht ausstellen ließ.[244] Dann herrschte wochenlang Ruhe.[245]

Überraschend wandte sich von der Osten, dem die Antwort Claedens vom 17.9.1743 offenbar nicht genügte, am 21. 12. 1743[246] noch einmal an ihn mit der Aufforderung zu erklären, wieviele 1000 Reichstaler die Stadt oder commercierende Bürgerschaft der bisherigen Pacht-Summe zuzulegen bereit seien und bat um baldige Nachricht, andernfalls wegen weiterer Verwaltung der Zoll- und Licent-Pacht so oder so entschieden werde. Auf der Sitzung vom 28. 12. 1743[247] unter Teilnahme des Bürgermeisters, des Rats der Vierundzwanziger, der Zoll-Deputierten und von Matthias Valentiner wurde nach Verlesung des o. a. Briefes und einer schriftlichen Erklärung des nicht geladenen Loyt zunächst festgestellt, daß die Stadt das verlangte Darlehn von 100.000 Reichtalern teils bezahlt, teils in Bereitschaft hätte. Dann wurde noch erörtert, ob noch etwas zur Zoll-Pacht zugelegt werden könne, ob noch weiteres schriftlich vorzutragen sei, oder ob Deputierte nach Kopenhagen reisen sollten. Nach Feststellung, daß wegen eines Unterschusses von 1600 Reichstalern in der Licentkasse eine Erhöhung der Zoll-Pacht unmöglich sei, und Abstandnahme von der Absendung einer Deputation sagte Claeden zu, eine Antwort aufzusetzen, die er demnächst der Versammlung vorlegen wolle.[248]

Die Zoll-Pacht kam schließlich doch unter Dach und Fach, worüber ein nicht mehr festzustellender „hochedler hochgeehrter Herr Ratsverwandter" am 1. 2. 1744[249] vorweg von der Ehefrau des Gevollmächtigten Pauli bei der Rentekammer, Anna Pauli, mit der Bitte um Diskretion unterrichtet worden war. Während in den Ratsprotokollen am 13. 2. 1744[250] nur kurz vermerkt ist, „daß der König der Stadt den Zoll allergnädigst auf dem bisherigen Fuß belassen und der Zoll-Kontrakt nächstens einlaufen werde," schrieb Witte triumphierend in seinem Bericht, „Ihro Königl. Majest. habe den unnötigen Streit dadurch entschieden, daß sie unter dem Dato des 1. Februar nicht dem Magistrat und denen Deputierten, sondern einzig und allein denen gesamten Commercierenden der Stadt Flensburg auf zehn Jahre vom 1. 1. 1744 anzurechnen, die Zoll- und Licent-Gefälle für die bisherige Summe von jährlich 8500 Reichstalern in Pacht gegeben habe".[251]

Der Kampf um die Verlängerung der Zollpacht war geprägt durch völlig verschieden geartete Menschen, den jungen und energischen Bürgermeister Georg Claeden, den kompromißlosen und unversöhnlichen Kaufmann Hans Iversen Loyt und den zwielichtigen Amtsverwalter Matthias Kehlet. Der Zollverwalter Christian August Witte, der Chronist der harten Auseinandersetzungen, dankte am Ende seines Berichtes dem Allerhöchsten in allertiefster Ehrfurcht, daß er das gemeinsame Interesse einer ganzen commercierenden Bürgerschaft dem Privatnutzen eigennütziger einzelner Personen vorgezogen und auch Ihro Königl. Majest. zu einem gleichen Entschluß geleitet hat, wünschte den löblichen trafiquierenden Bürgern als Zollpächter gute Geschäfte in bester Eintracht und schloß mit den Worten: „So würden sie durch Gottes Segen und ihren Fleiß in kurzer Zeit ihre Commercia im schönsten Flore sehen und mit denen Holländern sagen können:

Concordia res parva crescunt,
Discordia magna dilabuntur."[252]

Die Pacht, die mit einem Unterschuß von 1600 Reichstalern in der Kasse[253] begann, wurde wieder zu einem schlechten Geschäft. Im Sommer 1748 betrug der Unterschuß schon 2700 Reichstaler, außerdem fehlten 500 Reichstaler zur Erfüllung von Zahlungs-

verpflichtungen. Auf der Sitzung vom 23. 7. 1748[254] wurde der Antrag der Licent-Deputierten, daß die Stadtkasse der Zoll- und Licentkasse helfen möchte, verworfen und nach langer Debatte auf Vorschlag des Kaufmanns Christian Dethleffsen beschlossen, daß die Kaufmannschaft die erforderlichen Gelder aufzubringen habe, zumal ihr ja die Pacht bewilligt sei, und die Licent-Deputierten alljährlich eine Kassenbilanz vorlegen sollten, damit man sehen könne, ob die Zolleinkünfte steigen und zum allmählichen Abtrag der Schulden ausreichen würden. Am 14. 2. 1752[255] mußte Claus Richelsen, als zum Zoll- und Licent-Wesen deputierter Ratsverwandter, unter Hinweis auf den o. a. Beschluß vom 23. 7. 1748 berichten, daß von den vorigen Schulden noch etwa Drittehalb Tausend Reichstaler im Nachstand seien, die wieder von der Kaufmannschaft aufgebracht werden müßten.[258] Trotzdem war man weiterhin an der Pacht interessiert.

Nachdem sich Loyt, der 1748 Bürgermeister in St. Nicolai geworden war, aus der Sache zurückgezogen hatte und die commercierende Bürgerschaft offenbar keinen gewichtigen Wortführer mehr hatte, unternahm überraschenderweise Bürgermeister Claeden zunächst einen Alleingang, indem er sich am 21. 7. 1753[257], ohne andere zu informieren, in einem privaten Schreiben streng vertraulich ratsuchend an den inzwischen bei der Rentekammer zum Justizrat beförderten Otto Georg Pauli und am gleichen Tage mit einem besonderen Schreiben an dessen Ehefrau, die bereits erwähnte Anna Pauli, wandte. Während Pauli am 28. 7. 1753[258] kurz antwortete, daß in der Sache noch nichts entschieden sei und daß er aber nach seinen Eidespflichten handeln müsse, entschuldigte sich Anna Pauli am gleichen Tage für den nichtssagenden Brief ihres Mannes, riet zu einer kurzen Eingabe, um den Standpunkt der Rentekammer zu ergründen, hielt aber auch eine mündliche Vorsprache für angebracht, sagte weitere Hilfe zu, bat um Verschwiegenheit und gab für den weiteren Schriftverkehr eine Deckanschrift in Kopenhagen an.

Claeden entschloß sich zur Reise nach Kopenhagen, wo er von Justizrat Bärens von der Rentekammer die Zusicherung erhielt, daß dieser sich für die Stadt Flensburg einsetzen wolle.[259] Als dann ein Schreiben der Rentekammer wegen des Darlehns einging, das auf der Sitzung vom 24. 8. 1753[260] behandelt wurde, glaubte man hierin „einige favorable Zeilen" erkennen zu können, wonach man sich Hoffnung machen dürfe, die Zollpacht zu behalten. Es wurde beschlossen, ein kurzes Memorial an den König und an die Rentekammer einzureichen.[261] Abschriften hiervon schickte Claeden am 1. 9. 1753[262] an Anna Pauli, die er bat, die Meinung ihres Mannes mitzuteilen, ob er auch an den Justizrat Bärens schreiben solle. Hierauf antwortete die Justizrätin bereits am 4. 9. 1753, er möge nicht nur an den Etatsrat Bärens, sondern auch an den Geheimen Rat Thott schreiben und dürfe nicht versäumen, den Herrn von Plessen bei dessen Rückreise durch Flensburg zu sprechen. Claeden war offenbar jedes Mittel recht, um zum Ziele zu kommen: er griff sogar zu Bestechungen. Jedenfalls bedankte sich Bärens am 24. 11. 1753[263] im Namen seiner „Haus-Obrigkeit" für die übersandte „Küchen-Provision", die „auf Ew. Hochedelgeborenen Gesundheit wird verzehret werden" und am gleichen Tage Anna Pauli[264] für „die gesandten Sachen", wobei sie in einem eingelegten Post Scriptum die Hiobs-Botschaft meldete, daß wegen der vielen Klagen in Dänemark und Norwegen über die Verpachtungen künftig der Zoll sowohl in Flensburg als auch in Eiderstedt für Königliche Rechnung verwaltet werden würde. Sie schlug dafür vor, „die Stadt möge sich etwas anderes ausbitten, was bei den gegenwärtigen Umständen leichter als sonst zu erlangen

wäre". Der ablehnende Bescheid der Rentekammer vom 27. 11. 1753[265] trug u. a. auch die Unterschriften von Thott, Bärens und Pauli.

Die vortragenden Räte, die Gegner der Verlängerung waren, hatten es nicht leicht, den König zu überzeugen,[266] dem sogar die allgemeine Verpachtung der Zoll- und Licenthebung — wie bereits in beiden Königreichen geschehen — auch in den Herzogtümern vorschwebte. Zu bedenken sei zwar, daß die Rentekammer am 2. 7. 1743 die Zusicherung gegeben habe, die Stadt brauche nicht vor Rückzahlung des Darlehns von 100.000 Reichstalern nebst Zinsen von dem Vertrag zurückzutreten; weil der Vorschuß aber noch nicht abgetragen sei, habe der Selbstfolge nach die Stadt und die commercierende Bürgerschaft einen Anspruch auf die Verlängerung der Pacht; dem stünde aber die Fassung in der Concession und Deklaration vom 1. 2. 1744 gegenüber, wonach bei Ende der Pacht der Stadt das Darlehn zurückgezahlt werden solle; die Stadt habe aber 1748 das Angebot auf Rückzahlung von rund 60.000 Reichstalern ausgeschlagen und eine Verzinsung von nur 4 % angeregt[267]; laut allerhöchster Resolution sei es aber bei dem bisherigen Zinssatz von 5 % für die ganze Summe geblieben, womit eine neue Rechtslage entstanden sei. Bei der Frage, ob Verpachtung oder Erhebung durch königl. Zöllner, sei zu bedenken, daß Versuche der ehemaligen Schleswig-Holsteinischen Kammer in Schleswig, verschiedenen Städten und deren Bürgerschaft Pachten anzutragen, fehlgeschlagen seien, selbst Glückstadt sei nach einem Versuch bald zurückgetreten, somit bestünde keine Hoffung für eine allgemeine Verpachtung in den Herzogtümern. Im übrigen sei es hinsichtlich Handel und Wandel sowie Preisgestaltung nicht gut, wenn die Zölle und Licenten durch landesherrliche Bediente genau nach Vorschrift, dagegen durch Pächter bekanntermaßen großzügig erhoben würden. Außerdem sei weiter zu bedenken, „daß bei einer ordentlichen Zoll- und Licenthebung, die bei einer so beträchtlichen Handels-Stadt als Flensburg nicht ausbleibenden vielen Unterschleife weit besser an das Licht gebracht und durch Verfügungen, welche die Erfahrung allmählich an die Hand giebet, abgestellt werden können". Dachte man hier vielleicht an das unrühmliche Ergebnis der Geschäftsprüfung durch den Zollinspektor Michael Lange im Jahre 1707 oder an die Behauptungen des Amtsverwalters Kehlet über die Redlichkeit der Flensburger Kaufleute aus dem Jahre 1740? Sollte demnach der Schluß gerechtfertigt sein, die Stadt habe trotz ständiger gegenteiliger Beteuerungen mit der Pacht doch ein gutes Geschäft gemacht? Sonst sind die beharrlichen Versuche auf Verlängerung der Verträge schwer erklärlich, denn die Sorge um die Vergabe an „einen der Stadt nicht wohlgesonnenen Fremden" kann nicht der alleinige Grund gewesen sein. Der König entschied sich nach den Vorstellungen der Rente-Kammer schließlich doch für eine Aufhebung, ließ aber in das Protokoll folgenden Schlußsatz aufnehmen: „Übrigens wird Unsere Rente-Kammer zu seiner Zeit von neuem versuchen, ob nicht eine generale Zollpacht in Unseren Herzogtümern mit Nutzen einzuführen sein möchte". Dazu ist es allerdings nicht mehr gekommen.

Die Stadt gab aber noch nicht auf. In der Sitzung vom 1. 12. 1753[268] wurde mit 15 Ja-Stimmen gegen 12 Nein-Stimmen, wozu jetzt auch Hans Iversen Loyt gehörte, beschlossen, den Bürgermeister Georg Claeden sowie den deputierten Bürger und Kaufmann Johann Gerhard Feddersen nach Kopenhagen zu entsenden, die sich dann mit einer mit 36 Unterschriften versehenen Vollmacht[269] namens der commercierenden Bürgerschaft auf den Weg machten.

Inzwischen waren in Flensburg aber auch andere Stimmen laut geworden. Während

Claus Richelsen, Ratsverwandter und Zolldeputierter, noch am 5. 12. 1753[270] an seinen Schwager Claeden nach Kopenhagen schrieb, daß in der Stadt die Meinung herrsche, die Kündigung der Pacht sei wohl nicht ernst gemeint, sondern ziele nur auf eine höhere Pachtsumme ab, deshalb die meisten lieber 13.000 Reichstaler geben würden, als „Fremde sich über den Kopf setzen zu lassen", — das war angeblich immer noch die größte Sorge — berichteten er und Peter Klautoft ihm drei Tage später am 8. 12. 1753[271], daß nun wohl alle Hoffnung verloren sei, zumal der künftige Königl. Zollverwalter Bärens, der Sohn des Etatsrats Bärens von der Rentekammer, sich bereits in Flensburg um ein Haus bemühe; übrigens sei Bärens ein „honorabler Mann", der nicht danach trachten würde, der Stadt „Ruin und Unglück" herbeizuführen, er habe auch dem letzten Verwalter des verpachteten Zolls, Otto Friedrich Owesen, zugesagt, ihn in seine Dienste zu nehmen.[272] Claeden und Feddersen brachen daraufhin ihre Bemühungen in Kopenhagen ab, und als die Rentekammer am 23. 12. 1753[273] im Nachgang zu ihrer Entscheidung vom 27. 11. 1753 verfügte, „daß Ihro Königl. Majst. Diederich Albrecht Bärens zum dortigen Zoll- und Licentverwalter, den Hans Bang aber zum dasigen Zoll-Kontrolleur Allergnädigst bestellet habe, welche auch gegen Neujahr oder doch einige Tage nachher allda eintreffen werden, denen die Zolldokumente und das Siegel auszuhändigen seien", stand das Ende der Zollpacht unumstößlich fest.

# III. Teil

## *Die Zollverwalter und Zollvorsteher*

Ab 1754 wurden die Zölle wieder auf königliche Rechnung erhoben. Ein königlicher Zollverwalter leitete die königlich dänische Zollkammer, aus der nach dem deutsch-dänischen Kriege von 1864 zunächst das herzoglich schleswigsche Zollamt und am 15. 9. 1867 das königlich preußische Hauptsteueramt, das am 19. 2. 1883 in Hauptzollamt umbenannt wurde, hervorgegangen sind.

Folgende Beamte waren Leiter dieser Dienststelle (Anhang 6):

### 1. Justizrat ~~Justus~~ Diederich Albrecht Bärens, Zollverwalter (1754—1803)

Er war der erste bestallte königliche Zoll- und Licentverwalter, der diesen Dienst bis 1803 fast ein halbes Jahrhundert lang versah.

Ihm wurde auf seinen Antrag von der Rentekammer die für sein Amt vorgesehene Bürgschaft von 2500 Reichstalern auf 2000 unter der Bedingung herabgesetzt, daß er die erhobenen Abgaben „monatlich allemal ungesäumet wieder abliefern und überhaupt Rechnung führen werde".[274] Während der Zollpacht wurde nur viermal im Jahr abgeliefert und mit der Rechnungsführung hatte es oft gehapert. Weil bisher die Zollgeschäfte auf dem Rathaus abgewickelt wurden, konnte Bärens nicht wie andere Zollverwalter eine Dienstwohnung erhalten, sondern mußte sich auch zur Unterbringung des Zollamts selbst ein geräumiges Haus verschaffen. Er erhielt dafür eine jährliche Gage von 300 Reichstalern und 3/4 der anfallenden Schreibgebühren, während der ebenfalls eingesetzte Kontrolleur Bang als Führer des Zoll-Kontrabuches 100 Reichstaler und 1/4 der Schreibgebühren erhielt.[275]

Bärens wohnte seit etwa 1764 bis mindestens 1803 in dem Hause Große Straße 52, das in seinem Auftrag „für 4500 Reichstaler ganz von neuem wieder aufgebaut wurde". Er muß ein kunstliebender Mann gewesen sein, denn er ließ als einer der ersten in der Stadt die repräsentativen Räume seines palaisartigen Hauses durch italienische Stukkateure im Rokokogeschmack reich verzieren. Auf diesem Grundstück hat sich zur gleichen Zeit auch das alte königliche Zollamt befunden, das auf einer Abbildung der Stadt Flensburg aus dem Jahre 1789 unter „Nr. 8 das Zoll-Hauss" bezeichnet ist. Die Gebäude sind noch vorhanden. Bis 1953 waren in seinem Treppenhaus auch noch mehrere eingebaute Gewehrständer für die hier stationierte Zollwache erhalten.[276]

Zu Zoll-Unterbedienten wurden bestellt:[277] Jürgen Aaroe, der bereits seit 1741 bei den Zollpächtern als Kontrolleur im Dienst war, unter Beibehaltung seiner bisherigen Dienstbezeichnung, ferner Johann Ottering, Christian Kielstrup und Jürgen Christoph Scharffenberg. Die drei zuletzt genannten, die als „Visitiere" eingesetzt waren und offenbar am Hafen und an sonstigen Gestellungsplätzen einen schweren Stand hatten, baten „zur Vermeidung allen empfindlichen Verdrusses und zur Vermehrung ihres Diensteifers" um Änderung ihrer Funktionsbezeichnungen, „weil die ungewöhnliche Benennung ihrer Bedienungen bei geringen Leuten ihnen zum verächtlichen Vorwurf gereiche und in

Ansehung der mehrenteils groben und stark ausschweifenden Schiffer und Fuhrknechte nicht die geringste Sicherheit gäbe".[278] Der König bewilligte ihnen am 14. 1. 1755 allergnädigst das Prädikat als Kontrolleur.[279]

Aus der Amtszeit des Justizrats Bärens, als der Kammerrat Niels Oschatz als Zollinspekteur und Christoph Emanuel Waitz als Kontrolleur tätig waren,[280] erhalten wir durch die Instruktion für die vier Zoll-Unterbediente vom 24. 9. 1791[281] — das waren s. Zt. die „Controlleurs und Visiteurs" Gottlieb Wilhelm Schulz, Johann Peter Sabelon, Adam Peter Boysen und Georg Johann Christian Vasmer — einen Einblick in die Dienstverteilung bei der Zollkammer in Flensburg und besonders in den Zollabfertigungsdienst am Hafen. (Anhang 7)

## 2. Kammerherr und Oberst Franz Christopher von Bülow, Zollverwalter (1805—1831)

Unter ihm wechselt das Zollamt seine Unterkunft. Leider kennen wir das Datum des Umzuges nicht. Wir hören nur von einem anderen Zollamtsgebäude, einem stattlichen zweistöckigen Giebelhaus, in der Norderstraße 72, welches die Zollbehörde im Jahre 1816 erwarb. Wo das Zollamt in der Zwischenzeit untergebracht war, ist nicht mehr festzustellen. Wir wissen nur, daß 1805 der Südermarkt und Kattsund „bis eine andere Einrichtung geschiehet" vorübergehend als Gestellungsplätze für die landwärts eingeführten Waren zugelassen waren, und daß durch „Königliche Resolution" vom 14. 8. 1810 in Flensburg ein „Zollpackhaus" gemietet wurde, über dessen Lage aber nichts bekannt ist. Nach Kündigung des Mietvertrages durch den Eigentümer wurde am 11. 5. 1812 von dem Kaufmann H. Boysen ein „am Friesischen Thore belegenes" anderes Packhaus angemietet. Durch eine Neufestsetzung der Miete am 5. 4. 1815 erfahren wir, daß neben dem Packhaus „Lokalitäten zum Aufenthalt der Zollbedienten" vorhanden waren.[282] Es ist durchaus möglich, daß das Zollamt nach dem Tode von Bärens noch eine Zeitlang mietweise in den bisherigen Räumlichkeiten verblieben war.

Als in der Stadt im Dezember 1815 bekannt wurde, daß das Zollwesen das dem Bürger Henning Lorenz Paulsen gehörende Haus auf dem Grundstück Norderstraße 72 - Schiffbrücke 39 zu kaufen beabsichtigte, bat die Kaufmannschaft die Generalzollkammer in einer mit 46 Unterschriften versehenen 14 Seiten langen Eingabe[283] „alleruntertänigst, daß bei Anschaffung eines königlichen Packhauses allda auf die Sicherheit und Zweckmäßigkeit desselben und dessen Lokals sowie auf den möglichsten Vorteil fürs Kommercium allergnädigst Rücksicht genommen werden möge". Das Grundstück Paulsen sei unpassend und zweckwidrig, es läge zu weit von den nur vor dem Kompaniehaus befindlichen Löschplätzen entfernt, die Schiffbrückstraße sei die einzige Auffahrt zur Stadt, 7/8 aller Güter von der Brücke gingen durch diese nach Süden, das vorgesehene Grundstück läge aber in entgegengesetzter Richtung im Norden, die Arbeits- und Fuhrkosten würden um das Doppelte steigen, die Schiffbrücke sei so schmal, daß 2 gewöhnliche Kaufmannswagen nicht aneinander vorbeifahren könnten, im inneren Hofe des Grundstücks Paulsen bestünde keine Wendemöglichkeit, Verkehrsstauungen seien deshalb unvermeidlich, wodurch die Zollaufsicht erschwert würde, es bestünde Feuersgefahr, weil im Norden eine Branntweinbrennerei, im Süden eine Schmiede und im Osten eine Schiffswerft sowie der Kran angrenze, wo ständig Pech und Teer unter freiem Himmel

abgekocht würden, außerdem seien wegen der abgeschiedenen Lage Einbrüche zu befürchten; deshalb sei ein Neubau zweckmäßiger und billiger, zumal ein großer Umbau auf dem Gewese von Paulsen unvermeidlich sei. Die Kaufmannschaft schlug einen Neubau auf dem freien Platz nördlich des Kompagniehauses vor, fügte eine Lageskizze bei und erklärte sich zu einer Lokalbesichtigung bereit.

Der Oberst und Zollverwalter von Bülow, der zum Gesuch äußerte, es beweise jedem, der die Lage kenne, daß kein Unparteiischer die Feder geführt habe, sondern nur solche, die eigene kaufmännische Interessen verfolgen wollten und nur die Hintertreibung des Planes im Auge hätten, konnte Punkt für Punkt widerlegen. Er lehnte aber grundsätzlich den Plan für einen Neubau nicht ab, befürchtete nur, daß es die Kaufmannschaft damit gar nicht so eilig habe, und äußerte Bedenken über den Bauplatz, der mehrere Male im Jahr durch Hochwasser überschwemmt würde.[284]

Der Plan für einen Neubau wurde weiterverfolgt. Die Kaufmannschaft wurde aufgefordert, sich verbindlich zu erklären, daß sie bereit sei, innerhalb einer bestimmten Frist und ohne Aufenthalt ein Packhaus zu errichten und zu unterhalten unter der Bedingung, daß sie die jetzt bestimmte Packhausmiete als Revenuen dafür erhalte, die Verwaltung und Aufsicht aber dem Zollwesen erhalten bleibe, und daß es der Zollkammer frei stehe, das Packhaus gegen Vergütung der Baukosten als Eigentum des Königs zu übernehmen.[285] Die Kaufmannschaft versuchte nun den Magistrat zu bewegen, den Bau durchzuführen. Die Stadt ließ sich aber hierauf nicht ein, sie war nur bereit, den erforderlichen Bauplatz unter der Bedingung zu überlassen, daß das darauf zu erbauende Haus den gewöhnlichen städtischen Abgaben unterworfen werde.[286]

Nachdem die Kaufmannschaft die im vorigen Jahr erhobene Packhausmiete, die Vorstellungen des Zollverwalters über die Größe des Baues — 40 Ellen lang, 30 Ellen breit und 3 Etagen hoch — erfahren und ein Gutachten des Kgl. Bauinspektors Kreyser über die Eignung des Bauplatzes[287] beschafft hatte, ließ sie Bauzeichnungen anfertigen.[288] Als sie aber die von Neujahr bis April 1816 tatsächlich erhobene Packhausmiete, die erschreckend niedrig war, erfuhr, verlor sie den Mut und zog ihren Antrag zurück. Sie legte zwar ihre Entwürfe vor, pries die Vorzüge eines Neubaues, bedauerte ihre lediglich durch die Zeitumstände bedingte Entscheidung und bat darum, daß das Packhaus nach ihren Plänen auf königliche Rechnung errichtet werden möge.[289] Die Generalzollkammer ließ sich aber hierauf nicht ein, sondern ordnete den Ankauf des Paulsen'schen Hauses an.

Nach dem Kaufvertrag vom 8. 9. 1816[290] bestand das Anwesen aus dem eigentlichen Wohnhaus und drei hintereinander liegenden zusammenhängenden Gebäuden, einem Stallgebäude, einem Steinhof, zwei Packhäusern, Wagenremisen, Schweinekoben für 30 Schweine und einem bis zur Schiffbrücke reichenden Garten, in dem sich früher eine Schiffswerft befand. Dies von der Norderstraße bis zur Schiffbrücke reichende Grundstück ist im Laufe der Zeit durch Ankauf oder Tausch von kleinen Stücken Land bis zur heutigen Ausdehnung vergrößert worden. (Anhang 8 und 9)

Die ersten Beamten, die auf dem neu erworbenen Grundstück unter ihrem Zollverwalter von Bülow als Kontrolleure oder Visiteure arbeiteten, waren: Kriegs-Rat Friedrich Christoph Ludwig Koch, Justus Heinrich Marxen, Leutnant Peter Hiersing, Kriegs-Rat Johann Detlev Sick, Friedrich Holzmann und Kriegs-Rat Johann Reimund Baumann.

### 3. Etatsrat Heinrich Möller, Zollverwalter (1832—1844)

Unter ihm wurde das Zollwesen nach der Zollverordnung vom 1. 5. 1838 umorganisiert und eine Zollerhebung im heutigen Sinne eingeleitet, sowie nach 1840 das alte kleine Packhaus abgerissen und 1842/43 an der Schiffbrücke das neue große Packhaus nach Entwürfen des königlichen Bauinspektors Meyer erbaut. In diesem Gebäude, das unter Denkmalschutz steht, war bis 1974 das Zollamt Flensburg-Hafen untergebracht.

Die nach dem Zollverwalter Möller genannten Vorsteher der „Flensburger Zollkammer" sind in den Hof- und Staatskalendern nicht mehr als „Zollverwalter" sondern als „Zollinspektoren" bezeichnet.

### 4. Capitain Conrad Elias von Oehl, Zollinspektor (1845—1851)

Von Oehl erlebte während seiner Amtszeit die Erhebung Schleswig-Holsteins im Jahre 1848. Er muß sich in seiner Amtsführung sehr geschickt und neutral verhalten haben, denn in dem im Jahre 1850 „von einem ungenannten stillen Beobachter herausgegebenen Schwarzbuch[201] mit einer Darstellung derjenigen Charaktere, welche in der Stadt Flensburg an unserer so ganz ohne Veranlassung hervorgerufenen Revolution tätigen Anteil genommen haben", ist er in dem das „verräterische Zollpersonal" behandelnden Abschnitt nicht genannt.

### 5. Justizrat C. F. Falk, Zollinspektor (1852—1863)

In der Zeit des Justiz-Rats Falk war eine Bahnlinie quer durch das Herzogtum Schleswig von Flensburg nach Tönning angelegt worden (1854). Man hoffte damals, auf diese Weise den Nord-Ostsee-Verkehr erheblich zu verbessern. Eine englische Schiffahrtsgesellschaft griff diesen Plan auf. Die von England kommenden Waren — insbesondere Kohle — sollten in Tönning auf die Eisenbahn und in Flensburg wieder von der Bahn in Schiffe umgeladen werden. Die beträchtlichen Kosten ließen sich anfänglich tragen, da man das gefährliche Fahrwasser des Skagerrak umging und vor allem den Sundzoll, der beim Passieren des Øresundes zu entrichten war, sparte. Um das Umladen in Flensburg zu erleichtern, wurde 1856 von dem inneren immer wieder verschlickten Hafenwinkel eine 257 m lange Brücke, die „Englische Brücke", in den Hafen hinausgebaut und das Eisenbahngleis vom Bahnhof auf den Brückenkopf hinausgeführt, wo die Schiffe für den Weitertransport der Waren anlegten.

Justizrat C. F. Falk hatte einmal Ärger mit der Eisenbahnverwaltung sowie mit Zollbeteiligten wegen der Zollabfertigung an der „Englischen Brücke", wie aus der Verfügung des Königlichen General-Zollkammer- und Commerz-Collegiums in Kopenhagen vom 11. 9. 1858 hervorgeht:[202]

*... mit dem Hinzufügen, daß das General-Zolldirectorat rücksichtlich des Verhaltens des Justiz-Rats Falk bei Gelegenheit der von ihm untersagten Einladung einer zum Transporte nach einem inländischen Orte bestimmten Partei verzollter Steinkohle an der erwähnten Brücke sich weiteres vorbehält, in dem diese Sache als eine offenstehende betrachtet werden soll, bis die Resultate der über die Aufführung und das Verhalten des*

*genannten Zollinspectors unterm 1. d.M. angeordneten Untersuchung vorliegen und eine endgültige Resolution in betreff der gegen ihn erhobenen Klage und Beschwerden abgegeben werden kann, wovon der Justiz-Rat Falk vorläufig gefällig in Kenntnis zu setzen ist.*

Das Transportunternehmen hatte nur kurzen Bestand. Kostspielige Havarien verschlangen den Profit und lähmten den Unternehmungsgeist, und als kurze Zeit darauf der Sundzoll aufgehoben wurde, konnten die Waren die Kosten des zweimaligen Umladens nicht mehr tragen, und das mit soviel Hoffnungen begonnene Unternehmen ging ein. Die Brücke, die immer mehr verfiel, verschwand 1883, als wieder verschlicktes Hafengelände zum Bau der „Kieler Bahn" zugeschüttet wurde.

## 6. Christian Carstensen, Zollinspektor (1864—1867)

Carstensen war Vorsteher des Zollamtes in der Übergangszeit nach dem Kriege von 1864, als das Schicksal der Herzogtümer Schleswig und Holstein noch nicht entschieden war. Er unterstand zunächst dem Zolldirektorat für das Herzogtum Schleswig und ab 1. 2. 1865 der Schleswig-Holsteinischen Zolldirektion in Flensburg, einer Vorgängerin der Zollabteilung der Oberfinanzdirektion in Kiel, aus der am 15. 9. 1867 die Provinzial-Steuerdirektion in Glückstadt hervorging. Die letzte aus seiner Zeit stammende Dienstflagge befindet sich heute im Zollmuseum in Århus.[293]

## 7. Steuerrat Hubert Meerholz, Obersteuerinspektor (1867—1891)

Meerholz war der erste preußische Vorsteher des am 15. September 1867 errichteten Amtes. Unter ihm wurden eine Expedition auf dem Packhof, vier Expeditionen an der Schiffbrücke und die Zollabfertigungsstelle am Bahnhof eingerichtet.

Seine Vertreter waren der Haupt-Amts-Rendant Schinkel und der Haupt-Amts-Kontrolleur Flitzner, die mit ihrem Vorsteher im Hause Norderstraße 72 wohnten. Ihnen waren nachgeordnet: 1 Ober-Revisor, 1 Ober-Steuer-Kontrolleur, 15 Haupt-Amts-Assistenten, 7 Revisions-Aufseher, 1 Berittener Steuer-Aufseher, 2 Steuer-Aufseher, 6 Haupt-Amts-Diener.[294]

Ein Bild des Steuerrats Meerholz und seiner Oberbeamten ist erhalten; es trägt folgende Aufschrift: „Ihrem scheidenden Departements-Rath, die Oberbeamten des Hauptsteueramtes, Flensburg am 1. Mai 1878." Die abgebildeten 6 Zöllner hatten damit ihrem Bezirksrat — das war ein Referent der Obersteuerdirektion, dem das Hauptsteueramt Flensburg zur besonderen Betreuung anvertraut war — ein Abschiedsgeschenk gemacht.

In dem Adreßbuch der Stadt Flensburg des fraglichen Jahres sind folgende Zoll-Oberbeamte aufgeführt:[295] Meerholz, Hubert, Steuerrat; Schinkel, M. P., Haupt-Steuer-Amts-Rendant; Eckmann, A., Ober-Steuer-Kontrolleur; Balzer, August, Ober-Steuer-Kontrolleur; Müller, H. Ober-Steuer-Kontrolleur; v. Peritzhoff, Siegmund, Zollinspektor. Der würdige Zöllner in der Mitte des Bildes kann nur der Steuerrat Meerholz sein. Die anderen Beamten lassen sich leider nicht mehr bestimmen.

## 8. Steuerrat Gustav Heitmeyer, Oberzollinspektor (1892—1903)

Aus der Amtszeit des Steuer-Rates Gustav Heitmeyer sind keine besonderen dienstlichen Ereignisse bekannt. Wir wissen aber von kleinen an sich unbedeutenden Vorgängen, die kulturgeschichtlich von gewissem Interesse sein dürften.[296] Sie ergaben sich aus den beengten Wohnverhältnissen und auch daraus, daß man aus den Wohnungen der Hinterhäuser zu beiden Seiten des schmalen im Mittelteil nicht bebauten fiskalischen Grundstückes einen freien Einblick in die Vorgänge beim Zoll hatte. Vielleicht haben auch die sozialen Unterschiede der Bewohner mit dazu beigetragen, das nachbarliche Verhältnis zeitweise zu trüben.

Eines schönen Tages ging nämlich folgendes Schreiben der städtischen Polizeiverwaltung vom 24. 11. 1897 beim Hauptzollamt ein:

*In den Dienstgebäuden des Königl. Hauptzollamtes Norderstraße 72 befindet sich auf dem Dachboden eine zu der Wohnung des Herrn Steuerrats Heitmeyer gehörige, gegenwärtig als Schlafraum des Dienstmädchens benutzte Kammer, deren Wände unverputzt sind und deren Verbindung mit dem darunter liegen Geschoß durch eine bloße Holztreppe hergestellt ist. Der ferneren Benutzung dieses Raumes zu dem gedachten Zwecke stehen die gewichtigsten feuer- und sicherheitspolizeilichen Bedenken entgegen. Das Königl. Hauptzollamt wird deshalb ergebenst ersucht, umgehend dafür Sorge tragen zu wollen, daß diese Kammer, die übrigens auch in ihrer Höhe den Vorschriften nicht entspricht, als Wohn- oder Schlafraum für Menschen weiterhin nicht benutzt wird.*

*Einer gefälligen Bestätigung, daß dem gestellten Ersuchen stattgegeben ist, darf demnächst entgegengesehen werden.*

*gez. Dr. Todsen*

Heitmeyer reagierte und anwortete daraufhin am 4. 12. 1897 wie folgt:

*Auf das gefällige, an das hiesige Hauptzollamt gerichtete Schreiben vom 24. v. Mts. No. 1058 B erwidere ich ergebenst, daß dem Hauptzollamt eine Einwirkung auf die Benutzung meiner Wohnräume nicht zusteht. Ich bemerke jedoch, daß der von meinem Dienstmädchen benutzte Schlafraum geräumt ist und fernerhin als Schlafstube nicht mehr benutzt werden wird.*

*gez. Heitmeyer*

Ob zwischen diesem und folgendem Vorfall eine Beziehung besteht, kann natürlich nicht unterstellt werden. Heitmeyer muß sich aber über irgend welche Vorfälle so geärgert haben, daß er keinen anderen Ausweg als den zur Polizei fand, wie aus folgendem Protokoll hervorgeht:

*Die Polizeiverwaltung*
*J.-No. 5712*

*Registriert,*
*Flensburg, den 25. Mai 1898*

*Der Oberzollinspektor, Steuerrat Heitmeyer, wohnhaft hierselbst Norderstraße 72, läßt durch einen Zollbeamten folgende Anzeige beschaffen:*

*Auf dem Hofe des Bäckermeisters H. Clausen, Norderstraße No. 70, befindet sich eine Abzugrinne, welche derart verunreinigt und verstopft ist, daß das abfließende Was-*

*ser nicht seinen bestimmten Abfluß finden kann, sondern auf dem Hofe übertritt und sogar das fiskalische Grundstück verunreinigt.*

*In dem Hinterhause des Privatiers Julius Metzger, Schiffbrücke 38, welches an das fiskalische Grundstück grenzt, wird von den Bewohnern des ersteren aller möglicher Hausabfall, als Lumpen, Papier, Knochen, zerbrochene Gläser usw. nach dem letzteren übergeworfen, so daß von Zeit zu Zeit eine Reinigung seitens des Zollamtes vorgenommen werden muß, daß bei solchen Reinigungen fuderweise Unrat abgefahren werden muß.*

*Der Herr Steuerrat Heitmeyer läßt bitten, diesen Übelständen baldigst abhelfen zu wollen.*

*Beglaubigt:*
*gez. Schwichtenberg*
*Polizei-Sergeant*

Der Polizei-Sergeant Kudell, der mit den Ermittlungen beauftragt war, gab folgenden Bericht:

*Die Bewohner des Hintergebäudes 38, Telegraphenbote Fischer, Arbeiter Thomsen, Lorenzen und Ohlfsen kommen in Frage, eine bestimmte Person ließ sich jedoch nicht feststellen. Die letzteren sind auf diese Ordnungswidrigkeit aufmerksam gemacht.*

*Eine Verunreinigung der in Frage kommenden Rinne sowie des Zollhofes ist zur Zeit nicht wahrgenommen worden, hingegen befindet sich in dem Zollhofe an der Grenzeinfriedung, 2 m von dem oben genannten Hintergebäude entfernt, ein Pissoir, in welchem kein Eimer vorhanden ist. Der daselbst abgeschlagene Urin fließt in der offenen Regenrinne des Zollhofes entlang; auch lagerte in der Rinne unter und neben dem cirka 3 m langen Pissoir cirka eine Handkarre voll Erde, die von Urin voll getränkt und schon in Morast übergegangen ist und gesundheitsschädlichen Geruch verbreitet.*

*Die Anschaffung eines Eimers sowie sofortige Reinigung der Morastmasse ist notwendig.*

*Der Zollbote (Name nicht bekannt) ist auf diese Ordnungswidrigkeit aufmerksam gemacht und zur Übermittlung dieses an den Oberzollinspektor aufzufordern.*

*gez. Kudell, Polizei-Sergeant*

Das Königl. Hauptzollamt, dem der Rapport „mit dem Ersuchen gefälligst Kenntnis zu nehmen und das Erforderliche veranlassen zu wollen", übersandt worden war, gab ihn „mit dem Bemerken ergebenst zurück, daß das fragliche Pissoir abgebrochen ist und nicht weiter benutzt wird". Unterschrieben hatten: Heitmeyer, Oberzollinspektor; Schinkel, Hauptzollamts-Rendant; Carstensen, Hauptzollamt-Kontrolleur.

Amtliche Schreiben mußten s. Zt. von 3 Beamten, der sogenannten „Dreieinigkeit", vollzogen werden.

## 9. Zollrat Hermann Hass, Oberzollinspektor (1904—31. 12. 1920)

*Hass wurde am 22. 3. 1852 in Meldorf, Kreis Süderdithmarschen, als Sohn des Kreistierarztes geboren. Er soll während seiner Zöllnerlaufbahn 18 mal umgezogen sein und*

*war u. a. in Bogoslaw bei Bromberg, Gnesen, Posen, Aachen, Emmerich, Verden, Hamburg und Flensburg eingesetzt. Er starb am 11. 12. 1921 in Brunsholm, Kreis Flensburg-Land, bei seiner Tochter Helene, die am 23. 7. 1917 den Gutsbesitzer Franz Brix auf Gut Brunsholm (Angeln) geheiratet hatte, und wurde am 15. 12. 1921 auf dem Friedenshügel in Flensburg beerdigt; das Grab ist noch erhalten.*[297]

Unter der Amtsleitung des Zollrates Hass wurden große Bauvorhaben in Angriff genommen. Das aus der Zeit um 1800 stammende Giebelhaus an der Norderstraße war inzwischen stark baufällig geworden und entsprach nicht mehr den Anforderungen. In diesem alten Gebäude mit seinen schmalen Hinterhäusern war außer 3 Familien das Hauptzollamt äußerst beengt und selbst für damalige Zeiten recht bescheiden untergebracht.

Es hat lange gedauert, bis die Bauwünsche in Erfüllung gingen. Schon im Jahre 1908 lagen Pläne für den Bau eines neuen Hauptzollamtsgebäudes und einer Dienstwohnung für den Vorsteher vor.[298] Man wollte nach Abbruch der Vordergebäude auf dem Grundstück gleichzeitig zur Norderstraße hin die Dienstwohnung und auf dem Hofplatz hinter dem 1843 erbauten Packhofgebäude das Hauptzollamtsgebäude errichten. Es war aber seinerzeit nicht klar, ob bei dem Grundstück ein nachbarliches Fenster- und Traufrecht bestand. Dies sollte erst im Wege einer Feststellungsklage geklärt werden. Bei dieser Sachlage war es ungewiß, wann mit den Bauarbeiten an der Norderstraße begonnen werden konnte. Deshalb wurde der Bau des Dienstwohngebäudes zunächst zurückgestellt. Dagegen wurde wegen der großen Mängel der Diensträume des Hauptzollamts die Erstellung des auf dem mittleren Teile des Grundstücks zu errichtenden hauptamtlichen Geschäftsgebäudes zügig durchgeführt.

Der Neubau des Hauptzollamts wurde am 2. 10. 1911 an die Zollbehörde übergeben. Aus der Übergabeverhandlung geht hervor, daß bei der Bauausführung eine Ersparnis von rund 3.500 Mark gemacht worden war. Es wurde deshalb vorgeschlagen, noch einige Arbeiten auszuführen und kleine Anschaffungen zu machen. Unter anderem war angeregt, für das Dienstzimmer des Vorstehers ein Kaiserbild zu beschaffen. Dieser Wunsch ging aber nicht in Erfüllung, denn nach einer Entscheidung des Finanzministers war die Aufwendung staatlicher Mittel für Schmuckstücke in Dienstzimmern unzulässig.

Der Neubau des Hauptzollamts war der Oberzollkasse offenbar nicht gebührend angezeigt worden. Jedenfalls wies die Oberzolldirektion in Altona das Hauptzollamt an, der Oberzollkasse baldigst eine Bescheinigung über die Inventarisation des neuerbauten Hauptzollamtsgebäudes zu übersenden.

Daraufhin wurde bescheinigt, daß das neuerbaute Hauptzollamts-Gebäude in Flensburg in dem Immobiliar-Inventarium des Hauptzollamtes zu Flensburg auf Seite 2 unter No. 1 sich richtig eingetragen befindet.

Der Prozeß um das Fenster- und Traufrecht endete inzwischen mit einem Vergleich. Dieser war am 4. 10. 1910 der Oberzolldirektion vom Regierungspräsidenten in Schleswig dringend empfohlen, da mit dem Neubau des Dienstwohngebäudes wegen großer Baufälligkeit des alten Wohnhauses baldmöglichst begonnen werden sollte. In diesem Vergleich vom 6. 12. 1910 erkennt der Fiskus für sich und seine Besitznachfolger die Verpflichtung an, das Regenwasser von den Dächern des Clausen gehörigen Hauses entgegenzunehmen und abzuleiten. Clausen verzichtet für sich und seine Besitznachfolger

auf das Recht, einen Dachüberfall seines Hauses nebst Wasserrinne in das fiskalische Grundstück hineinragen zu lassen und gestattet dem Fiskus, hart an die nördliche Mauer des Hauses Norderstraße 70 heranzubauen. Der Dachüberfall wird beseitigt. Der Fiskus errichtet auf dem Clausen'schen Hause ein Satteldach mit Fenstern zur Erhellung des darunter liegenden Hauses. Die Kosten der Neueinrichtungen trägt der Fiskus. Clausen erhält vom Fiskus eine Entschädigung von 2.500 Mark.

Der Bau des Dienstwohngebäudes hat nicht unter einem besonders guten Stern gestanden. Immer wieder gab es Verzögerungen. Das alte Haus wurde in der Zeit vom 10. 11. 1911 bis zum 10. 4. 1912 abgebrochen. Der erste Antrag auf Baugenehmigung wurde von der Baupolizei am 17. 5. 1912 abgelehnt, weil der Vorbau um 40 cm über die festgesetzte Fluchtlinie hinausragte. Daraufhin wurde die Baufluchtlinie durch das städtische Vermessungsamt abgesteckt. Nach dem zweiten Bauentwurf, der am 14. 6. 1912 zur Genehmigung eingereicht wurde, wurde die Fluchtlinie wieder überschritten. Die Baukommission sah aber großzügig über die geringe Überschreitung des Vorbaues um 15 cm hinweg und erteilte am 4. 7. 1912 die Bauerlaubnis. Auch die Kunstkommission, die nach dem Ortsstatut zu hören war, gab ihre Zustimmung, allerdings mit der Bemerkung, daß „die Lösung des Erkers nicht glücklich zu sein schien."[299]

Auch mit dem Nachbarn im Norden hatte es damals Auseinandersetzungen gegeben. Beim Bau des Dienstwohngebäudes waren Beschädigungen seines Grundstückes entstanden. Der Fiskus entschloß sich wieder zu einem Vergleich, zahlte eine Vergütung von 5.600 Mark und trat zur Grenzberichtigung eine Teilfläche von 2 qm ab. Das Dienstwohngebäude wurde am 17. 3. 1913 fertiggestellt.

Das Gesicht des Hauptzollamts hat sich im Laufe der Zeit von der Norderstraße zur Schiffbrücke hin verändert. In dem Hause Norderstr. 72, in dem bis 1911 die Verwaltungsstellen des Hauptzollamts untergebracht waren, wird sich wahrscheinlich kein großer Publikumsverkehr abgespielt haben. Wer ein Anliegen beim Zoll hatte, ging in das Zollpackhaus an der Schiffbrücke. Es ist daher erklärlich, daß in vielen Stadtplänen aus alter und neuer Zeit das „Zollamt" nicht an der Norderstraße, sondern an der Schiffbrücke verzeichnet ist. Die Front des Hauptzollamts zeigt — wenn auch als Hinterhaus — zur Schiffbrücke, von der es leichter als von der Norderstraße zu erreichen ist. Aus diesem Grunde hat das Hauptzollamt vor einigen Jahren auch seine Postanschrift von Norderstraße 72 in Schiffbrücke 39 umgeändert.

Hass erlebte noch im Jahre 1920 in hohem Alter im letzten Jahre seines Dienstes die Verlegung der deutsch-dänischen Grenze nach dem ersten Weltkriege und die völlige Neubegrenzung des Bezirks des Hauptzollamts Flensburg. Die mit der Einrichtung der neuen Grenze verbundene große Arbeit hat er aber im wesentlichen dem damaligen Zollsekretär, späteren Oberregierungsrat, Wilhelm Jensen — einem gebürtigen Flensburger — überlassen, der später durch den am 100. Jahrestage der Errichtung des Deutschen Zollvereins, am 1. 1. 1934 herausgegebenen Kommentar zum Vereinszollgesetz vom 1. 7. 1869 bekannt wurde.

Hass gehörte als Vorsteher des Hauptzollamts zu den Honoratioren der Stadt und besuchte regelmäßig ihren Stammtisch im „Schwarzen Walfisch" in der Angelburger Straße. Er soll über alle Maßen korrekt gewesen sein und hat sich aus diesem Grunde auf seinen vielen und langen Dienstreisen durch seinen Bezirk, die er mit seinem getreuen Kutscher Christian Christiansen, genannt Krischan, in seiner „Kalesche" machte, nie

zum Essen und Trinken einladen lassen; daher führte er stets — sicherheitshalber — eine Erbswurst mit sich und bat nur um heißes Wasser, um sie zuzubereiten. Er war hart und streng im Dienst, was damals vielleicht mit „zum Dienstanzug" solcher Persönlichkeiten gehörte, die als Könner mit besonderer Prägung auf bevorzugtem Posten standen. Mit seinem Vertreter, dem Oberzollrevisor Thies, der den Packhof an der Schiffbrücke leitete, stand er auf Kriegsfuß; sie sollen sich manchmal über den Hof recht kräftige „Verbalinjurien" zugerufen haben.[300] Andererseits hat Hass ein mildes, verständnisvolles Herz gehabt, wie nachstehende anekdotenhafte Schilderungen von Pensionären zeigen. Regierungsrat a. D. Karl Kaiser,[301] der am 12. 12. 1905 als Zollsupernumerar beim Hauptzollamt Flensburg eingetreten war, berichtet folgendes:

*Mir ist eine Episode unvergeßlich. An seiner Dienstzimmertür stand auf weißem Porzellanschild „Hass - Oberzollinspektor". In meiner damaligen Unkenntnis der Benennung von Beamten meinte ich, den langen Titel abkürzen zu können und nannte ihn „Herr Inspektor".*

*Eines Tages rief er mich auf den Flur heraus: „Herr Supernumeror"! — „Herr Inspektor"! „Wat steiht dor an min Dör"?*

*„Hass, Oberzollinspektor"! „Aha! Dat gift'n Inspekter bi de Straatenbahn, ok'n Inspekter bi de städtische Abfuhr, dat is de Schiethusinspekter! Ik bin Obertollinspekter! Marken Se sik dat, Herr Supernumeror"!*

*Ich habe mir das natürlich gemerkt.*

Von Zollrat a. D. Peter Möller,[302] der im Februar 1920 als Zollsupernumerar beim Hauptzollamt Flensburg eingetreten war, liegt eine ähnliche Schilderung vor:

*„Der alte Hass" war als damaliger Oberzollinspektor und Titular-Zollrat in seinem weißen Bart und seinem langen grünen Interimsrock eine wahre Respektsperson, der mit uns jungen übermütigen Leuten, die wir alle Teilnehmer des ersten Weltkrieges waren, gut umgehen konnte. Er brachte mir gleich am ersten Tage eine gute Lehre bei, die ruhiges Überlegen und Durchdenken bedeuten sollte, er sagte: „Min Jung, dat will ik Di seggen, Du mußt ümmer ruhig allens dörchlesen, dat swatte sünd de Bookstaven!" Er sagte dann weiter, wobei er zum dienstlichen „Sie" überwechselte: „Un dat will ik Sie segg'n, dor is een Barg Schriewerie bi'n Toll, un nu goht Sie röber in die Kanzli. Dor fangt wi an!" Und so begann meine Laufbahn beim Zollassistenten Paul Lölhöffel von Löwensprung, einem kleinen, älteren Männchen mit guter Handschrift, der alle Entwürfe der Zollsekretäre in Reinschrift fertigte. Aber meine Apothekerschrift fand wenig Anklang bei ihm, für den Schreiben mit der Feder eine wahre Kunst war.*

## Die Verlegung der Grenze im Jahre 1920

Nach der Abstimmung im Jahre 1920 wurde die Grenze bis vor die Tore der Stadt Flensburg verlegt. Die „Grenze von 1920" trat zwar formell am 15. 6. 1920 in Kraft, sie war aber noch nicht genau festgelegt und bezeichnet. Auch war die genaue Lage der Grenzübergangsstellen noch nicht bestimmt. Erst in der Vollsitzung der Grenzregulierungskommission vom 22. 9. 1920 in Sonderburg wurde die Grenze endgültig festgelegt. Ende November war die Absteckung beendet, so daß die Grenze dann am 1. 1. 1921

8.00 Uhr vormittags in ihrer ganzen Ausdehnung zu Wasser und zu Lande endgültig in Kraft treten konnte.[303] Der Grenzstein Nr. 1 steht an der Brücke über die Krusau nahe der Schusterkate in der Bucht von Wassersleben, der letzte Grenzstein Nr. 279 westlich von Norderdeich im Wattenmeer der Nordsee.

Über die Grenzverlegung liegen Schilderungen von Beamten vor, die seinerzeit maßgeblich daran beteiligt waren. Es sind dies Regierungsrat a. D. Glöckner in Kiel, Regierungsrat a. D. Kaiser in Niederlahnstein, Regierungsrat a. D. Lorentz in Kiel und Zollrat a. D. Beckendorff in Flensburg.

Nach ihren Berichten verlief die Übergabe der Zollbauten an die dänische Zollverwaltung reibungslos. Hierbei war eine große Arbeit geleistet worden, die von allen beteiligten Zöllnern viel Geschick und Takt verlangte. Nach dem Ergebnis der Abstimmung in der ersten Zone bestand über das Schicksal der in dieser Zone gelegenen Zollämter kein Zweifel. Da die endgültige Grenze im Süden aber noch nicht festlag, hatte man genügend Zeit, um die Bestände aufzunehmen und in Ruhe abzuwickeln. Das geschah mit gewohnter Gründlichkeit. Die Dänen wollten nur die Gebäude übernehmen, an den spartanisch einfachen Einrichtungsgegenständen hätten sie kein Interesse. Diese wurden nach Flensburg geschafft, wo sie die großen Böden des alten Zollpackhauses füllten.

Nach Angaben von Regierungsrat a. D. Kaiser, der seinerzeit in der beim Hauptzollamt Flensburg eingerichteten Abwicklungsstelle „Rückverlegung der Grenze"[304] arbeitete, handelte es sich hier um Schränke, Regale, Tische, Stühle, Stehpulte, Schreibgeschirre, Spucknäpfe, Geldschränke, eiserne Geldkisten bis herunter zur kleinsten „Klamotte", teils heil, teils zerbrochen, aber alles noch so, wie es von den Preußen nach 1867 an die damalige neue Grenze geliefert war. Nach preußischer Ordnung wurde Stück für Stück registriert und nach Abruf weitergeleitet. Bei manchen Dienststellen im Oberfinanz-Bezirk findet man heute noch Gegenstände mit Stempeln alter Zollstellen Nordschleswigs. Die Gebäude selbst wurden der dänischen Zollverwaltung in aller Form übergeben.[305]

Zur Zeit der Abstimmung waren die 3 Obergrenzkontrollbezirke an der Königsau wie folgt besetzt:

Spandet (im Westen): Oberzollkontrolleur Jacobsen, 1963 als Regierungsrat a. D. in Obernzell/Donau verstorben;
Schottburg (in der Mitte): Oberzollkontrolleur Lorentz, als Regierungsrat a. D. 1965 in Kiel verstorben;
Christiansfeld (im Osten): Oberzollkontrolleur Beckendorff, jetzt Zollrat a. D. in Flensburg.

Diese 3 Beamten, die schon vorher vorsorglich Anweisungen erhalten hatten, ihre Pferde und Fahrzeuge zu verkaufen, sowie Oberzollkontrolleur Hinrichsen, Leiter des Obergrenzkontrollbezirks in Augustenburg auf der Insel Alsen — zuletzt Regierungsrat a. D. in Oldenburg i. O. — bekamen kurz vor dem 15. 6. 1920 den Auftrag, den Grenzaufsichtsdienst an der Königsau abzubauen und ihn an der neuen Grenze wieder einzurichten. Als Standorte waren vorgesehen: Für Jacobsen Neukirchen, Lorentz Ladelund, Beckendorff Flensburg und Hinrichsen Gelting. Die gesamte neue Grenze unterstand dem Hauptzollamt Flensburg. Der Abbau des Grenzaufsichtsdienstes ging reibungslos vor sich. Der Abschied war nach Angaben des Regierungsrats

a. D. Lorentz fast wehmütig, denn die Beamten hatten ein recht gutes Verhältnis zur Bevölkerung, die besonders in den letzten schweren Jahren „ihren Zöllnern" jede nachbarliche Hilfe gewährt hatte. Der Aufbau des Aufsichtsdienstes an der neuen Grenze war mit den größten Schwierigkeiten verbunden. Es war nichts vorbereitet; es konnte vielleicht auch nichts vorbereitet werden, weil einerseits der genaue Verlauf der Grenze ja noch nicht festlag und andererseits die Verwaltungsorgane nach dem verlorenen Kriege noch nicht einwandfrei arbeiten konnten. Die Oberzollkontrolleure waren anfangs auf Mietfuhrwerke und Mietpferde angewiesen. Erst im Herbst bekamen sie eigene Fahrzeuge und Pferde von den Husaren aus Schleswig. Nur mit Mühe gelang es ihnen, die Beamten, deren Familien noch an der alten Grenze geblieben oder irgendwo in Schleswig-Holstein untergekommen waren, besonders auf dem Lande, mit voller Verpflegung unterzubringen. Als im Spätherbst 1920 Wohnbaracken aufgestellt wurden, konnten die Grenzer ihre Familien nachholen. Diese primitiven Wohnverhältnisse fanden ihr Ende, als um 1923 schöne Massivbauten fertiggestellt waren. Die Bevölkerung war den alten Grenzern und den neu eingestellten Hilfszollaufsehern, die zum größten Teil noch die feldgraue Uniform aus dem Kriege trugen, ganz im Gegensatz zu den Verhältnissen an der alten Grenze, nicht wohl gesonnen.

Nach der Unterbringung der Grenzer, Einrichtung der Grenzaufsichtsstellen, Festlegung der Beobachtungspunkte und Einrichtung der Grenzübergangsstellen war als schwierigste Aufgabe der Ankauf von Grundstücken oder Häusern zu bewältigen. Die Inflation begann; keiner wollte verkaufen. Wer es doch tat, bot nur ungünstig gelegenes Land außerhalb der Dörfer an.

### *a) Zollamt Kupfermühle*

Während auf dänischer Seite in der Ortschaft Kruså die Möglichkeit bestand, das Zollamt in einem unmittelbar an der Straße und in Grenznähe gelegenen Hause (alte Gastwirtschaft) unterzubringen, befand sich auf deutscher Seite beiderseits der Straße weit und breit nur Wald. Das nächste an der Straße gelegene Gebäude lag etwa 1 km südlich und gehörte zur Gemeinde Wassersleben. Diese Verhältnisse zwangen dazu, das Zollamt zunächst behelfsmäßig unterzubringen. Das Zollamt erhielt die Bezeichnung „Zollamt Kupfermühle" nach dem in der Nähe gelegenen Ort Kupfermühle, der wiederum seinen Namen nach dem ehemaligen Kupferverarbeitungsbetrieb (Crusauer Kupfer- und Messingwerke GmbH.) erhalten hat. In der Zeit von Juni bis November 1920 wurde die Zoll- und Paßabfertigung in einer an der Vorderseite offenen Baracke primitivster Art in den Ausmaßen 6 x 2 m vorgenommen. Die Flensburger Nachrichten berichteten am 26. 8. 1920 über die Verhältnisse beim Grenzübergang folgendes:

*Kurz vor Krusau erhebt sich eine längliche, offene Bretterbude. Davor ein Paßaufseher in gewöhnlichem Schreiberrock und zwei laubfroschgrüne Zöllner. Das ist erstmals alles. Hier heißt es: „Halt!" Unten beim Ort sieht man links am Wege auf einem Stuhl einen dänischen Beamten sitzen, welcher den Leuten die Pässe abnimmt.*

Im November 1920 war auf dem Hang an der westlichen Straßenseite eine feste Baracke fertig, in deren nördlichem Teil die Zoll- und Paßabfertigung untergebracht wa-

ren; im südlichen befanden sich zwei Dienstwohnungen für Zollbeamte. Die Baracke ist erst im November 1929 abgebrochen worden.

Die Errichtung eines massiven Dienstgebäudes verzögerte sich, weil der Grunderwerb besondere Schwierigkeiten bereitete. Grundbesitzer war damals der Gutsbesitzer und Kommerzienrat Hübsch in Kruså, dessen Gut durch die Grenzziehung grenzdurchschnitten wurde. Der für das Zollamt und die Dienstwohngebäude benötigte Baugrund konnte erst im Jahre 1922 von ihm für die damalige Reichsfinanzverwaltung erworben werden. Die fortschreitende Geldentwertung in Deutschland und die Tatsache, daß anderer Grund und Boden nicht in Frage kam (was der Besitzer auszunutzen wußte), werden die Ankaufsverhandlungen erschwert haben. Durch diesen einzig möglichen Grunderwerb wurde allerdings eine Lage geschaffen, die es der Zollverwaltung fast unmöglich machte, ihre Zollamtsanlagen später zu erweitern. Der Gutshof Kruså ging im Jahre 1924 in den Besitz des Kgl. Dän. Staats-Fiskus (Landwirtschaftsministerium) über. Das erste Zollamt Kupfermühle ist westlich des inzwischen stillgelegten Teiles der „Bundesstraße 76" von Ländereien (Wald) umgeben, die zwar im Bundesgebiet liegen, aber dem dänischen Staat gehören. Unmittelbar östlich der ehemaligen Bundesstraße verläuft in Länge der früheren Zollstraße und des damaligen Zollhofes die Bundesgrenze. Die dahinterliegende Wiese gehört ebenfalls dem dänischen Staat und liegt auf dänischem Hoheitsgebiet. Das alte Zollamt Kupfermühle war somit von allen Seiten von dänischem Staatsgebiet eingeschlossen.

Der Neubau des Zollamts, den — nach Aussagen von Teilnehmern an der Übergabe — hohe Vorgesetzte als „viel zu aufwendig und viel zu großzügig" bezeichnet haben sollen, wurde am 6. 10. 1923 in Betrieb genommen. Es hat nicht viele Jahre gedauert, bis sich herausstellte, daß die Abfertigungsanlagen dem Verkehr nicht mehr gewachsen waren.

### *b) Zollamt Harrislee*

Auch hier ähnliche Schwierigkeiten wie beim Zollamt Kupfermühle: Eine neue Grenze — deren Verlauf noch nicht genau feststand —, im Norden eine größere Ortschaft mit Bahnhof (Padborg), im Süden flaches freies Land, dazwischen eine Landstraße mit einer Decke aus Schotter und Kies — der „Ochsenweg" —, an der weit von der Grenze entfernt ein kleiner Bauernhof und die Gastwirtschaft „Zur Krone" lagen, das nächste Dorf — Harrislee — etwa 3 km landeinwärts.

Die Dänen konnten ohne große Schwierigkeiten am Ortsausgang von Padborg unmittelbar an der neuen Grenze ein Zollamt errichten, dem sie den die Lage bezeichnenden Namen „Oksevejens Toldkontrol" (Zollkontrolle am Ochsenweg) gaben. Auf deutscher Seite wurde die Zollabfertigung ab 1. 9. 1920 lange Zeit im Saale der Gastwirtschaft „Zur Krone", die etwa 750 m von der Grenze entfernt lag, durchgeführt. Für die Paßabfertigung war unmittelbar an der Grenze eine kleine Bretterbude errichtet. Abgabepflichtige Waren wurden von der Grenze mit Ansagezetteln überwiesen. Eine Umgehung der Zollabfertigung war dabei nicht zu befürchten, da die Straße keine Abzweigungen hatte.

Die Arbeiten für den Bau eines Zollamtes kamen nur langsam in Gang. Weil der Eigentümer des allein in Frage kommenden Baugeländes stark überhöhte Forderungen stellte, wurde ein Enteignungsverfahren erforderlich, das am 4. 11. 1922 endete. Die Bau-

arbeiten schritten dann schnell voran und am 20. 7. 1923 konnte das neue Amtsgebäude bezogen werden. Die „Flensburger Nachrichten", denen die amtliche Bezeichnung des Grenzüberganges offenbar nicht bekannt war, berichteten über die Ingebrauchnahme der neuen Paß- und Zollgebäude an der „deutsch-dänischen Grenze zwischen Harrislee und Pattburg." Das Zollamt hieß zunächst „Harrislee-Land" nach dem Orte Harrislee und im Gegensatz zur Zollabfertigungsstelle „Harrislee-Bahnhof." Übrigens ist die Unkenntnis des Zeitungsberichters von damals auch heute noch bezeichnend. Die Namen „Harrislee" und „Kupfermühle" für die deutschen Zollämter haben sich im Laufe von über 50 Jahren noch nicht ganz durchgesetzt. Man benennt diese Dienststellen nicht nur im Volksmund, sondern auch in der Presse und in anderen Veröffentlichungen häufig nach dem benachbarten dänischen Zollamt oder dem gegenüberliegenden größeren dänischen Ort, nämlich deutsches Zollamt Krusau oder deutsches Zollamt Pattburg.

### *c) Zollamt Böglum*

Die neue Grenze durchschnitt die Landstraße Süderlügum-Tønder im freien, offenen Gelände, in welchem keine Unterbringungsmöglichkeit für das Zollamt vorhanden war. Deshalb war die Errichtung einer Notunterkunft erforderlich. Nachdem der Ankauf geeigneten Baugrundes verhältnismäßig schnell abgewickelt wurde, konnte bereits im August 1920 eine große Baracke für das Zollamt mit Wohnungen für den Vorsteher und 2 weitere Beamte errichtet werden. Im folgenden Jahr lag die Genehmigung für einen Massivbau vor, für den der Reichsschatzminister am 24. 9. 1921 1.856.000,— Mark zur Verfügung stellte. Der Neubau konnte schon 1922 bezogen werden.

### *d) Zollamt Aventoft*

Das Zollamt wurde zunächst in einem Klassenzimmer der Schule eingerichtet, das sicherheitshalber bis zum 31. 12. 1921 angemietet worden war. Aber schon am 17. 10. 1921 konnte das Amt in eine auf der Mühlenwarf aufgestellte Holzbaracke umziehen. Da kein geeignetes Baugrundstück für die Errichtung eines massiven Dienstgebäudes durch Kauf zu erwerben war, wurde ein Enteignungsverfahren gegen einen Bauern in Aventoft (Hungerburg) durchgeführt. Dies langwierige Verfahren hatte auch eine grotesk humoristische Seite. Der Prozeßgegner machte durch einen Anwalt unter Vorlage von Gutachten von Sachverständigen u. a. geltend, daß sein Dungabladeplatz nicht mehr in der bisherigen Art und Weise benutzt werden könne, wenn das Zollgrundstück in der geforderten Ausdehnung an sein Haus heranreichte, weil er dann nicht mehr in der Lage sei, mit einem Pferdefuhrwerk beim Dunghaufen zu kehren. Daraufhin wurde der Zollinspektor (G) Neukirchen vom Hauptzollamt Flensburg mit der Durchführung eines „Probemistfahrens" im Beisein des Gemeindevorstehers beauftragt. Er erhielt hierzu einen besonderen Grundstücksplan, in welchem die durchzuführenden Probefahrten mit einem leeren und beladenen Dungwagen farbig genau vorgezeichnet waren. Die praktische Ausführung war aber leider nicht mehr möglich, weil der ganze Platz um die Dunggrube herum inzwischen mit Baumaterial (für das neue Zollamt) belegt war. Das Verfahren endete dann Ende 1923 mit einem Vergleich und der Fiskus erklärte sich bereit, die Kosten des Verfahrens zu tragen. Kurze Zeit darauf war das neue Zollamtsgebäude fer-

tig, das dann lange Jahre den Anforderungen entsprach, und zwar solange, wie der Vorsteher noch vom Dienstgebäude aus den Verkehr über die Grenze gut übersehen konnte.

### *e) Zollamt Rosenkranz*

Hier lagen die Verhältnisse günstiger, weil das Zollamt vorläufig im Saal der unmittelbar an der Grenze liegenden Gastwirtschaft untergebracht werden konnte. Die Beamten waren ohne Familien bei den Einwohnern des Dorfes einquartiert. Nur der Zollbetriebsassistent Weihmann, der s. Zt. das Zollamt verwaltete, hatte mit seiner Familie in einer kleinen Strohdachkate ein äußerst notdürftiges vorläufiges Unterkommen gefunden. Die Beschaffung von geeignetem Grund für den Bau der Baracke und des späteren massiven Dienstgebäudes war deshalb schwierig, weil solcher nur auf den schmalen Deichen vorhanden war. Das andere Gelände war Marschenland, das im Winter unter Wasser stand. Gelegenheit zum Erwerb eines geeigneten Stückes Land auf dem Deich bot sich dadurch, daß der Schmied des Dorfes infolge der Grenzverlegung seine nun in Dänemark wohnenden Kunden verloren hatte und dadurch gezwungen war, seinen Betrieb eingehen zu lassen und sich anderswo anzusiedeln. Die Verkaufsverhandlungen kamen aber ins Stocken, weil eine Zeitlang die Zugehörigkeit seines Grundstückes zu Deutschland oder Dänemark nicht endgültig feststand. Als die genaue Grenzziehung dann bekannt war, erhöhte der Genannte seine Forderungen. Die Verhandlungen zogen sich wieder in die Länge. Als sie endlich abgeschlossen werden konnten, verzögerte sich die Auszahlung des Kaufgeldes. Daraufhin verweigerte der Schmied die Abgabe eines Zimmers, in welchem das Zollamt untergebracht werden sollte, nachdem der Wirt, in dessen Saal sich das Amt immer noch befand, auf Räumung drängte, für den letzten Monat doppelte Miete verlangte, die Unterschrift für die Quittung der Miete verweigerte und die Sache seinem Rechtsanwalt übergeben hatte. Der Bericht des Zollinspektors (G) Neukirchen hierüber vom 6. 12. 1920 schloß mit folgendem Satz: „Ich bitte um beschleunigte Erledigung der Kaufsache, da durch das Hinauszögern derartiger Angelegenheiten das Arbeiten mit der Bevölkerung in ähnlichen Fällen für mich unendlich erschwert wird." Der Kaufvertrag wurde dann schnell abgeschlossen und am 15. 4. 1921 die Auflassung erteilt. Im Garten des angekauften Grundstückes wurde dann eine Holzbaracke für das Zollamt und 3 Beamte aufgestellt, die Schmiede wurde abgebrochen und 1922/1923 das Zollamtsgebäude mit 4 Dienstwohnungen errichtet. Die Zollverwaltung mußte damals die zolltechnisch ungünstige Lage der Zollamtsräume, von denen die Zollstraße nicht übersehen werden konnte, in Kauf nehmen. Erst 1936 setzte sich die Auffassung durch, daß dieser Übelstand dringend beseitigt werden müsse. Es gelang, ein kleines Grundstück gegenüber der Einmündung der Zollstraße in die Straße Rodenäs-Fischerhäuser zu erwerben, auf dem 1937/38 ein kleines Zollamt gebaut wurde, von dem aus die Zollstraße zum dänischen Zollamt Rudbøl gut eingesehen werden konnte. Die Grenzziehung bei diesem Übergang ist ein Kuriosum; die Grenze verläuft in über 100 m Länge mitten durch die Straße zwischen der deutschen und dänischen Zollschranke.

### *f) Zollamt Neupepersmark*

Bei der Grenzverlegung war ein Grenzübergang bei Neupepersmark nicht vorgesehen. Wegen der großen Entfernung zwischen den Landstraßenübergängen bei Harrislee und

Böglum ergab sich aber bald das Bedürfnis, einen dazwischen liegenden weiteren Grenzübergang zu schaffen. Der Landrat des Kreises Südtondern setzte sich für die Errichtung eines Zollamts bei Neupepersmark ein, das zur Entlastung der beiden genannten Ämter den gesamten grenzüberschreitenden Verkehr auf dem schleswigschen Mittelrücken übernehmen könne. Um den Plan voranzutreiben, ließ er Anfang 1921 den Landweg von Ladelund — Ladelundfeld — Neupepersmark — Grenze, der auf dem letzten Stück nur ein schmaler mit Gras bewachsener Feldweg war, ausbauen. Die Bemühungen von deutscher Seite um Schaffung eines Grenzüberganges scheiterten aber an der Haltung der Dänen, die hierfür kein Bedürfnis anerkennen wollten. Als aber im März 1922 die dänische Regierung doch bereit war, den Weg Rens — Ladelund als Zollstraße zuzulassen, wurde das Bauvorhaben, das zunächst zurückgestellt werden mußte, mit Nachdruck betrieben, und am 28. 12. 1923 konnte das Zollamt Neupepersmark in einem schönen Neubau eröffnet werden.

*g) Zollabfertigungsstelle Harrislee-Bahnhof*

Für die Abfertigung des Eisenbahnpersonenverkehrs über die Hauptstrecke von Flensburg nach Norden wurde behelfsmäßig im alten Bahnhof in Harrislee eine Zollabfertigungsstelle eingerichtet, die erst im Sommer 1936 nach Fertigstellung der Zollhalle auf dem Auslandsbahnsteig in Flensburg dorthin verlegt werden konnte.

*h) Zollamt Flensburg-Weiche*

Die Verlegung des Eisenbahnzollamts Woyens westlich von Hadersleben an die neue Grenze war besonders schwierig. An der von Norden nach Süden verlaufenden Eisenbahnlinie, die in Nord- und Südschleswig westlich von den an den Förden liegenden Städten vorbeiführt, lag westlich von Flensburg der Umsteigebahnhof „Flensburg-Weiche" für die kurze Stichbahn nach Flensburg. Hier mußten erst die für einen grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr erforderlichen Anlagen geschaffen werden. Im August 1920 nahmen die Zöllner hier in einigen Personenwagen „für Reisende mit Traglasten" ihre Tätigkeit auf. Die umfangreichen Arbeiten an der Schaffung des großen Verschiebebahnhofs gingen gut voran. Schon im Jahre 1920 war die Viehrampe erstellt. Im Jahre 1922 konnte das Gebäude der Eisenbahngüterabfertigung, in dem auch das Zollamt untergebracht ist, bezogen werden. Die Dienstwohnungen für die Zollbeamten in der Kolonie „Zollhäuser", die heute im Volksmund noch „Millionenviertel" genannt wird, weil zum Bau in der Inflationszeit Millionenbeträge aufgewendet werden mußten, waren im Jahre 1923 fertig. Die gesamte Anlage des Verschiebebahnhofs wurde im Jahre 1924 feierlich eingeweiht.

*i) Zollämter Tondern (Tønder) — Süderlügum*

Auf der Marschbahn im Westen rollte auf der Strecke Tønder—Süderlügum nach der Grenzverlegung der Zugverkehr tagelang ohne jegliche Zollabfertigung. Vorübergehend fand dann die Personenabfertigung im Wartesaal des Bahnhofs in Süderlügum statt, bis schließlich ein alter Schuppen zur Verfügung gestellt wurde. Weil die Bahnanlagen in

Süderlügum zur Bewältigung des starken Warenverkehrs und besonders der Vieheinfuhren nicht ausreichten, wurden die Zollabfertigung und die tierärztliche Untersuchung des Viehes zunächst noch in Tønder durchgeführt, wo ein deutsches Zollamt eingerichtet wurde.[306] Der Dienst bei diesem Zollamt in Dänemark war damals wegen der Tagegelder in Kronen, als in Deutschland die Inflation blühte, sehr begehrt. Als der Ausbau des Bahnhofs in Süderlügum beendet war, wurde mit dem 2. 1. 1924 die dortige behelfsmäßige Eisenbahn-Zollabfertigungsstelle in ein Zollamt I umgewandelt und das Zollamt in Tønder aufgehoben.[307]

Nach der Grenzverlegung war der Verkehr vom Festland zur Insel Sylt nur über dänisches Gebiet möglich. Die einzige Schiffsverbindung zur Insel Sylt bestand vor dem Bau des Hindenburgdammes zwischen dem dänischen Hafen bei Hoyersluse und dem Hafen Munkmarsch auf Sylt. Für die Hinfahrt durch den „Korridor" wurden die durchgehenden Eisenbahnwagen in Süderlügum durch deutsche Zollbeamte und für die Rückfahrt durch dänische Zollbeamte in Hoyersluse zollamtlich verplombt. Dieser Zustand bestand bis zur Einweihung des Hindenburgdammes im Jahre 1927.

## Das HZA Flensburg im Anfang dieses Jahrhunderts

*(Schilderung von Regierungsrat a. D. Karl Kaiser)*[308]

Ich trat am 12. 12. 1905 als Zollsupernumerar beim Hauptzollamt Flensburg ein, obgleich mir der damalige Vorsteher und eine Reihe von Beamten wegen der geringen Besoldung und der schlechten Beförderungsverhältnisse dringend abrieten. Obgleich ich infolge Jurastudiums und Ableistung des einjährigen Militärdienstes bereits 24 Jahre alt war, ließ ich mich aus einem besonderen Grunde von meinem Entschluß nicht abbringen. Es war nämlich wegen mangelnden Nachwuchses die sonst übliche Vorbereitungszeit von 3 Jahren kürzlich auf 14 Monate herabgesetzt worden, so daß ich immerhin fast 2 Jahre wieder aufholte. Und dann lockte mich auch die damals hochangesehene Stellung des Oberzollkontrolleurs, der zu Pferde oder im Zweispänner an den Grenzen des Reiches seinen Dienst versah. Kurz und gut, ich wurde bereits am 1. 2. 1907 nach bestandener Zollsekretärprüfung Zollpraktikant.

Doch zurück zum Hauptzollamt Flensburg. Sein Bezirk erstreckte sich im Süden bis Eckernförde und Rendsburg, wo je ein Obersteuerkontrolleur saß, während im Norden die Insel Alsen mit Sonderburg zum Hauptzollamt Flensburg gehörte. Da die Grenze noch an der Königsau verlief, gab es natürlich kein Zollamt-Hafen, dafür aber gegenüber dem alten Bahnhof eine kleine mit 3 Beamten besetzte Abfertigungsstelle. Vorsteher des Hauptzollamts war damals der Oberzollinspektor Hass. Oberzollinspektor war der Titel der Hauptzollamts-Vorsteher. Oberzollinspektor Hass, damals wohl 60 Jahre alt, trug einen weißen Vollbart, saß am Schreibtisch und ging durch die Dienstzimmer nur mit der langen Pfeife. Sein erster Gang morgens führte ihn den langen Hof hinunter zu seinen Pferden, wo er sich angelegentlich mit seinem Kutscher und Pferdepfleger unterhielt. Er unterhielt sich mit den Beamten meistens plattdeutsch.

Der Hafen war damals mit finnischen und schwedischen Holzseglern stark bevölkert. Das Zählen und Vermessen von Balken, Brettern und Latten besorgten die sogenannten Aufseher, die nach 10 bis 15jähriger Beschäftigung im Grenzdienst hier ihren Innen-

dienst versahen. Kommt mal der alte Hass, auf der Straße natürlich ohne lange Pfeife, auf einen ergrauten Aufseher zu, der meistens unter Alkohol stand, jetzt aber eben den Proviant eines gerade eingelaufenen finnischen Seglers unter Raumverschluß gesetzt hatte, und fragt: „Na, Hansen, wat mokt de Rum?" Hansen war aber trotz Rumdunst nicht auf den Mund gefallen und stotterte: „Herr Obertollinspekter! De Ruum (Raum) is verschloten!"

Vorsteher des Hauptzollamts war — wie schon erwähnt — der Oberzollinspektor. Berichte und Verfügungen wurden aber von einem Gremium unterschrieben, nämlich dem Vorsteher, dem Rendanten und dem Hauptzollamtskontrolleur. Den Verkehr auf dem sogenannten Packhof leitete in meiner Lehrzeit der Oberzollrevisor Keßler. Vom Personal des Hauptzollamts sind mir aus damaliger Zeit noch bekannt die Zollsekretäre Witt, Bieling und die jüngeren Riekmann, Liebau und Hillebrecht. Liebau ist später gelegentlich eines Urlaubs in Heiligenhafen ertrunken. Hillebrecht war Anfang der dreißiger Jahre Vorsteher des Hauptzollamts Kiel. Oberzollinspektor Hass bereiste seinen großen Bezirk einmal monatlich mit seiner Kalesche, und sein Kutscher Chrischan erzählte uns nach Rückkehr, wo sie eingekehrt und einen Grog oder Kaffeepunsch getrunken hatten.

Das Leben beim Zoll war damals jedenfalls gemütlicher als heute. Dementsprechend war auch die Besetzung des Hauptzollamts recht bescheiden. In dem damaligen alten Gebäude an der Norderstraße befand sich über einem breiten Treppenaufgang oben die Dienstwohnung des Vorstehers. An der Haustür befand sich eine Glocke wie bei einem Kaufmannsladen. Gleich links hatte der Oberzollinspektor sein kleines bescheiden ausgestattetes Dienstzimmer. Von wegen Teppich und Schlafsofa wie heute! Linkerhand saß der Zollsekretär Hillebrecht als Bearbeiter der Verbrauchsteuersachen, im benachbarten kleinen Zimmer mit Aussicht auf den Hof der Zollsekretär Riekmann (Personalien und Organisation). Beide erhielten täglich mehrfach Besuch von Zollsekretär Liebau (Strafsachenbearbeiter), der seinen Dienstplatz in einem Eckchen des großen Kassenzimmers hatte, wo es ihm anscheinend in Anwesenheit des Hauptzollamtsrendanten (Kassenbeamter) und des Hauptzollamtskontrolleurs (Allgemeine Verwaltung und monatliche Generalabrechnung, sogenannter Verwaltungsabschluß, der meistens um 1 Pfennig nicht stimmte, der in Tag- und Nachtarbeit gesucht wurde, wenn sich der Hauptamtskontrolleur nicht die Beförderung zum Oberzollinspektor, also Hauptzollamts-Vorsteher verpatzen wollte) — nun setze ich den Satz fort — zu langweilig wurde. Das Gespräch der 3 Sekretäre drehte sich meistens um die schlechten Beförderungsaussichten. Verständlich, denn sie waren schon Mitte der Dreißig und schon jahrelang Reserveoffiziere. — Der Flur führte nun geradeaus in die Registratur, wo der Zollsekretär Bieling als älterer und sehr befähigter Supernumerarbeamter das Eingangsbuch führte und den Aktenberg verwaltete (m. W. auch Reserveoffizier). Er fand bei Bedarf jedes gesuchte Schriftstück, und wenn es 30 Jahre alt war. Sein Fehler war leider der Alkohol. Mit ihm wirkte ein kleines, älteres Männchen, der Zollassistent Lölhöffel von Löwensprung, der als Schriftgelehrter mit guter Handschrift alle Entwürfe der Sekretäre in Reinschrift fertigte. Schreibmaschinen gab es noch nicht, wenigstens nicht bei Behörden. Neben beiden wirkte in diesem Raume noch der Hauptzollamtsdiener Schwarz beim Aktenheften und bei der Postbeförderung. Aus der Registratur führten einige Stufen in den großen Kassenraum hinunter, wo der Hauptzollamtsrendant und der Hauptzollamtskontrolleur ihr Domizil

hatten, Ausblick auf den Pferdestall des Oberzollinspektors und den Misthaufen und den die Pferde striegelnden Chrischan. Hier fand jeden Vormittag das Kolloquium zwischen den drei Hauptzollamtsmitgliedern statt. Der Rendant war seinerzeit Herr Pfeiffer, ein jovialer alter Herr, der wegen Gicht immer in Filzschuhen ging, aber jeden „mein Liebling" nannte. Der Name des Hauptzollamtskontrolleurs ist mir entfallen. Er trug die Hauptlast der hauptzollamtlichen Arbeit und war infolgedessen sehr nervös. Diese paar Leutchen waren der ganze Verwaltungsapparat. Am unteren Ende des langen von der Norderstraße herunterführenden schmalen Hofes lag der Packhof, die eigentliche Zollstelle des Hauptzollamts, die damals, also zu Anfang des Jahrhunderts, der Oberzollrevisor Keßler leitete. Erster Abfertigungsbeamter war der Zollsekretär Peter Witt, ein 1865 geborener Zollsupernumerar, der 90 Jahre alt geworden ist. Der Packhof als öffentliche Niederlage war ständig voll von ausländischen Waren in Fässern, Ballen, Säcken, vor allen Dingen Kaffee und Gewürze, während im Keller Fässer mit Branntwein für die Schiffsbelieferung lagerten. Auf diesem Gebiet war einer der Hauptkunden des Packhofes der längst verstorbene Schiffshändler Thomas Thomsen, der die ausländischen Segler mit Proviant belieferte. Der Packhof stellte auch die Beamten für die Schiffsabfertigung. Den Botendienst besorgten 3 Hauptzollamtsdiener, Schwarz, Dahl und der „Robbenschläger", ein ehemaliger Matrose eines Robbenfangschiffes.

Im Steueraufsichtsdienst war als Leiter ein Oberbeamter, dessen Name mir entfallen ist, weil er nur der „Steuerinspektor" genannt wurde. Seine Haupttätigkeit lag in der sogenannten Spritfabrik in der Augustastraße, einer großen Branntweinreinigungsanstalt auf dem Gewese der jetzigen Firma Pott-Rum. Dessen Aufgabe übernahm später der Obersteuerkontrolleur Peter Harder, den ich später als Oberzollinspektor beim Hauptzollamt Flensburg als letzten Mitarbeiter aus vergangenen Jahren wieder traf.

Nach längerer Rundreise, die mich über Wandsbek, Altona, Frankreich, Rumänien im Ersten Weltkrieg und Heiligenhafen führte, kehrte ich im Januar 1921 an das Hauptzollamt Flensburg zurück. Dort hatte sich inzwischen vieles verändert. Statt des alten Gebäudes, das das ganze Hauptzollamt und die Dienstwohnung des Vorstehers beherbergt hatte, stand jetzt an der Norderstraße ein neuer Backsteinbau mit der Dienstwohnung des Zolldirektors, mitten auf dem Hofe das Dienstgebäude mit einer Reihe von Dienstzimmern in 2 Stockwerken mit langen Fluren. Nur der Packhof war der alte geblieben. Die Zahl der Beamten hatte sich wohl um das 4fache oder mehr vermehrt. Flensburg war inzwischen Grenzstadt geworden. Als Vorsteher wirkten dort in den 4 Jahren meiner Anwesenheit Zolldirektor Ling und Zolldirektor Hansen, auf dem Packhof Zollamtmann Thies, dann Zollamtmann Wölle. Einziges Faktotum aus dem Anfang des Jahrhunderts war Oberzollinspektor Peter Harder. Ich arbeitete beim Hauptzollamt zunächst mit den Herren Wiegelmann, später Landfester (ich weiß nicht, ob sie noch Oberzollsekretäre oder Zollinspektoren waren) in der Abwicklung — Rückverlegung der Grenze von der Königsau an die jetzige Linie —, dann einige Jahre mit den Herren Tarnow, Thormählen, Heise in der wegen Verletzung der Ausfuhrverbote stark beschäftigten Strafsachenstelle, hatte zeitweise auch das zweifelhafte Vergnügen, im sogenannten Beamtenrat rechts gegen links zu vertreten. Mir sind noch die Namen einer ganzen Reihe von damaligen Beamten bekannt, deren Nennung hier aber wohl keine Rolle spielt.

## 10. Zolldirektor Heinrich Ling (1. 1. 1921 — 30. 9. 1924)

*Ling wurde am 15. 3. 1862 in der Reizenmühle bei Alsfeld in Hessen geboren und hatte schwedisches Blut in seinen Adern; denn im 30jährigen Krieg war ein schwedischer Offizier namens Ling verwundet dort zurückgelassen worden, hatte des Müller's Töchterlein, das ihn pflegte, geheiratet und war dort hängen geblieben. Nach dem Besuch des Gymnasiums in Alsfeld und Ableistung seiner Militärdienstpflicht trat Ling in die Zollverwaltung ein. Von 1892 bis 1898 war er in Oberlahnstein beschäftigt, wo er auch am 7. 11. 1896 heiratete. Anschließend war er nacheinander bis 1902 in Lobberich an der holländischen Grenze, bis 1908 in Bergheim a. d. Erft, Krs. Köln, bis 1913 in Danzig, bis 1919 in Lübeck, bis 1921 auf der Oberzolldirektion in Altona tätig, bis 1924 Vorsteher des Hauptzollamts Flensburg und bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1927 Vorsteher des Hauptzollamts Gutleutstraße in Frankfurt a.M. In seinem Ruhestand lebte er auf der Philippsburg in Braubach am Rhein. Er starb am 3. 10. 1930 in Frankfurt am Main.*[309]

Ling war eine große und stattliche Erscheinung. Man erzählt sich, daß er im Ersten Weltkrieg im Felde einige Male mit Hindenburg verwechselt wurde. Er hatte eine zierliche, gestochene Handschrift, war gesellig, musisch veranlagt und spielte sehr gut Klavier, mit seiner Frau vierhändig. Er war sehr vital, ein unermüdlicher Arbeiter, im Dienst äußerst streng und patriarchalisch, aber sehr gerecht. Als Vorsteher des Hauptzollamts Flensburg war er nach dem Ersten Weltkriege Mitglied der deutschen Kommission zur Regelung von Grenzfragen und weilte deshalb oft in Kopenhagen. Er setzte sich mit Nachdruck für die Verbesserung der Unterbringung der Zollämter und Zollaufsichtsstellen an der neuen Grenze ein, die anfangs nur primitiv in Holzbaracken oder sonstigen Notunterkünften eingerichtet waren. Massivbauten, die zum Teil heute noch benutzt werden, wurden geplant, errichtet und einige während seiner Amtszeit bezogen, außerdem im neu angelegten Freihafen ein Zollamt eingerichtet.

## 11. Zolldirektor Friedrich Jürgen Hansen (1. 10. 1924 — 30. 6. 1934)

*Hansen wurde am 30. 3. 1869 in Husum geboren. Nach dem Besuch des Gymnasiums in Husum wurde er als Zöllner in Tönning, Flensburg, Altona, Verden an der Aller, Glückstadt und Kiel, als Ministerialamtmann in Berlin im Reichsfinanzministerium eingesetzt; dann war er Vorsteher des Hauptzollamts Neustadt bis zu dessen Auflösung und anschließend Vorsteher des Hauptzollamts Flensburg vom 1. 10. 1924 bis zu seiner Pensionierung am 30. 6. 1934. Er starb am 18. 3. 1946 und ruht auf dem Mühlenfriedhof in Flensburg.*[310]

Hansen war wie seine beiden Vorgänger eine achtunggebietende Erscheinung. Er war ein Mann preußischer Art im guten Sinne mit einem gütigen Herzen, was er aber nicht jedermann offenbarte. Dienstliche Zurechtweisungen durch ihn waren schnell vergessen, wenn ein kurzes feines Lächeln über seine schmalen Lippen strich. Er hatte eine große, klare Handschrift, war kein Freund vieler Worte, in seiner Haltung straff und außerordentlich korrekt. Er lebte anspruchslos und zurückgezogen und war als Mensch, der nur die Arbeit kannte, im Dienst streng aber gerecht. Er erlebte noch im vorletzten Jahre

seines Dienstes den Anbruch des „Dritten Reichs", dem er verständnislos gegenüberstand. Es ist fast ein Hohn, daß seine feierliche Dienstausführung am 30. 6. 1934 ausgerechnet mit dem Röhm-Putsch zusammenfiel.

Während seiner Amtszeit wurde das von seinem Vorgänger begonnene Bauprogramm abgeschlossen; die nach der Grenzverlegung neu errichteten Unterstellen wurden alle in Massivbauten untergebracht. Hansen erlebte zweimal eine Änderung seines Bezirkes. Am 1. 10. 1924 wurde die Insel Sylt und am 15. 7. 1932 der ganze Bezirk Neukirchen an das Hauptzollamt Tönning (ab 1929 Husum) abgetreten. Damit wurde die Landgrenze gegen Dänemark zum erstenmal zwischen den beiden Hauptzollämtern geteilt. Unter Hansen fanden Errungenschaften von Fortschritt und Technik auch Eingang bei der Zollverwaltung. Das 1911 bzw. 1913 bezogene Dienstgebäude des Hauptzollamts und das Dienstwohngebäude des Vorstehers hatten zwar schon eine gemeinsame Zentralheizung, aber an neuzeitliche sanitäre Anlagen hatte man nicht gedacht. Im Jahre 1925 verschwanden endlich die sogenannten „Goldeimer" und moderne Spültoiletten wurden installiert. Auch der Misthaufen auf dem Hofe verschwand bald; denn das Pferdefuhrwerk des Vorstehers wurde im Jahre 1926 abgeschafft und ein kleiner offener Personenkraftwagen der Marke „Adler", der mit einem primitiven, klappbaren Regenschutzverdeck ausgestattet war, — zum Schutz gegen Kälte war Hansen ein Ledermantel zugebilligt worden — in Dienst gestellt. Die Remise wurde mit Zustimmung der Baupolizei Garage, und der bisherige Pferdepfleger und Kutscher Hans Green machte nach Umschulung fortan noch viele Jahre Dienst als „Chauffeur" des Dienstwagens des Vorstehers, denn weder Hansen noch sein Nachfolger Bühmann konnten selbst einen Kraftwagen führen.

## 12. Regierungsrat Heinrich Justus Karl Bühmann (1. 7. 1934 — 7. 2. 1944)

*Bühmann wurde am 16. 6. 1886 in Düsseldorf-Grafenburg geboren. Nach bestandenem Abitur im Jahre 1905 studierte er zunächst an einer Technischen Hochschule 2 Semester Baufach. Am 1. 5. 1906 trat er als Zollsupernumerar beim Hauptzollamt Elberfeld ein und war dann in Aachen, Köln, Straelen, Düsseldorf, Cleve und Emmerich eingesetzt. Vom 1. 2. 1911 bis 15. 5. 1932 leistete er Dienst in Berlin zunächst beim Landesfinanzamt, dann bei der Reichsmonopolverwaltung für Branntwein. Am 17. 5. 1932 kam er nach Flensburg, wo er zunächst als ständiger Vertreter unter Hansen wirkte, bis er am 1. 7. 1934 zum Vorsteher des Hauptzollamts ernannt wurde.*[311]

In den ersten Jahren seiner Amtszeit liefen die Vorbereitungen zum Einbau des Grenzaufsichtsdienstes in die Landesverteidigung an. Der Zollgrenzdienst wurde nach und nach personell erheblich verstärkt, neue Grenzaufsichtsstellen wurden eingerichtet, zahlreiche Dienstwohngebäude an der Landgrenze und an der Küste erstellt, und schließlich wurde zur Intensivierung der Leitung am 1. 11. 1937 die gesamte Landgrenze gegen Dänemark wieder dem Hauptzollamt Flensburg unterstellt. Außerdem wurde für den Spannungsfall die Verstärkung des Zollgrenzdienstes durch militärisch geschultes Personal aus der einheimischen Grenzbevölkerung als „Hilfsgrenzangestellte (Higa)" zu einem „Verstärkten Grenzaufsichtsdienst (VGAD)" vorbereitet.

Großen Mut und viel Weitblick zeigte im Jahre 1938 Bühmann, als er den Leiter des Packhofes vertraulich anwies, Pläne für einen Neubau auszuarbeiten um der Raumnot

abzuhelfen und bessere Arbeitsverhältnisse zu schaffen. Dieser machte zwei beachtliche Vorschläge:

1. Ankauf des Grundstückes Schiffbrücke 38 nebst Hinterhaus und des Hofplatzes von Nr. 37. An den alten Packhof wird ein Anbau errichtet, der in Richtung Norderstraße bis etwa an das Mittelgebäude des Hauptzollamts heranreicht. Der Anbau erhält einen Keller zur Lagerung von Spirituosen und weiteren Lagerraum für die Niederlage. In die zur Schiffbrücke gelegenen Front des Anbaues werden Büroräume eingebaut. Die jetzigen Büroräume werden als Niederlage mit verwendet. Wenn die südliche Durchfahrt des jetzigen Packhofs frei wird und die Gartenanlage im Hofe des Hauptzollamts verschwindet, wird für die Lastkraftwagen genügend Bewegungsfreiheit auf dem Hofplatz vorhanden sein.

2. Grundstückskauf wie vor. Der alte Packhof ist abzubrechen. An der Stelle des Grundstückes Schiffbrücke 38 (einschließlich Hinterhaus) neu aufbauen. Das neue Gebäude wird dem Stile und der Höhe des Mittelgebäudes des Hauptzollamtes angepaßt. Büros kommen nach der Schiffbrücke zu liegen. Ebenso der Eingang zu diesen. Das Mittelgebäude bekommt dadurch Blick auf die Schiffbrücke.

Der Krieg begrub alle Pläne über eine Veränderung beim alten Packhof.

Mit Aufruf des VGAD am 25. 8. 1939 und Ausbruch des Zweiten Weltkrieges am 1. 9. 1939 wurde aus dem zivilen Grenzaufsichtsdienst eine militärähnliche Organisation mit besonderen Aufgaben der Grenzsicherung, die jetzt gegenüber den rein zöllnerischen Tätigkeiten in den Vordergrund traten. In den Häfen wurden zur Kontrolle des Schiffsverkehrs mit Zöllnern besetzte Hafenüberwachungsstellen eingerichtet. Leiter dieser neuen Dienststellen waren die Bezirkszollkommissare (G), die insoweit als „Marine-Sonderführer" der Befehlsgewalt der Wehrmacht unterstanden.

Der Reiseverkehr wurde aus Spionageabwehrgründen erheblich eingeschränkt, bis er schließlich auf den Landstraßen fast zum Erliegen kam. Lediglich über das Zollamt Flensburg-Bahnhof nahm ab 1940 der Eisenbahn-Reiseverkehr mit dänischen in Deutschland beschäftigten Arbeitern zu. Über die großen Landstraßen-Zollämter und das Eisenbahnzollamt Flensburg-Weiche wurden während des ganzen Krieges Versorgungsgüter der Landwirtschaft und Fischerei eingeführt, während besondere Waren, z. B. Kunstdünger sowie Bleche und Metalle nach Dänemark ausgeführt wurden. Die Zusammenarbeit mit der dänischen Grenzgendarmerie war anfangs sachlich und gut. Mit der Besetzung Dänemarks am 9. 4. 1940 änderte sich aber vieles. Bei den größeren Grenzzollämtern wurden jetzt Grenzoffiziersposten zur Überwachung des Grenzübertritts von Wehrmachtsangehörigen errichtet. Zivilpersonen, die einen „Durchlaßschein-Nord" besaßen, durften die Grenze überschreiten. Der fahrplanmäßige Omnibusverkehr über die Grenze wurde eingestellt. An der Landgrenze verrichtete für die Dauer von 8 Tagen die Deutsche Wehrmacht mit kleinen Einheiten Streifendienst neben dem Zollgrenzschutz.

Dem Hauptzollamts-Vorsteher, der weder gedient hatte, noch eine soldatische Erscheinung war, kam bei der Leitung des Grenzdienstes sein ausgeprägtes Organisationstalent zustatten. Bühmann hatte damals schon eine glänzende Laufbahn hinter sich; er war seinerzeit der jüngste Zollrat im Reich, wurde am 1. 5. 1935 Oberzollrat und am 1. 12. 1940 Regierungsrat. Er war sehr intelligent, beschäftigte sich als Humanist mit Philosophie, sprach und schrieb bei besonderen Anlässen mittel-hochdeutsch, hielt Vorträge über deutsche Klassiker, war gesellig. Er verfügte über einen besonderen Humor,

hatte ein ruhiges und ausgeglichenes Wesen, war sehr sozial eingestellt und schonte sich nicht im Dienst. Er wußte einen „nördlichen" Flensburger Grog sehr zu schätzen und liebte eine gute, kräftige Zigarre, was ihm den Namen „Korl Brasil" eintrug. Im übrigen war er anspruchslos und bescheiden. Er, der bei seinen Untergebenen beliebt und von seinen Vorgesetzten geschätzt und geachtet war, und seine Stellung souverän ausfüllte, zerbrach aber, als ihm schließlich die Nerven versagten. Am 7. 2. 1944 schied er nach einer dienstlichen Auseinandersetzung mit dem Leiter einer vom Staatssekretär Reinhardt im Reichsfinanzministerium eingesetzten Sonderkommission freiwillig aus dem Leben, weil er sich wegen der besonderen Umstände dieses Besuches in seiner Ehre gekränkt fühlte.

Die große Trauerversammlung in der Kapelle am Friedenshügel bewies die Wertschätzung, die man dem Verstorbenen zollte, sowie die Anteilnahme, die man seiner Familie zum Ausdruck brachte. Die Trauerrede hielt Zollamtmann Hermann Balzer, der allen Kollegen aus dem Herzen sprach. Besonderen Eindruck hinterließ, daß unter den zahlreichen Trauergästen im Grau von Zoll und Heer sowie im Blau der Marine auch der Kommandeur der dänischen Grenzbewachung, Oberst Paludan-Müller, in der hellblauen Uniform der dänischen Grenzgendarmerie erschienen war und seinem Nachbarn jenseits der Grenze, mit dem ihn durch jahrelange loyale Zusammenarbeit eine besondere gegenseitige Hochachtung verband, die letzte Ehre erwies. Das Schicksal wollte es, daß er kurze Zeit darauf auch eines unnatürlichen Todes starb. Er fiel am 26. 5. 1944 nach mehrstündigem Kampfe gegen Einsatzkommandos der Sicherheitspolizei und der Gestapo in seinem ausgebrannten Dienstwohngebäude in Gråsten.

Nach Einäscherung in Flensburg wurde die Urne Bühmanns in Liepe bei Eberswalde beigesetzt.

Nach dem Tode von Regierungsrat Bühmann wurde Zollamtmann Balzer vorübergehend mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstehers des Hauptzollamts Flensburg beauftragt.

## 13. Regierungsrat Detlef Petersen (6. 4. 1944 — 9. 8. 1945)

*Detlef Petersen wurde am 15. 3. 1889 in Magdeburg geboren. Nach im Jahre 1908 bestandenem Abitur und Ableistung seiner Militärdienstpflicht als Einjährig-Freiwilliger trat er am 26. 10. 1909 in Magdeburg in die Zollverwaltung ein. Er war als Zollsupernumerar und Zollpraktikant in Magdeburg, Halle, Schönebeck, Staßfurt, Elten und Halberstadt. Von 1914–1919 war er beim Hauptzollamt Neustadt i. H., zwischenzeitlich als Leutnant d. R. im Felde. Nach dem Kriege war er kurz bei der Oberzolldirektion in Altona, dann Bezirkszollkommissar (G) und (St) in Eckernförde bzw. Altona und Vorsteher des Zollamts in Elmshorn. Nach rund 10 Jahren Tätigkeit bei verschiedenen Zollstellen in Bremen, zuletzt bei der Oberfinanzdirektion, war er von 1938 bis zu seiner Versetzung nach Flensburg nacheinander Vorsteher der Hauptzollämter in Kaiserslautern und Diedenhofen.*[312]

Petersen erlebte als letzter Vorsteher des Hauptzollamts Flensburg und gleichzeitiger Leiter des VGAD im „Dritten Reich" das letzte Kriegsjahr und den Zusammenbruch. Folgende Ereignisse seien kurz genannt:

Nach vielen hartnäckigen Versuchen war es dem Reichsführer SS und Chef der Deut-

schen Polizei nach dem mißglückten Attentat auf Hitler endlich am 24. 7. 1944 gelungen, den Zollgrenzschutz seiner Befehlsgewalt zu unterstellen. Seine mit dem Reichsminister der Finanzen ausgearbeiteten gemeinsamen Richtlinien über die Überführung des Zollgrenzschutzes in seinen Dienstbereich ergingen aber erst am 30. 10. 1944. Die Überleitung in die Sicherheitspolizei verlief bei der allgemein ablehnenden Haltung der Angehörigen des Zollgrenzschutzes allerdings nur langsam und zögernd; sie wurde im Raum Flensburg erst am 1. 3. 1945 vollzogen. Aber schon am 2. 5. 1945 — also wenige Tage vor der Kapitulation — konnte der Zollgrenzschutz wieder in den Schoß der Reichsfinanzverwaltung zurückkehren. Oberregierungsrat Gilberg, der vom Volkssturm aus Ostpreußen zurückgekommen war und im Gebäude des Hauptzollamts Flensburg seinen Dienstsitz nahm, wurde nun General-Inspekteur des Zollgrenzschutzes als Nachfolger des SS Oberführers Somann, der am 20. 7. 1944 den Geheimen Finanzrat Hoßfeld nach dessen Verhaftung abgelöst hatte.

Seit dem Frühjahr 1945 war das Hauptzollamt Flensburg Sammelstelle für die aus dem Osten zurückgeführten aktiven Zöllner und Zollgrenzschutzreservisten. Sie wurden an andere Standorte weitergeleitet oder hier dienstlich eingesetzt.

Von März bis Mai waren Beamte des Hauptzollamts zur Devisenkontrolle in den deutschen Flüchtlingslägern in Dänemark eingesetzt. Sie übernahmen dort die mitgebrachten Reichsmark-Beträge im Auftrage der Verkehrskreditbank und lieferten sie an die Reichsbank in Flensburg ab.

Inzwischen war die Front immer dichter an Flensburg, dem letzten Sitz der Reichsregierung, herangekommen. Am 4. 5. 1945 wurde Flensburg zur „offenen Stadt" erklärt und die Bevölkerung beseitigte die Straßensperren, zu deren Errichtung auch Beamte des Hauptzollamts seit dem Frühjahr herangezogen waren. Am 8. 5. 1945 erreichten die englischen Truppen die dänische Grenze, besetzten und schlossen die noch offenen Zollämter. Im Zollamt Kupfermühle, bei dem schon die Akten rechtzeitig im Keller in Sicherheit gebracht waren, saßen zunächst Engländer und deutsche Zöllner friedlich unter einem Dach. Die Engländer fühlten sich in dieser Hausgemeinschaft aber offenbar nicht recht wohl, denn sie gingen über die Korridore — sogar zur Toilette — nie ohne Gewehr. Nach wenigen Tagen mußten die deutschen Beamten jedoch das Amt räumen. Sie waren dann wochenlang beengt im Grenzpavillon der Privatbank untergebracht. Von hier aus sahen sie zu, wie die Engländer — offenbar aus Angst vor Bomben — die Akten aus dem Keller in den nahen Wald schafften. Jede dienstliche Tätigkeit war den deutschen Zöllnern untersagt worden. Erst allmählich wurden sie zu Verkehrsregelungen auf dem Zollhof herangezogen und später auch mit anderen Aufgaben betraut; so haben mehrere Zollbeamte eine Zeitlang im Auftrage der Besatzungsmacht die Paßkontrolle ausgeübt.[313]

Ein junger Dienstanfänger[314] hat über seine Eindrücke und ein besonderes Erlebnis folgendes berichtet:

Im März 1944 in Rußland verwundet und im August 1944 als kriegsdienstuntauglich aus der Wehrmacht entlassen, kehrte ich nach Flensburg zurück und bewarb mich nach einer Zeit der Rekonvaleszenz bei dem Oberfinanzpräsidenten Nordmark in Kiel um Einstellung in die Reichsfinanzverwaltung. Vermutlich der einzige Bewerber des Jahrgangs 1945 wurde ich auch sofort eingestellt und trat am 3. April 1945 — 19jährig — meinen Dienst als Finanzschüler (Z) beim Hauptzollamt Flensburg an.

Am 3. April 1945 also wurde ich vom Vorsteher des Hauptzollamts Flensburg, Re-

gierungsrat Detlef Petersen, in seinem Dienstzimmer — übrigens dasselbe Zimmer, in dem auch heute noch der Vorsteher amtiert — auf den „Führer des Deutschen Reiches und Volkes" Adolf Hitler vereidigt und sodann für den Monat April der Personalstelle des Hauptzollamts zur Ausbildung zugewiesen. Personalsachbearbeiter und unumschränkter Herrscher der Personalstelle war damals Oberzollinspektor Hensel. Er saß mit mehreren seiner Mitarbeiter im Zimmer 13, also neben dem Zimmer des Vorstehers. Meine „Ausbildung" in diesem ersten Monat meiner Zugehörigkeit zur Reichsfinanzverwaltung bestand im Nähen. Ja, Sie lesen richtig! Im Nähen! Das Sockenstopfen hatte ich ja schon notdürftig beim Kommiß gelernt. Jetzt lernte ich nähen, und zwar das Einnähen von Einzelvorgängen in Personalakten mittels großer Nadel und Heftgarn. Die Front näherte sich damals bedrohlich. Deshalb sollten die Personalakten nach Kappeln ausgelagert werden. Vorher mußten sie „auf Vordermann gebracht" werden, und dazu kam der junge Anfänger ja wohl gerade richtig. Lochen und Heften in der heute noch üblichen Form war damals natürlich schon allgemein üblich, doch die Personalakten wurden — vermutlich im Interesse der Dauerhaftigkeit von Personalakten oder weil man das Entfernen von Einzelvorgängen erschweren wollte — wie „Anno Tobak " mit Nadel und Faden geheftet, d. h. in den Hefterrücken eingenäht. Da jeder Einzelvorgang gesondert eingenäht war, bestand der Hefterrücken — von außen betrachtet — aus einer verwirrenden Zahl von Heftfäden, die — dicht bei dicht — oben aus dem Rücken heraustraten, gegen die Mitte hin wieder verschwanden, wenig darunter wieder zum Vorschein kamen und unten schließlich endgültig verschwanden. Jeder dieser Fäden hielt „exclusiv" sein Blatt, hielt es fest auf ewig. Man kann sich vorstellen, wie die Personalakte eines Beamten ausgesehen hat, der nicht mehr ganz neu bei der Verwaltung, der also kein „unbeschriebenes Blatt" mehr war und dessen Akte zwangsläufig im Laufe der Jahre beachtlich angeschwollen war! Schon damals mag das „Wegheften" so wenig beliebt gewesen sein wie heute, zumal es bei Personalakten mit so vielen Umständlichkeiten verbunden war. Sicher lohnte es sich auch nicht, für jeden wegzuheftenden Vorgang Nadel und Faden zur Hand zu nehmen. So hatten sich also in fast jeder Personalakte mehr oder minder viele lose Schriftstücke angesammelt, und ich habe vier Wochen lang genäht, genäht und genäht, mehr als in meinem ganzen übrigen Leben zusammen.

Laut Ausbildungsplan war ich für den Monat Mai 1945 dem Zollamt Kupfermühle zugewiesen. Dort habe ich die Tage der Kapitulation erlebt. An anderer Stelle sind die Ereignisse dieser Tage aus berufenerem Munde, nämlich dem des damaligen Vorstehers des Zollamts Kupfermühle, Oberzollinspektor Alfred Vogt, geschildert. Deshalb beschränke ich mich auf Eindrücke und ein einzelnes Erlebnis. Man möge auch bedenken, daß ich damals — noch ganz neu in der Verwaltung — die Zusammenhänge noch nicht übersah, vielmehr alles so, wie ich es vorfand als gegeben betrachtete, als normal. Ich hatte ja das Gefüge der Verwaltung vorher nicht gekannt und wußte nicht, wie alles eigentlich hätte sein sollen. Außerdem hatte der erste Monat in der Verwaltung — siehe oben — nicht sonderlich dazu beigetragen, meinen Horizont zu erweitern.

Ich meldete mich also am 1. Mai beim Zollamt Kupfermühle zum Dienst und klemmte mich zwischen die Beamten, die in stattlicher Reihe auf Bänken vor dem Zollamt in der warmen Frühlingssonne saßen. Der Mai 1945 war — vom Wetter her gesehen — ein herrlicher Monat. Was die zöllnerischen Aufgaben des Zollamts in der damaligen Zeit anbetrifft, so möchte ich mit dem Croupier beim Roulette sagen „Rien ne va plus — es geht

nichts mehr!" Es ging wirklich nichts mehr. Nebenbei bemerkt: Die eigentliche Tätigkeit der Zollverwaltung, die Warenabfertigung, das Verzollen, habe ich in der Praxis erst viel später gesehen. Den Mai 1945 habe ich also im wesentlichen von der Bank vor dem Zollamt Kupfermühle aus erlebt und gesehen. Und ich habe viel erlebt und gesehen in diesen Wochen: Das Rückfluten der deutschen Truppen aus Dänemark und die Ankunft der ersten englischen Panzer am 8. Mai 1945, die Verabschiedung der Deutschen durch die Dänen und die Begrüßung der Engländer durch sie, Gutes und Böses, Beschämendes und Erhebendes, Grausamkeit und Ritterlichkeit.

Einige Tage vor dem 8. Mai 1945 begann das Rückfluten der deutschen Soldaten aus Dänemark. Zuerst kamen sie vereinzelt und in kleinen Gruppen, Angehörige aller Waffengattungen, unbewaffnet, regellos, undiszipliniert, beschämend anzusehen. Es waren offensichtlich die Ersten, die sich auf den Weg nach Hause gemacht, sich „abgesetzt" hatten. Für sie war der Krieg zu Ende und der Kommiß. Sie zeigten deutlich, daß sie sich frei fühlten und nicht gewillt waren, sich von irgendjemandem irgendetwas sagen zu lassen. Kaum auf deutschem Boden, setzten sie sich in den Wäldern zwischen Kupfermühle und Flensburg fest und hausten dort eine geraume Weile unter Decken und Zeltplanen. Auf dem Wege zum und vom Dienst habe ich oft genug durch sie hindurch, an ihnen vorbei müssen und erschreckende Bilder und Szenen der Zügellosigkeit und Verwahrlosung gesehen. Ich weiß nicht, wann und von wem diesem Spuk schließlich ein Ende gesetzt worden ist.

Schon bald aber änderte sich das Bild an der Grenze. Der Rückzug der deutschen Truppen wurde von Stunde zu Stunde geordneter. Ununterbrochen, endlos, Tag und Nacht wälzte sich ein Heerwurm deutscher Soldaten über die Grenze, ohne Marschordnung zwar und müde von tagelangen Märschen, doch in zusammenhängenden Verbänden, bewaffnet, sauber und diszipliniert. Wiederum einige Tage später war der Rückzug aus Dänemark vollends geordnet. Die deutschen Truppen kamen in geschlossener Marschformation, voll bewaffnet, über die Grenze. Inzwischen hatte das Reich kapituliert, die Engländer hatten sich im Zollamt Kupfermühle einquartiert. Auf den Wiesen gegenüber dem Zollamt waren Areale abgesteckt. Dort legten die deutschen Truppen ruhig und geordnet ihre Waffen ab. Jeder 10. Soldat behielt seine Waffen zur Marschsicherung. Sie wurden respektvoll behandelt und sie machten auch wieder einen respektgebietenden Eindruck. Allen stand die Freude im Gesicht, wieder heimatlichen Boden zu betreten, und viele winkten uns im Vorübergehen zu. Für sie waren die deutschen Zöllner der erste Gruß der Heimat und wohl auch Gewißheit, wieder auf deutschem Boden zu sein.

Inzwischen war auch das Auffangen und die Weiterleitung dieser Verbände geregelt. Sie wurden in und um Flensburg und später bis über Schleswig und Husum hinaus provisorisch untergebracht.

In die Tage vor dem 8. Mai 1945 fiel mein Erlebnis mit dem „großen Geld". Apropos Geld: Als Junge hatte ich mit meinem Taschengeld leicht fertig werden können. Auch mein Wehrsold als Soldat war relativ einfach zu übersehen. Selbst mein erster Unterhaltszuschuß von der Verwaltung — 140,— Reichsmark und natürlich erst einmal vorschußweise gezahlt — brachte mich nicht aus dem Gleichgewicht. Nun aber wurde ich mit einer Kiste und einem Sack voll Geld konfrontiert, mit einer stattlichen Summe also, wie sich ahnen ließ und später auch bestätigte, dazu in Behältnissen, die für den Transport von Geld nicht gerade üblich waren. Es gehörte zwar nicht mir, doch es wurde mir anver-

traut und war mehr, als ich je gesehen hatte. Das hat mich sehr beeindruckt. Die ganze Geschichte kam so:

Ich saß mit den übrigen Beamten auf der Bank vor dem Zollamt. Auf der Straße vor uns wälzte sich der Heerwurm deutscher Soldaten über den Zollhof Richtung Flensburg, unentwegt ohne Unterbrechung. Plötzlich wurden wir aufmerksam auf einen Offizier, der neben einer bespannten Feldküche herging und uns etwas zurief, das wir aber wegen des Gerumpels des Fahrzeugs auf der kopfsteingepflasterten Straße nicht verstehen konnten. Dabei machte er ständig die bewußte Handbewegung zu uns hin, mit der man jemanden zu sich heranwinkt. Eine ganze Weile bezogen wir dieses Winken nicht auf uns. Der Offizier jedoch hörte nicht auf zu winken, wobei er immer weiter neben der Gulaschkanone voranschritt. Bald mußte er sich schon im Gehen zu uns herumdrehen. Als er schon fast unseren Augen entschwunden war, bat mich Oberzollinspektor Vogt, hinter dem Offizier herzulaufen und ihn zu fragen, ob er etwas von uns wolle. Ich rannte also hinterher. Als der Offizier mich kommen sah, blieb er kurz stehen. Im Weitergehen erklärte er mir sinngemäß, er habe auf dem Rückzug – ich meine in Århus – eine Kasse verwaist vorgefunden und habe das Geld aus der Kasse an sich genommen. Das Zollamt solle dieses Geld übernehmen. Um welche Kasse es sich handelte, kann ich nicht mehr erinnern. Im übrigen stellte sich der Offizier als Zollinspektor im Zivilberuf vor. Den Namen habe ich vergessen. Während seiner Erklärung deutete er auf eine Kiste und einen großen prallen Sack, die auf der Gulaschkanone thronten. Wir trabten also nach vorne und hievten gemeinsam die bleischwere Kiste vom fahrenden Fahrzeug herunter an den Straßenrand. Dann folgte der Sack, der einige Meter weiter in den Straßengraben rutschte. Darauf grüßte der Offizier und schritt davon. Da stand ich nun mit Kiste und Sack, und nun war es an mir, Hilfe vom Zollamt herbeizuwinken. Gemeinsam mit einem Beamten schleppte ich das Geld zum Zollamt zurück. Was nun tun? Herr Vogt entschied, daß das Geld bei der Zollkasse des Hauptzollamts Flensburg einzuliefern sei. Er meinte, ich könne etwas früher nach Hause fahren, das Geld auf meinem Fahrrad mitnehmen und es im Vorbeifahren bei der Zollkasse abliefern. Das war leichter gesagt als getan. Als ich mit fremder Hilfe die bleischwere Kiste auf meinem Fahrradgepäckträger verladen hatte und den Sack über meinen Lenker gelegt hatte, zeigte sich sofort, daß an Fahren nicht zu denken war. Also schob ich los. Es ist bekannt, wie weit der Weg vom alten Zollamt Kupfermühle bis zum Hauptzollamt Flensburg ist; und jeder Fahrradfahrer weiß, welches Gefühl es ist, wenn man den Gepäckträger überladen hat. Mühsam die Balance haltend, schob ich mein überladenes Fahrrad auf der von Truppen verstopften Straße von Wassersleben nach Ostseebad am Wasser entlang, durch die Batterie- und die Werftstraße zum Hauptzollamt. Ich habe dazu gewiß 1½ Stunden gebraucht. Als ich beim Hauptzollamt ankam, war längst Dienstschluß. Der Leiter der Zollkasse, Zollinspektor Möhl, dem ich avisiert war, wartete alleine auf mich und war nicht gerade begeistert. Er hatte keine Ahnung von dem Umfang der Geldsendung und deshalb keinen seiner Kassenbeamten zurückbehalten. Deshalb behielt er mich gleich da zum Zählen. Der Sack enthielt eine ungeheure Menge Papiergeld in kleinen Scheinen, die Kiste überwiegend Hartgeld und daneben Papiergeld. Das Zählen dauerte lange. Als wir schließlich fertig waren und einen Strich gezogen hatten, da waren es insgesamt rd. 965.000,– Reichsmark gewesen, die ich allein und im Schweiße meines Angesichts von Kupfermühle nach Flensburg „verschoben" hatte.

Während der Stationierung der dänischen Brigade in Deutschland befand sich auf dem Zollhofe in Kupfermühle ein Doppelposten der dänischen Militärgrenzkontrolle.

Als am 8. 5. 1945 die englischen Truppen nach Kappeln einrückten, übergab der Bürgermeister die Stadt im Dienstzimmer des Vorstehers des Zollamts. Die Zollbeamten mußten danach das Amtsgebäude und die Dienstwohnung räumen. Sie wurden für längere Zeit in der nebenan gelegenen Gaststätte „Maasholmer Hof" untergebracht. Von hier aus versahen sie auch ihren Dienst.

Nach der Kapitulation waren mit einem Schiff mit Flüchtlingen auch schwer verwundete Soldaten im Flensburger Hafen angekommen. Da alle Krankenhäuser und Lazarette überfüllt waren, legte man kurzerhand die Verwundeten in das nahe Packhofgebäude, wo sie einige Tage von Bediensteten des Zolls mit dem Notwendigsten versorgt wurden, bis sie besser untergebracht werden konnten.

Im Anschluß daran waren nacheinander für einige Wochen erst Infanteristen und dann SS-Soldaten im Packhof einquartiert; die Gulaschkanonen standen auf dem Hofe. Als die SS-Leute sich für die Bestände der Schiffsausrüster in der öffentlichen Niederlage bedenklich interessierten, wurden sie mit Hilfe der Polizei abgeschoben.

Als am 14. 6. 1945 morgens ein großes Munitionslager der Wehrmacht in Kielseng explodierte, wobei viele Tote, Vermißte und Verwundete zu beklagen waren, erheblicher Sachschaden entstand und das Dienstgebäude des ehemaligen Zollamtes Flensburg-Zollausschluß vernichtet wurde, geriet auch der Packhof vorübergehend in Bedrängnis. Durch den gewaltigen Luftdruck waren die Tore und Fenster des Gebäudes aufgesprungen. Zweifelhafte Elemente, die, offenbar in der Absicht zu plündern, bereits die amtlichen Feuerleitern angestellt hatten, konnten durch das energische Eingreifen von Zollbeamten an ihrem Vorhaben gehindert werden.

Als Kuriosum sei erwähnt, daß die Engländer, deren Hauptquartier sich im Polizeipräsidium befand, in einem zollsicheren Raum im vergitterten 1. Stock des Packhofes längere Zeit eine geheimnisvolle „Goldkiste" mit unbekanntem Inhalt deponiert hatten. Sie wurde allwöchentlich durch ein besonderes Aufgebot eingehend kontrolliert, bis sie eines schönen Tages abgeholt wurde.

Als dann am 23. 5. 1945 die geschäftsführende Reichsregierung unter Großadmiral Dönitz und dem Reichsminister der Finanzen Graf Schwerin von Krosigk an Bord der „Patria" vor Mürwik verhaftet wurde, übernahmen die Alliierten die Regierungsgewalt in Deutschland. Mit dem Zusammenbruch kam auch das Ende der Reichsfinanzverwaltung und zwangsläufig die Auflösung des Zollgrenzschutzes. Die Finanzhoheit des Reiches ging zunächst auf die Besatzungsmächte und von diesen später auf die Länder über. Die Dienststellen der ehemaligen Reichsfinanzverwaltung wurden nun Dienststellen der Länder. Die Beamten waren verpflichtet, bis auf weiteres auf ihren Posten zu bleiben und die Anordnungen der Alliierten zu vollziehen. In der täglichen Arbeit des Hauptzollamtes Flensburg trat keine Stockung ein. Die Verbindung zur Oberfinanzdirektion in Kiel war nie unterbrochen.

Im Juli 1945 begann die „Entnazifizierung". Nach der „Anweisung der Militärregierung an Finanzielle Unternehmen und Regierungsfinanzbehörden Nr. 13" waren alle Mitglieder der NSDAP, die sich aktiv in der Politik beschäftigt hatten, alle aktiven Unterstützer des Nationalsozialismus sowie alle anderen Personen, die den Absichten der Alliierten feindlich gesonnen waren, aus dem Dienst zu entfernen. Das gleiche galt für

Angehörige von Gliederungen oder angeschlossenen Verbänden der Partei, soweit sie bestimmte Dienstgrade oder Posten inne hatten. Diese Anordnung wurde gründlich und rücksichtslos durchgeführt. Die Behördenvorsteher wurden angewiesen, alle Gefolgschaftsmitglieder sofort zu entlassen, von denen bekannt war, daß auf ihre Person einer der genannten Entlassungsgründe zutraf. Darüberhinaus wurde mancher noch von der Militärregierung verhaftet. Später wurden Entnazifizierungskammern eingerichtet, die die politische Vergangenheit der Betroffenen überprüften und sie entsprechend „einstuften". Wer in die Stufe V eingewiesen und damit als ungefährlicher „Mitläufer" klassifiziert wurde, durfte wieder eingestellt werden. Weil die Kammern aber langsam arbeiteten, konnte mancher erst nach Jahren seinen Dienst wieder aufnehmen. Rückgeführte Beamte, die in den in das Reich seit dem Frühjahr 1938 eingegliederten Gebieten tätig geworden waren, wurden zunächst nicht wieder eingestellt. Ältere Jahrgänge — soweit sie unbelastet waren — ließen sich in den Ruhestand überführen.

Am 9. 8. 1945 wurde auch Petersen in seinem Dienstzimmer verhaftet. Ihm wurde nicht einmal gestattet, sich von seiner Familie zu verabschieden und das Notwendigste mitzunehmen. Er saß dann etwa 1 Jahr im Gefängnis in Flensburg, im Lager in Neumünster-Gadeland sowie im Konzentrationslager in Neuengamme. Nach Wiedereinstellung war er vom 1. 12. 1949 bis zu seiner Pensionierung am 31. 3. 1954 Vorsteher der Zollehranstalt in Kiel.

Petersen war untersetzt, sehr beweglich und machte stets einen gepflegten Eindruck. Er verfügte über eine gute Gesundheit, auf die er sehr stolz war. Seine Mitarbeiter und später als Leiter der Zollehranstalt in Kiel auch seine Schüler nannte er oft „Piepgössel", wenn sie wegen kleiner Leiden im Dienst fehlten. Geistig war er außerordentlich rege und gewandt. Er war ein guter Organisator; war energisch, selbstbewußt und zuweilen eigenwillig, verständnisvoll und hilfsbereit, gastfrei und gesellig, musisch veranlagt, war ein guter Sänger und Zeichner, der im Urlaub stets ein Skizzenbuch bei sich trug. Sein Name war bei den Angehörigen des Hauptzollamts Flensburg besonders deshalb in guter Erinnerung, weil er dafür sorgte, daß sie bei Auflösung des Heeresbekleidungs- und Verpflegungsamtes kurz vor der Kapitulation Stoffe, Wäsche, Schuhzeug und Konserven mit Lebensmitteln erhielten. Petersen ist am 9. 10. 1962 in Pinneberg verstorben; er ruht auf dem Nordfriedhof in Kiel.

Wieder wurde das Hauptzollamt Flensburg für kurze Zeit kommissarisch verwaltet, diesmal durch Zolloberinspektor Karl Meyer.

## 14. Regierungsrat Dr. Walter Grill (24. 8. 1945 — 4. 7. 1946)

*Dr. Grill wurde am 22. April 1907 in Bingen/Rhein geboren, dort auch Besuch des Gymnasiums und Abitur im Jahre 1925. Von 1925—1930 zunächst philologisches Studium (Deutsch, Geschichte und Französisch), anschließend Studium der Rechtswissenschaft. Im Jahre 1930 Referendarexamen und 1933 Assessorexamen. Im September 1934 Eintritt in die Reichsfinanzverwaltung beim Landesfinanzamt Darmstadt, anschließend Zollkommissar (G) Konstanz, Referent beim Oberfinanzpräsidium Würzburg, Vorsteher des Hauptzollamts Singen, Grenzreferent beim Oberfinanzpräsidium Stettin bis 1945. Nach Beendigung des Krieges kurze Zeit beim Oberfinanzpräsidium Kiel, anschließend Vorsteher des Hauptzollamts Flensburg, Inspekteur des Zollgrenzschutzes und Leiter*

*der Zollgrenzschutzschule Flensburg. 1949 Referent bei der Zolleitstelle und ab Juli 1950 Referent im Bundesfinanzministerium, zuletzt Ministerialrat und Leiter des Referats Zollgrenzdienst und Zollfahndungsdienst.*

Beim Hauptzollamt Flensburg, das nach dem Zusammenbruch funktionsfähig geblieben war, und den noch geöffneten Unterstellen, deren Tätigkeit sich zunächst nur auf die formlose Abfertigung von Versorgungsgütern für die Besatzungsmächte beschränkte, sowie an der Grenze, ging der Dienst ohne Stockung weiter. Die Beamten versahen weiterhin ihren Dienst in gewohnter Pflichterfüllung unter den schwierigsten Verhältnissen. Sie erlebten die bittere Nachkriegszeit mit Hungersnot, Brennstoffknappheit, Stromsperren und beengten Wohnverhältnissen.

Zu diesen Entbehrungen kamen die Demütigungen von Seiten der Besatzungsmacht, besonders das Fraternisierungsverbot, das den Soldaten jeden persönlichen Umgang mit den „Besiegten" untersagte, sowie der „curfew", die Sperrzeit von 22.30—4.30 Uhr in der Nacht, in der sich kein Deutscher außerhalb der Häuser sehen lassen durfte. Für besondere Fälle gab es Ausnahmen; auch einige Zöllner erhielten bei dienstlichem Bedürfnis besondere Ausweise. (Anhang 10)

Langsam und zögernd liefen die ersten organisatorischen Maßnahmen an. Im November 1945 wurde auf Anweisung der Militärregierung die Bewachung an der dänischen Landgrenze, die nach Entlassung von „belasteten" Beamten und der Reservisten nur noch schwach besetzt war, durch aus dem Wehrdienst oder der Kriegsgefangenschaft entlassene Beamte erheblich verstärkt.

Am 1. 3. 1946 ging die alleinige Verantwortung für die Bewachung der internationalen Grenze der britischen Zone wieder voll auf die deutsche Zollverwaltung über. An einen Dienst in altgewohnter Weise war aber noch nicht zu denken, weil es an ausreichender Bekleidung, Ausrüstung und Bewaffnung fehlte. Als man sich eben Vorstellungen von der weiteren Entwicklung gemacht hatte, wurde der Zollverwaltung aber diese Aufgabe mit Wirkung vom 1. 6. 1946 wieder genommen. Nach der „Finanztechnischen Anweisung Nr. 81 vom 25. 5. 1946" wurde der Zollgrenzschutz jetzt selbständiges Organ der Grenzbewachung unter britischer Aufsicht. Unter einem Chef-Inspekteur übernahmen von den Hauptzollämtern unabhängige Inspekteure des Zollgrenzschutzes die Aufgaben der Hauptzollämter (G). Am Unterbau des Zollgrenzschutzes, d. h. an den Zollgrenzkommissariaten, Grenzaufsichtsstellen und Zollschiffstationen, traten keine organisatorischen Änderungen ein. Ihnen oblagen unter Aufsicht von britischen „Frontier-Control-Service"-Offizieren neben der Bewachung der „grünen" und „blauen" Grenze auch die Personenabfertigung und bis zur Schaffung des deutschen Paßkontrolldienstes am 20. 12. 1947 auch die Paßabfertigung an den Grenzübergängen. Zu diesem Zweck wurden an den geöffneten Grenzübergangsstellen folgende mit Beamten, die von der allgemeinen Zollverwaltung abgestellt wurden, besetzte Zollgrenzschutzgruppen errichtet:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Zollamt Flensburg-Bahnhof | 30 Beamte | Zollamt Flensburg-Weiche | 6 Beamte |
| Zollamt Kupfermühle | 22 Beamte | Ansageposten Flensburg | 35 Beamte |
| Zollamt Böglum | 4 Beamte | Ansageposten Maasholm | 16 Beamte |
| Zollamt Harrislee | 14 Beamte | | |

Trotz seiner Eigenständigkeit in personeller und taktischer Hinsicht blieb der Zollgrenzschutz insofern weiterhin an die Finanzverwaltung gebunden, als für seine Besoldung und seine Versorgung sowie für Bau- und andere Verwaltungsangelegenheiten des Zollgrenzschutzes die Oberfinanzdirektionen und Hauptzollämter zuständig waren. Die Zollgrenzkommissare schieden aus der Geschäfts- und Kassenaufsicht über die Grenzzollämter und aus der Steueraufsicht aus; an ihre Stelle traten die benachbarten Bezirkszollkommissare (St).

Die Trennung war auch nach außen hin erkennbar. Die Inspektion richtete sich mit der Zollgrenzschutzschule in der ehemaligen Zollschule auf dem Museumsberg ein und nahm auch die beiden Grenzkommissariate Flensburg-Förde und -Land, die bisher im Gebäude des Hauptzollamts bzw. des Packhofes untergebracht waren, mit. Der bisherige Vorsteher des Hauptzollamts, Regierungsrat Dr. Grill, wurde am 5. 7. 1946 Inspekteur des Zollgrenzschutzes und Leiter der Zollgrenzschutzschule Flensburg.

Hier soll zeitlich vorgegriffen und eingeflochten werden, daß Zollrat Japp am 15. 11. 1949 Regierungsrat Dr. Grill als Leiter der Inspektion abgelöst und am gleichen Tage Zollrat Vogt die Leitung der Schule übernommen hatte. Am 1. 2. 1950 wurde aus der Inspektion Flensburg die Inspektion Ost gebildet und nach Lübeck verlegt (jetzt Hauptzollamt Lübeck-Ost). Als das Gebäude der ehemaligen Zollschule wegen des Schulraummangels an die Stadt Flensburg verpachtet wurde, wurden die drei erstgenannten Dienststellen am 1. 4. 1950 in die z. T. leerstehende ehemalige Marineschule nach Mürwik verlegt, während das Zollgrenzkommissariat Flensburg-Land im 1. Stock der ehemaligen Luftschutzschule am Nordergraben untergebracht wurde. Nach Auflösung der Inspektion am 1. 8. 1950 infolge Rückgliederung des Zollgrenzdienstes in die allgemeine Zollverwaltung blieben die anderen oben genannten Dienststellen zunächst in ihren bisherigen Unterkünften. Als die ehemalige Lutfschutzschule (früher katholische Volksschule), die auf dem freien Platz vor der katholischen Kirche stand, für andere Zwecke genutzt werden sollte, wurde das Zollgrenzkommissariat Flensburg-Land Anfang November 1952 in die ehemalige Duburg-Kaserne verlegt. Nach Auflösung der Zollschule Flensburg Ende März 1956 wurde am 1. 4. 1956 auch das Zollgrenzkommissariat Flensburg-Förde in der genannten Kaserne untergebracht.

## 15. Regierungsrat Eberhard Kuehn (5. 7. 1946 — 30. 9. 1948)

*Eberhard Kuehn wurde am 26. 9. 1902 in Erfurt geboren. 1921 Abitur am Kaiser-Wilhelm-Gymnasium in Hannover, anschließend Universitätsstudium in Tübingen und Göttingen, 1925 Referendarexamen beim Oberlandesgericht in Celle, 1929 Große juristische Staatsprüfung beim Justizprüfungsamt in Berlin, 1930 Eintritt in die Reichsfinanzverwaltung als Assessor beim Landesfinanzamt in Hannover, 1. 1. 1932 - 31. 8. 1932 Leitung des Bezirkszollkommissariats (G) in Schlawa/Schlesien, 1933 Regierungsrat beim Landesfinanzamt Hannover, 1. 2. 1936 - 31. 7. 1937 Vorsteher des Hauptzollamts Emmerich-Euwer/Rhein, 1. 8. 1937 - 30. 11. 1938 Referent beim Oberfinanzpräsidenten Nordmark in Kiel, 1. 12. 1938 - Kriegsende Referent beim Oberfinanzpräsidenten Pommern in Stettin, 1. 8. 1945 - 31. 1. 1946 komm. Vorsteher des Hauptzollamts Husum, 1. 2. 1946 - 30. 6. 1946 Referent bei der Oberfinanzdirektion Kiel, 5. 7. 1946 - 30. 9. 1948 Vorsteher des Hauptzollamts Flensburg, ab 1. 10. 1948 Oberfinanzdirektion Kiel, 1. 12. 1949 Ober-*

*regierungsrat, 1. 5. 1954 Regierungsdirektor, 1. 7. 1956 Finanzpräsident. Lebt seit dem 1. 10. 1967 in Kiel im Ruhestand.*

Kuehn's Amtsführung fiel in die sogenannte „schlechte Zeit", wie der Volksmund die Jahre zwischen der Kapitulation und der Währungsreform nannte. Es war die bittere Nachkriegszeit mit der Lebensmittelknappheit und den beengten Wohnverhältnissen, als sich die Einwohnerzahl der Stadt durch den starken Flüchtlingsstrom fast verdoppelt hatte. Es gab z. B. in der 98. Zuteilungsperiode (Februar 1947) pro Woche und Person: 2.750 - 3.300 g Brot, 350 - 500 g Nährmittel, 100 g Fleisch, 50 - 100 g Fett.

Jeder, der irgendwie dazu in der Lage war, suchte zusätzliche Versorgungsquellen zu erschließen. Glücklich waren diejenigen, die Verwandte, Freunde oder Kriegskameraden auf dem Lande hatten, bei denen hin und wieder Rüben, Kohl, Mehl oder Sirup zu holen waren. Am besten waren aber diejenigen dran, die irgendwelche Gegenstände des täglichen Bedarfs — am liebsten englische Zigaretten — auf dem „Schwarzen Markt", auf dem fast alles zu haben war, zum Tausch anbieten konnten. Zur Lebensmittelknappheit kam in den Wintermonaten, als Hausbrandkohle nur lebenswichtigen Betrieben zugeteilt wurde, die Kälte. Die Versorgung mit Gas und Strom war völlig unzureichend; stundenlange „Gas- und Stromsperren" waren die Folgen. Zentralheizungen in den Wohnungen konnten nicht in Betrieb genommen werden.

Wer Öfen oder „Brennhexen" besaß, mußte sich Brennmaterial zum größten Teil selbst besorgen. Zur Beschaffung des dringendsten Vorrates an Brennbarem für die Wohnungen der Zollbediensteten und die Diensträume wurden die Beamten des Hauptzollamts mehrmals zum Torfgraben und Holzfällen eingesetzt.

Mit der Währungsreform am 20. 6. 1948 änderte sich die Lage völlig. Das alte Geld wurde ungültig und jeder bekam für den Anfang 40,— Deutsche Mark. Der „Schwarze Markt" verschwand schnell, denn viele lang entbehrte Waren waren bald wieder in den Läden zu kaufen. Das Rationierungssystem wurde allmählich gelockert; verhältnismäßig schnell gab es Brot und Nährmittel „frei" und dann nach und nach Zucker, Fett und Fleisch, erst viel später allerdings Genußmittel, wie Kaffee, Tee, Wein und Alkohol. Die letzen, kaum noch benötigten Lebensmittelkarten, wurden im März 1950 ausgegeben.

Die dienstliche Tätigkeit der zahlenmäßig stark verminderten Beamten des Hauptzollamts erstreckte sich zunächst nur zum geringen Teil auf rein zöllnerische Aufgaben, in weit größerem Maße auf die Ausübung der Steueraufsicht.

Die Personenabfertigung bei den Grenzzollstellen wurde von besonderen Zollgrenzschutzgruppen durchgeführt, die der Inspektion des Zollgrenzschutzes unterstanden. Der allgemeinen Zollverwaltung war nur die reine Warenabfertigung geblieben, die nach besonderen Anordnungen der Militärregierung — den sogenannten JEIA-Anweisungen — durchgeführt wurde. In der entsprechenden Anweisung Nr. 1 vom 11. 4. 1947 war als Sinn und Zweck erläutert, daß nach dem in Washington zwischen der amerikanischen und britischen Regierung abgeschlossenen Abkommen über die wirtschaftliche Vereinigung der amerikanischen und britischen Zone bis 1949 erreicht werden sollte, daß die vereinigte amerikanisch-britische Zone sich wirtschaftlich selbst erhalten könne. Auf Grund dieses Abkommens wurde die JEIA (Joint Export/Import Agency) in Minden gegründet, um alle Angelegenheiten des Außenhandels zu überwachen. Mit vielen schwer lesbaren JEIA-Anweisungen und zahlreichen in englischer Sprache gedruckten Formula-

ren, auf denen die deutsche Übersetzung nur klein und unscheinbar gedruckt war, haben sich die Zöllner damals auseinandersetzen müssen. Weit unangenehmer waren aber Ausgangsabfertigungen von Durchfuhrsendungen besonders im Eisenbahngüterverkehr über das Zollamt Flensburg-Weiche, weil bei vielen Waggons Verschlußverletzungen und Beraubungen festgestellt wurden. Zur Ermittlung und Abwicklung der Beraubungsfälle war eine besondere Arbeitsgruppe aus Eisenbahn- und Zollbeamten zusammengestellt worden. An die Standhaftigkeit der Angehörigen wurden große Anforderungen gestellt, weil sie bei dieser Tätigkeit mit vielen lang entbehrten Waren in Berührung kamen.

Einen weit größeren Umfang nahm die Ausübung der Steueraufsicht ein. Um den Aufgaben gerecht werden zu können, war das Bezirkszollkommissariat (St) Flensburg mit ausreichendem Personal verstärkt worden. Die Aufsicht in dem weitläufigen Landbezirk wurde aber dadurch erschwert, daß die Beamten ihren Dienst überwiegend mit dem Fahrrad ausüben mußten.

Neben dem „Schwarzen Markt" blühte das „Schwarzbrennen", wie der Volksmund dieses Übel nannte. In der Zöllner-Fachsprache wird diese Art der Branntweingewinnung aber als „Geheimbrennen" bezeichnet. „Schwarzbrennen" liegt vor, wenn in einer angemeldeten Brennerei illegal gebrannt wird.

Viele Menschen, besonders auf dem Lande, die reichlich Kartoffeln oder Rüben besaßen, stellten für den eigenen Bedarf in primitiven Brenngeräten ein oft übelriechendes und schlecht schmeckendes Erzeugnis her, das nach Zusatz von Eiern oder Fruchtsäften mit Zucker für nicht verwöhnte „Genießer" durchaus trinkbar war und bei Familien- oder Dorffesten genossen wurde. Manche Feier in Dorfwirtschaften hat durch das Eingreifen von Zollfahndung und Steueraufsichtsdienst ein vorzeitiges Ende gefunden.

Weit umfangreicher war aber die illegale Branntweinherstellung durch die ehemaligen fremden Kriegsgefangenen. So haben z. B. Polen, die in den Kasernen in Meierwik wohnten, auf ihren Streifzügen über Land bei den Bauern Kartoffeldämpfer, Milchkannen und ähnliche Gegenstände requiriert, die sie fachmännisch zu Brenngeräten umbauten. Abgebrannt wurde überwiegend Zucker, den sie sich aus unbekannten Quellen besorgen konnten; verheizt wurde nach und nach alles Brennbare aus Fußböden, Türfüllungen und Dachstühlen ihrer Unterkünfte. Bei häufigen Durchsuchungen durch Zollfahndung und Steueraufsichtsdienst unter dem Schutz von Angehörigen der Besatzungsmacht wurden viele mehr oder weniger kunstvolle Brenngeräte und große Mengen von Branntwein beschlagnahmt, die nach und nach den Boden des Packhofes füllten. In Strafverfahren vor den Militärgerichten wurden die Erzeugnisse und Brenngeräte eingezogen. Die wirklichen Eigentümer der Geräte, die in vielen Fällen ermittelt werden konnten, mußten dieselben wohl oder übel zurückkaufen, weil anders solche wertvollen Gegenstände für sie nicht zu beschaffen waren.

Auch die legale Herstellung und Verarbeitung von Branntwein machte dem Steueraufsichtsdienst viel zu schaffen. Die Flensburger Brennereien waren noch ununterbrochen in Betrieb und die Flensburger Spirituosenfirmen stellten jetzt auf Anordnung der Militärregierung aus dem gelieferten Monopolsprit sogenannten „Bergarbeiterschnaps" her, der für die Kumpels im Ruhrgebiet bestimmt war, die damals zu den wichtigsten Arbeitern mit der höchsten Lohnskala und Schwerstarbeiterkarten für Lebensmittel gehörten. Wegen der außerordentlich hohen steuerlichen Belastung des Branntweins (von der Besatzungsmacht auf DM 11.470,– für einen Hektoliter Alkohol festgesetzt) wollten

die Firmen die Abgaben für den bei der Verarbeitung durch Flaschenbruch u. ä. entstandenen Schwund nicht tragen. Es blieb dem Hauptzollamt deshalb nichts anderes übrig, als die Verarbeitung in den Branntwein-Eigenlägern unter ständiger amtlicher Aufsicht zu gestatten.

Wegen des großen Mangels an Zucker waren viele Meiereien und Süßmostereien dazu übergegangen, Sirup herzustellen, der als Rübensaft ein steuerbares Erzeugnis im Sinne des Zuckersteuergesetzes ist. Diese Betriebe unterlagen daher auch der Steueraufsicht.

Völlig neu und für Schleswig-Holstein ungewöhnlich war es, daß sich auch hier die Zöllner mit den besonderen Bestimmungen über den Tabakanbau auseinanderzusetzen hatten.

Als während des Zweiten Weltkrieges Tabakwaren immer knapper wurden und viele Raucher dazu übergingen, selbst Tabak anzupflanzen, wurden im Jahre 1943 die Bestimmungen über die Versteuerung von Kleinpflanzertabak vereinfacht. Tabakkleinpflanzer war, wer nicht mehr als 200 Tabakpflanzen anbaute und erklärte, daß die Pflanzen lediglich zum eigenen Bedarf bestimmt waren.

Die Pflanzer, die durch die Tageszeitungen auf ihre Steuerpflichten aufmerksam gemacht wurden, hatten mit der Anmeldung der Pflanzen die Tabaksteuer sofort zu zahlen. Der Steueraufsichtsdienst hatte die Richtigkeit der Anmeldungen anfangs stichprobenweise, später nur in Verdachtsfällen zu prüfen. Der geerntete Tabak durfte weder verkauft, sonstwie abgesetzt noch gegen andere Waren vertauscht werden. Es war lediglich zugelassen, ihn bei Tabakwarenherstellern nach besonderen Weisungen der Fachgruppe „Tabakindustrie" in versteuerte Tabakerzeugnisse umzutauschen. Der Erfolg dieser ersten Umtauschaktion war aber nur gering. Die Kleinpflanzer bearbeiteten ihren Tabak am liebsten selbst nach den verschiedensten Verfahren und Rezepten, die ihnen von Mund zu Mund oder durch die Presse vermittelt wurden. Der Anbau von Kleinpflanzertabak hatte bald ein ungeahntes Ausmaß angenommen. Im Jahre 1944 wurden im Bezirk des Hauptzollamts Flensburg insgesamt rund 1 Million Pflanzen geschätzt.

Nach der Kapitulation galten die bisherigen Bestimmungen über den Kleinpflanzertabak zunächst unverändert weiter. Weil der größte Teil der deutschen Tabakanbaugebiete außerhalb der britischen Zone lag und von dort eine Zuteilung von Rohtabak an Tabakwarenhersteller nicht zu erwarten war, wurde der von den Kleinpflanzern geerntete Rohtabak weiterhin zum Teil mit zur Allgemeinversorgung herangezogen. In der Umtauschaktion 1945 wurden im Bezirk des Hauptzollamts Flensburg von 785 Pflanzern 770,265 kg Rohtabak abgeliefert.

Mit der allmählichen Wiederkehr einer normalen Versorgung mit Tabakwaren ging die Zahl der Kleinpflanzer jedoch stark zurück. Mit dem Tabaksteuergesetz vom 6. 5. 1953 waren die Sonderbestimmungen für den Kleinpflanzertabak endgültig vorbei.

Mehr Verwaltungsarbeit verursachte der gewerbliche Anbau von Tabak, der allerdings im Bezirk des Hauptzollamts Flensburg nur in den Jahren 1947 und 1948 durchgeführt wurde. Es war dem in Husby wohnhaften rührigen Vertreter Hans Bladt gelungen, viele in Angeln ansässige Bauern zu bewegen, mit dem Tabakwarenhersteller Flehr in Bünde i. W. Tabakanbauverträge abzuschließen. Zur Prüfung der zahlreichen Fluranmeldungen und für die Flurbegehungen zur Festsetzung der Tabaksollmengen, welche die Pflanzer voraussichtlich ernten würden und mindestens zur amtlichen Verwiegung zu stellen hatten, wurde das Bezirkszollkommissariat (St) in Flensburg personell erheblich ver-

stärkt. Die Beamten, die sich erst in die für den hiesigen Bezirk völlig neue Materie einarbeiten mußten, waren bei den schlechten Verkehrsverhältnissen gezwungen, ihren Dienst bei Wind und Wetter mit dem Fahrrad auszuführen. Sie mußten manchen Bauern ein weiteres Mal aufsuchen, wenn infolge Mißernte zu seiner Entlastung die Vernichtung oder Vergällung der Tabakpflanzung unter amtlicher Aufsicht beantragt wurde. Der Rohtabak, der bei verschiedenen besonders eingerichteten amtlichen Verwiegungsstellen vorzuführen war, wurde in das der Firma Flehr bewilligte Rohtabaklager nach Flensburg verbracht, von wo er nach und nach in den Herstellungsbetrieb der genannten Firma nach Bünde weitergeschafft wurde. Wie bei den hier herrschenden Witterungsverhältnissen nicht anders zu erwarten war, konnten in den wenigsten Fällen die Bauern die geschätzten Tabaksollmengen zur amtlichen Verwiegung vorführen. Für die Mindermengen war der Tabaksteuerausgleich zu entrichten. Es war allzu verständlich, daß die Betroffenen, für die der Tabakanbau kein lohnendes Geschäft geworden war, mit vielen Gründen versuchten, von der Zahlung der Steuer im Billigkeitswege freizukommen. Die Abwicklung dieser Fälle hat das Hauptzollamt Flensburg noch bis in die 50er Jahre hinein erheblich in Anspruch genommen.

## 16. Regierungsrat Ernst Plog (1. 10. 1948 — 26. 10. 1950)

*Ernst Plog wurde am 12. 3. 1909 in Aschersleben am Harz geboren. Nach Besuch der Oberrealschule in Stolp in Pommern Abitur Ostern 1927, juristisches Studium in Jena und Königsberg, dort 1931 Referendarexamen, nach dem Assessorexamen am Justizministerium in Berlin im Jahre 1933 als Gerichtsassessor 3 Jahre in Stettin als Kommissar für die Osthilfe mit der Umschuldung der pommerschen Landwirtschaft beschäftigt. Am 1. 3. 1938 Eintritt in die Zollverwaltung, nach einjähriger Tätigkeit als Zollgrenzkommissar an der holländischen Grenze in Borken (Westfalen) Versetzung an die Oberfinanzdirektion in Kiel zum 1. 5. 1939. Im Zweiten Weltkrieg von August 1939 an Soldat, zuletzt Oberleutnant bei der Flak in Nordafrika und Rußland. Nach Kriegsende wieder bei der OFD in Kiel, vom 1. 10. 1948 - 26. 10. 1950 Vorsteher des Hauptzollamts Flensburg, dann Berufung in das Bundesministerium der Finanzen in Bonn. Dort bis zu seinem jähen Tode nach einer Operation am 1. 12. 1964 in der Unterabteilung I B (Angelegenheiten des öffentlichen Dienstes und Personal), zuletzt als Ministerialdirigent Leiter dieser Abteilung. Die bedeutendste seiner Veröffentlichungen ist der gemeinsam mit Ministerialdirigent Dr. Wiedow herausgegebene „Kommentar zum Bundesbeamtengesetz" im Luchterhand-Verlag (Neuwied).*[315]

Inzwischen hatten sich die Verhältnisse weiter normalisiert; es ging wirtschaftlich offensichtlich bergauf, Handel und Wandel begannen sich merklich zu regen und das Tor zum Norden wurde endlich wieder geöffnet. Der Linien-Omnibusverkehr über die deutsch-dänische Grenze, der während des ganzen Krieges ruhte, wurde am 3. 10. 1948 — einem Sonntag — feierlich wieder aufgenommen. Der mit Girlanden geschmückte Omnibus der dänischen Staatsbahn, mit welchem amtliche Vertreter deutscher, dänischer und englischer Dienststellen ankamen, wurde in Flensburg beim ZOB — Zentral Omnibus Bahnhof — durch den Oberbürgermeister I. C. Möller begrüßt. Die kurze Pause reichte

gerade aus, um die Gäste mit einem Kognak zu bewirten, dann brauste der rote Bus wieder nach Norden, um fortan die Strecke täglich viermal zu befahren.[316]

Inzwischen hatte die Militärregierung angeordnet, daß über die Landstraßen-Zollämter zu jeder Tages- und Nachtzeit Waren befördert werden konnten. Diese Anweisung hatte aber besondere Schwierigkeiten in dienstlicher Hinsicht. Vor dem Zweiten Weltkrieg hatte das Zollamt Kupfermühle Zollstunden täglich von 8-22 Uhr. Außerhalb dieser Zeit wurden jedoch alle Sendungen abgefertigt, für die bis 22 Uhr Zollanträge vorlagen, und zwar auch dann, wenn die Fahrzeuge selbst nicht innerhalb der Zollstunden gestellt wurden. Das führte dazu, daß die Abfertigungen häufig bis 2 Uhr morgens andauerten. Der im Jahre 1949 unternommene erste Versuch, zur Einsparung von Personal für das Zollamt Kupfermühle wieder Zollstunden einzuführen, scheiterte am Widerstand der Militärregierung. Am 15. 5. 1950 wurden schließlich doch Zollstunden festgesetzt, die aber erst in Kraft treten sollten, wenn das Zollamt Harrislee wieder eröffnet und das Zollamt Kupfermühle dadurch entlastet worden war. Als das Hauptzollamt Flensburg, des langen Wartens müde, unabhängig von der Frage der Wiedereröffnung des Zollamts Harrislee die beabsichtigte Regelung ab 1. 9. 1950 einführen wollte, scheiterte auch dieser zweite Versuch, diesmal aber am Widerstand von dänischer Seite. Nach einem umfangreichen Schriftwechsel zwischen deutschen und dänischen Stellen, veranlaßt durch zahlreiche Eingaben von deutschen und dänischen Einzelpersonen sowie Verbänden, wurden schließlich mit Wirkung vom 15. 6. 1951 die Zollstunden auf die Zeit von täglich 8 bis 22 Uhr festgelegt und weiter angeordnet, daß leichtverderbliche Waren ohne Rücksicht auf den Grund der Verspätung und eilige Transporte, die aus nicht voraussehbaren Gründen erst nach 22 Uhr gestellt wurden, auch nach Ablauf der Zollstunden abzufertigen waren. 1957 wurden schließlich die Zollstunden auf die Zeit von 6 bis 24 Uhr ausgedehnt.

Die Funktionen des im Jahre 1944 geschlossenen Zollamts Schleswig hatte am 1. 2. 1946 die dort neu errichtete Zollaufsichtsstelle (St) übernommen. Da die Einfuhr von Liebesgabenpaketen ständig zunahm und damit die Umweg-Abfertigung über das Zollamt Flensburg-Bahnhof zu immer größeren Unzuträglichkeiten führte, war die Wiedereröffnung des Zollamts unerläßlich. Es wurde am 20. 4. 1949 — allerdings nur äußerst notdürftig — in zwei niedrigen, nicht gegen Diebstahl sicheren Kellerräumen des „Marthahauses", einer ehemaligen Haushaltungsschule, Königstraße 30, untergebracht.

Ein für die Rumstadt Flensburg besonderes Ereignis war, daß die unmittelbare Einfuhr von Rum aus Westindien wieder in Gang kam. Am 10. 11. 1949 lief nach 15jähriger Unterbrechung das erste Schiff voller Rumfässer in den Hafen von Flensburg ein. Es wurde von Vertretern der Behörden und der Spirituosenindustrie sowie von einer großen Menschenmenge feierlich empfangen und herzlich begrüßt.

Ende November 1949 begannen mit den ersten losen Vorbesprechungen und Berichten die Vorarbeiten für den Umbau des Grenzübergangs Kupfermühle.

Am 18. 1. 1950 besuchte der Bundespräsident Prof. Theodor Heuss die Stadt Flensburg, und ab April 1950 wurden keine Lebensmittelkarten mehr ausgegeben.

Das wichtigste Ereignis während der Amtszeit Plogs war die Rückführung des Zollgrenzdienstes, wie ab 1949 der Zollgrenzschutz genannt wurde, in die Zollverwaltung am 1. 8. 1950.[317] Mit diesem Tage ging die taktische Leitung des Zollgrenzdienstes wieder auf die Oberfinanzpräsidenten und Hauptzollämter über. Die Zollgrenzkommissare

übten vorerst nur die Geschäfts- und Kassenaufsicht über die im Zollgrenzbezirk gelegenen Zollämter II und III aus; die Steueraufsicht wurde ihnen erst nach Neuabgrenzung der Bezirke übertragen. Mit den Planstellen des reinen Zollgrenzdienstes gingen auch die der Zollgrenzschutzgruppen wieder an die allgemeine Zollverwaltung zurück. Damit gab die Militärregierung die schon erwähnte „Finanztechnische Anweisung vom 25. 5. 1946" wieder auf, nach der mit Wirkung vom 1. 6. 1946 der Zollgrenzschutz von der allgemeinen Zollverwaltung getrennt wurde. Sie hatte wohl erkannt, daß sich die für Großbritannien, dessen Inselgrenzen von einer besonderen, von der Zollverwaltung getrennten Einrichtung bewacht werden, bewährte Organisationsform nicht ohne weiteres auf die völlig anders liegenden deutschen Verhältnisse übertragen ließ. Schon durch Anweisungen vom 28. 7. 1949 und 14. 9. 1949 hatte die Militärregierung die Rückübertragung der funktions- und verwaltungsmäßigen Kontrolle des Zollgrenzschutzes auf die allgemeine Zollverwaltung grundsätzlich genehmigt.

Am 11. 8. 1950 wurde in Klappschau bei Schleswig die größte Brennerei der Bundesrepublik Deutschland unter der Firmenbezeichnung Kartoffelverwertungsgesellschaft Cordes & Stoltenburg GmbH errichtet. Die Firmenbezeichnung erläutert bereits teilweise die Überlegungen, die zur Gründung des Unternehmens führten.[318]

Das letzte besondere Ereignis unter der Amtsleitung Plogs war die Wiedereröffnung des Zollamts Harrislee am 15. 10. 1950, einem Sonntag. Die Zustimmung zu der im Interesse des Verkehrs so dringend erforderlichen Freigabe des Grenzübergangs Harrislee—Padborg war von dänischer Seite an eine befriedigende Lösung der Frage der Wiedereinführung der Zollstunden beim Zollamt Kupfermühle gekoppelt worden. Die Freigabe des Grenzüberganges vollzog sich in volkstümlichem Rahmen. Auf dänischer Seite spielte eine Militärkapelle, Kinder aus Padborg stürmten einen Bananenwagen auf deutscher Seite und Kinder aus Harrislee versorgten sich mit „echtem dänischen" Wienerbrot in den Bäckerläden von Padborg.[319] An offiziellen Vertretern der beteiligten Behörden waren anwesend: Oberst Ankjær, Kommandeur der dänischen Grenzgendarmerie, Zollverwalter Schytt, Leiter der Zollkammer Padborg, Regierungsrat Plog, Zollgrenzkommissar Jochimsen, Oberzollinspektor Hansen, Vorsteher des Zollamts Harrislee, Oberzollinspektor Olfermann, Vorsteher des Zollamts Kupfermühle und Regierungsoberamtmann Kruse, Leiter des Paßkontrollamts Flensburg.

Plog, von kleiner aber drahtiger Gestalt, hatte ein verbindliches und sympathisches Wesen. Er war gewandt, ungezwungen, aufgeschlossen und lebensbejahend. Bei bemerkenswerter Intelligenz war er ein glänzender Redner. Seine Ausdrucksweise und seine dienstlichen Anordnungen waren gehaltvoll, klar und knapp; er war ein sehr angenehmer, vorbildlicher Vorgesetzter, der stets ein offenes Ohr und immer Zeit für die ihm nachgeordneten Bediensteten hatte, die er schon nach kurzer Zeit mit Namen kannte. Sein Grundsatz: „Wie können wir helfen?" galt nicht nur seinen Mitarbeitern, sondern in gleicher Weise Zollbeteiligten sowie allgemein Auskunft- und Ratsuchenden gegenüber.

Manchem seiner früheren Mitarbeiter, die ihn später in Bonn im Ministerium aufgesucht haben, widmete er sich stets — trotz Termin- und Zeitnot — in der ihm eigenen netten Art. Der dabei immer ausgedrückte Wunsch, seine alte Wirkungsstätte in Flensburg wiederzusehen, ging leider nicht mehr in Erfüllung.

## 17. Regierungsrat Werner Reicke (27. 10. 1950 — 31. 5. 1952)

*Werner Reicke wurde am 28. 9. 1910 in Tilsit geboren. Schulbesuch in Königsberg, Abitur 1929. Nach anfänglichem Studium der Architektur ab 1931 Studium der Rechtswissenschaften an der Universität in Königsberg/Pr. 1934 Referendar-Examen, Januar 1939 Assessor-Examen in Berlin. Mai 1939 Eintritt in die Zollverwaltung in Königsberg. Ab 1940 Soldat bis Kriegsende. Juli 1949 Wiedereinstellung bei der Zolleitstelle in Bad Homburg. Nach Verwendung als Vorsteher des Hauptzollamts Flensburg Referent bei der Oberfinanzdirektion in Kiel, zuletzt Ltd. Regierungsdirektor und Gruppenleiter Zoll, 1975 pensioniert, lebt in Kiel.*

Das am 20. 4. 1949 wieder eröffnete Zollamt Schleswig war äußerst primitiv untergebracht. Es konnte während der Amtszeit von Reicke am 5. 12. 1950 in das Haus Norderdomstraße 15, welches 1450 als Bischofssitz erbaut war und zu den ältesten Gebäuden Schleswigs gehört, in schöne Büroräume umziehen.

Im Zuge von größeren organisatorischen Maßnahmen der Zollverwaltung nach dem Zweiten Weltkrieg wurde, um eine schnellere und bessere Bedienung der verschiedenartigen Schiffsverkehre (Fracht- und Personenschiffahrt, Viehtransport, Fischerei) zu erreichen, mit Wirkung vom 1. 4. 1951 die Dienststelle „Packhof" des Hauptzollamts in das Zollamt Flensburg-Hafen umgewandelt.

Für die Abwicklung des Verkehrs über die deutsch-dänische Landgrenze waren bisher neben den beiden Eisenbahnlinien Flensburg—Padborg und Süderlügum—Tønder die beiden Zollämter Kupfermühle und Harrislee im Osten und das Zollamt Böglum im Westen vorhanden. Da die dazwischen liegenden kleinen Zollämter Neupepersmark im Mittelteil und Aventoft und Rosenkranz im Westen der Grenze noch lange nach dem Zweiten Weltkrieg geschlossen waren, mußten die Bewohner der abseitigen Gebiete z. T. große Umwege bis zu den geöffneten Grenzübergängen zurücklegen. Auf immer stärkere Vorstellungen von lokaler dänischer Seite beim Justizministerium in Kopenhagen wurde schließlich nach anfänglichem Widerstand deutscher Stellen die Wiedereröffnung beschlossen. Die Zollämter wurden dann am 6. 4. 1951 im Beisein von Polizeimeister Bøwing, Tønder, Zollverwalter Demkjær, Leiter der Zollkammer in Tønder, Oberst Ankjær, Chef der dänischen Grenzgendarmerie, Zollrat Möller für den verhinderten Vorsteher des Hauptzollamts Flensburg, Zollgrenzkommissar Grüder, Süderlügum, Zollrat Kruse, Leiter des Paßkontrollamts Flensburg sowie den Bürgermeistern und Gemeindevertretern der Grenzorte unter lebhafter Beteiligung der Bevölkerung, besonders der Schuljugend, feierlich eröffnet.[320]

Im November des gleichen Jahres war dann aber von der Oberfinanzdirektion Kiel die Beibehaltung dieser Zollämter als fragwürdig angesehen worden, weil bei diesen Stellen im kleinen Grenzverkehr mit Dänemark wider Erwarten kaum Verkehrszahlen und Verzollungen aufzuweisen waren. Auf dänischer Seite gab es gegenüber diesen Zollstellen keine Zollämter, weil s. Zt. die Ein- und Ausfuhr von Waren nach und aus Dänemark verboten war. Die dänischen Übergangsstellen waren lediglich mit Grenzgendarmerie besetzt. 1952 steigerte sich jedoch der Reiseverkehr über diese Zollämter derart, daß von der Aufhebung der Zollstellen abgesehen wurde.

Am 1. 10. 1951 wurde im Zuge von Neuabgrenzungen von Hauptzollamtsbezirken das

Zollgrenzkommissariat Süderlügum mit den Zollämtern Böglum, Süderlügum, Rosenkranz, Aventoft und Neupepersmark an das Hauptzollamt Husum abgetreten. Damit wurde die Landgrenze gegen Dänemark nach der Abtretung Nordschleswigs im Jahre 1920 zum zweiten Male zwischen den Hauptzollämtern Flensburg und Husum geteilt.

Am 20. 5. 1952 wurde die in Flensburg besonders wegen des unverzollten Schiffsproviants so beliebte Fördeschiffahrt mit Fahrgastschiffen, die mit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges eingestellt wurde, nach dem Ausland — zunächst nur nach Kollund — wieder aufgenommen. Hiermit begann eine seitdem ununterbrochene Reihe von Ausnahmebestimmungen und Sonderregelungen für den Schiffsverkehr auf der Flensburger Förde.

## 18. Regierungsrat Walter Twiesselmann (1. 6. 1952 — 30. 9. 1954)

*Geboren 30. 3. 1894 in Altona (Elbe), das damals noch zu Preußen gehörte. Schulbesuch in Altona, Reifeprüfung Ostern 1913, anschl. Militärdienst, 16. 5. 1914 als Zollsupernumerar in Hamburg eingetreten. Ab 2. 8. 1914 Kriegsdienst beim Inf.-Regt. v. d. Marwitz Nr. 61, zunächst im Osten, ab Herbst 1915 im Westen. Einmal verwundet. Auszeichnungen: Ritterkreuz des Königl. Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern, E. K. I Kl. u. a. Ab Januar 1919 wieder im Zolldienst in Hamburg, Herbst 1919 nach bestandener 1. Prüfung Zollpraktikant, 1921 Prüfung zum Oberzollkontrolleur, 1. 2. 1923 Zollinspektor, 1. 3. 1929 Bezirkszollkommissar (G) unter Versetzung nach Kaulwitz (Schlesien), Sommer 1929 Bezirkszollkommissar (G) in Gr. Rauden (Oberschlesien). 1932 zurück nach Hamburg, Verwendung in verschiedenen Zolldienststellen. 1938 bei Aufstellung des verstärkten Zollgrenzschutzes als Bezirkszollkommissar (G) nach Cuxhaven, Verbindungsaufnahme zu den Marinedienststellen, Einrichtung der Schiffsdurchsuchungs- und der Schiffsbegleitstation, des Zollgrenzschutzes auf Helgoland u. a. m. Vorübergehende Abordnung ins Sudetenland, Vertreter des Hauptzollamtsvorstehers Hohenelbe. Sommer 1940 Einsatz als Befehlsstellenleiter (Ernennung zum Zollrat) in den besetzten Gebieten, zunächst im Westen, dann im Osten, Südosten und Süden, zuletzt Hauptbefehlsstellenleiter. Einmal verwundet. Von Juli 1945 bis Februar 1949 außerhalb der Zollverwaltung. 1951 Vertreter des Hauptzollamtsvorstehers Hamburg-Jonas, 1952 Hauptzollamtsvorsteher Flensburg, Ernennung zum Regierungsrat, 1954 als Hauptzollamtsvorsteher nach Hamburg-Harburg. 1959 pensioniert, lebt in Hamburg-Nienstedten.*

Die Umorganisation des Zollamts Flensburg-Hafen hinsichtlich der Schiffsabfertigung konnte unter dem Amtsvorgänger nicht zu einem endgültigen Abschluß gebracht werden. Besonders die an Stelle des am 30. 4. 1952 aufgehobenen alt bewährten Ansagepostens am 1. 5. 1952 errichtete Zollschiffstation II, die zwar Abfertigungsfunktionen wahrnahm, aber nicht dem Zollamt Flensburg-Hafen unterstand, fand keinen Anklang bei den Schiffahrtskreisen. Diese befürchteten, daß durch diese ihrer Meinung nach halbe Lösung die Interessen der Seefahrt nicht genügend gewahrt würden. Der Stadt Flensburg und der hiesigen Industrie- und Handelskammer, die bei Twiesselmann vorstellig geworden waren, lag besonders daran, eine für die Abfertigung von Seeschiffen Tag und Nacht geöffnete Zolldienststelle zu erhalten. Man war mit allen Mitteln bemüht, den Schiffs- und Warenverkehr Flensburgs zu heben, Bestrebungen, die angesichts der schwierigen Lage Flensburgs an der Grenze Anerkennung verdienten. Die Stadt erbot sich, von sich

aus die für eine Eingangszollstelle am Harniskai erforderlichen Pfahlgruppen rammen zu lassen. Dadurch wurden bisher noch bestehende Bedenken der Oberfinanzdirektion Kiel zerstreut und am 25. 7. 1952 die Zollzweigstelle Hafeneingang als Grenzzollstelle des Seehafens Flensburg eingerichtet. Sie unterstand dem Zollamt Flensburg-Hafen und war zuständig für die Ein- und Ausgangsabfertigungen aller Schiffe sowie für die Warenabfertigungen am Harniskai. Als am 1. 10. 1952 die Zollzweigstelle Fischereihafen aufgelöst wurde, übernahm die Zollzweigstelle Hafeneingang auch deren Aufgaben und war damit zuständig für alle Abfertigungen am Ostufer des Flensburger Hafens.

Nach der Rückführung des Zollgrenzdienstes in die allgemeine Zollverwaltung und Neuabgrenzung der Bezirke hatte der Zollgrenzkommissar Gelting neben der Geschäftsaufsicht über das Zollamt Kappeln vom Bezirkszollkommissariat (St) Flensburg einen Teil dessen Steueraufsichtsbezirkes mit dem Schwerpunkt in Kappeln (Werk Nestle, Schiffsproviantläger, Mineralölläger usw.) übernommen. Zur Vermeidung zeitraubender Fahrten zwischen Gelting und Kappeln wurde deshalb das Kommissariat am 5. 12. 1952 nach Kappeln verlegt. Das Geschäftszimmer wurde im 1. Stock des Zollamts eingerichtet.

Am 29. 4. 1953 verließen die letzten norwegischen Besatzungstruppen, die im Jahre 1948 die englischen abgelöst hatten, Flensburg an Bord der „Svalbard", der ehemaligen „Togo" der Deutschen Afrika Linie.

Nach den seit November 1949 laufenden Planungen für den neuen Grenzübergang Kupfermühle-Kruså wurde als erstes sichtbares Zeichen der Arbeiten am 25. 8. 1953 der erste Spatenstich für die neue Straße zum neuen Zollamt getan.

Nachdem inzwischen alle Zollämter an der deutsch-dänischen Grenze wiedereröffnet waren, begann Anfang des Jahres 1953 nicht nur in der nordschleswigschen, sondern auch in der reichsdänischen Presse ein langer und zäher Kampf um die Wiedereröffnung der sogenannten Wirtschaftsübergänge. Das Interesse hieran lag mehr auf dänischer als auf deutscher Seite. Die dänische Seite wollte endlich acht Jahre nach Kriegsende alle früheren Grenzübergänge wieder geöffnet sehen. Nach einleitenden Besprechungen zunächst über paßrechtliche Fragen am 17./18. 7. 1953 im Innenministerium in Kiel zwischen Vertretern Dänemarks und des Landes Schleswig-Holstein wurde in der Zeit vom 2. bis 5. 12. 1953 in Kopenhagen zwischen einer deutschen und dänischen Delegation der vorläufige Text eines Abkommens über die persönlichen Erleichterungen im kleinen Grenzverkehr entworfen, der allerdings von der dänischen Regierung nicht gebilligt wurde. In dem dann vom 7. bis 9. 6. 1956 in Bonn erarbeiteten Entwurf eines deutsch-dänischen Abkommens über den Grenzverkehr außerhalb der zum internationalen Personenverkehr zugelassenen Grenzübergänge wurden die Regelung von Einzelfragen und sonstige Durchführungsvereinbarungen den „beiderseits zuständigen Behörden" übertragen. Dieses dann veröffentlichte „Grenzverkehrsabkommen" vom 30. 6. 1956 trat am 15. 11. 1956 in Kraft. Von diesem Tage ab waren auch noch folgende Grenzübergänge:

| | |
|---|---|
| Ellund — Frøslev | (Grenzstein 71) |
| Jardelund — Sofiedal | (Grenzstein 112/113) |
| Weesby (Bögelhuus) — St. Jyndevad | (Grenzstein 141/142) |
| Westre — Grøngaard (Bejers Kro) | (Grenzstein 182) |
| Rodenäs (Sieltoft) — Højer | (Grenzstein 276/278) |

für einen bestimmten Personenkreis im kleinen Grenzverkehr wieder geöffnet.

Unabhängig von den erwähnten langen Verhandlungen war bereits am 1. 9. 1953 nach Absprache zwischen deutschen und dänischen örtlichen Dienststellen aus wirtschaftlichen Gründen der Grenzübergang bei Sieltoft für eine beschränkte Zahl von Grenzpaßinhabern freigegeben worden.

Ebenfalls außerhalb des Verhandlungsrahmens — allerdings aus anderen Gründen — war die Frage des Übergangs über den Dammweg bei der „Schusterkate" in der Wasserslebener Bucht auf Grund eines im Flensburger Tageblatt erschienenen Artikels ins Rollen gekommen.[321]

Nach einer provisorischen Regelung, die später in dem genannten Abkommen verankert war, zwischen den zuständigen örtlichen Stellen zu beiden Seiten der Grenze wurde am 26. 6. 1954 der so beliebte Fußweg zwischen Wassersleben und Kollund durch den der Stadt Flensburg gehörenden Wald für den Ausflugsverkehr zu bestimmten Tageszeiten nur an den Sonn- und Feiertagen der Sommermonate freigegeben.

Gelegentlich der schon erwähnten deutsch-dänischen Verhandlungen über die persönlichen Erleichterungen im kleinen Grenzverkehr in der Zeit vom 5. bis 12. 12. 1953 in Kopenhagen war es von den Zollbevollmächtigten der beiden Delegationen für zweckmäßig gehalten worden, auch das deutsch-dänische Abkommen über die sachlichen Erleichterungen im kleinen Grenzverkehr vom 29. 10. 1934 zu überprüfen und durch eine den derzeitigen Verhältnissen entsprechende Regelung zu ersetzen. Die Hauptzollämter Flensburg und Husum waren angewiesen worden, Vorschläge für die Neufassung dieses Abkommens zusammen mit den in Betracht kommenden Landesbehörden und der Industrie- und Handelskammer zu erarbeiten.

Am 31. 1. 1954 berichtete das Hauptzollamt Flensburg, daß ein Teil der Vereinbarungen in dem genannten Abkommen deutscherseits durch die gesetzliche Regelung im Zollgesetz vom 20. 3. 1939 überflüssig geworden sei. Besprechungen mit den örtlichen dänischen Behördenleitern hatten jedoch ergeben, daß das allgemeine dänische Zollrecht keine Bestimmungen enthielt, die einzelne Vereinbarungen des Abkommens vom 29. 10. 1934 ersetzten. Die dänische Seite sprach sich dafür aus, das genannte Abkommen in seinem Wortlaut wieder in Kraft zu setzen; es habe sich durchaus bewährt und sei für die Zollabfertigung gut brauchbar; redaktionelle Unebenheiten solle man in Kauf nehmen. Das Hauptzollamt vertrat in dem Bericht den Standpunkt, daß man mit der dänischen Regierung um so schneller zum Ziele käme, je weniger am Wortlaut des Abkommens geändert würde. Es schlug daher vor, aus Gründen der Zweckmäßigkeit für eine „Wiederanwendung" des Abkommens in seiner bisherigen Fassung statt für ein „Wiederinkraftsetzen" einzutreten. Dabei würde auch eine Erörterung der Frage umgangen, ob das Abkommen überhaupt de jure außer Kraft gesetzt sei oder nicht. Die Oberfinanzdirektion vertrat auch diesen Standpunkt dem Bundesminister der Finanzen gegenüber. Die Arbeiten gerieten aber bald ins Stocken; sie wurden erst im Sommer 1961 wieder aufgenommen, nachdem Vertreter des dänischen Finanzministeriums anläßlich der deutsch-dänischen Delegations-Verhandlungen über den Abschluß eines Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrages Ende Juni 1961 in Bonn den Wunsch geäußert hatten, sobald wie möglich ein neues deutsch-dänisches Abkommen über den kleinen Grenzverkehr abzuschließen.

Am 4. 11. 1953 wurde in Schleswig eine Zuckerfabrik in Betrieb genommen.[322]

Während der Amtszeit von Twiesselmann wurden die Motorisierung des Grenzauf-

sichtsdienstes sowie die Zusammenarbeit des Grenzaufsichtsdienstes Wasser und Land geplant und in vielen Versuchen erprobt. Nachdem der Organisationsplan für die Motorisierung des Grenzaufsichtsdienstes an der Ostseeküste am 25. 10. 1954 genehmigt worden war, wurden im Bezirk des Hauptzollamts Flensburg die Grenzaufsichtsstellen (mot) Flensburg-Förde und Kappeln mit Wirkung vom 1. 1. 1955 eingerichtet und mit je einem Kombiwagen sowie mit je einem Moped ausgerüstet, die beiden Beamten zur besonderen Verwendung erhielten schwere Krafträder und besonders ausgewählte Grenzaufsichtsstellen ein schweres Kraftrad und 12 Mopeds. Bei dieser Umorganisation, die wesentlich zur Intensivierung der Grenzaufsicht beitrug, konnten zudem noch 7 Grenzaufsichtsstellen (Twedterholz, Bockholmwik, Dollerupholz, Neukirchen, Steinberghaff, Gelting und Kronsgaard) aufgehoben und 10 Planstellen eingespart werden.

## 19. Regierungsrat Dr. Wilhelm Stäglich (1. 10. 1954 — 19. 11. 1956)

*Geboren am 11. 11. 1916 in Hamburg als Sohn des Zollamtmanns Willy Stäglich. Vierjähriger Volksschulbesuch in Hamburg und Sosnitza bei Gleiwitz/Oberschlesien. 1927 Einschulung in das Hum. Gymnasium in Gleiwitz. Ab Herbst 1927 Große Stadtschule (Gymnasium) zu Rostock/Mecklbg. Dort Abitur Februar 1936. Anschließend Arbeitsdienst und Wehrdienst bis Oktober 1938. Wintersemester 1938/39 und Sommersemester 1939 Studium der Rechts- und Staatswissenschaften an der Universität Rostock. Am 25. August 1939 erneut zur Wehrmacht eingezogen und bis Kriegsende Soldat, zuletzt Oberleutnant. Wintersemester 1941/42 von der Wehrmacht beurlaubt zur Fortsetzung des Studiums an der Universität Göttingen. 1. 9. 1945 Entlassung aus amerikanischer Kriegsgefangenschaft und Fortsetzung des Studiums an der Universität Göttingen. 1. 9. 1947 1. Staatsexamen in Göttingen. 22. 12. 1950 2. Staatsexamen in Hannover. Anschließend Amtsrichter in Braunschweig. Am 17. April 1951 bei der Universität Göttingen promoviert zum Dr. jur. 1. 8. 1951 Eintritt in die Bundeszollverwaltung. 1. 8. 1952 Regierungsassessor bei der Oberfinanzdirektion Hannover. 1. 9. 1952 - 31. 1. 1953 Zollgrenzkommissar in Süderlügum. 1. 2. 1953 Ernennung zum Regierungsrat. Referent bei der Oberfinanzdirektion Hannover. 1. 10. 1954 bis 19. 11. 1956 Hauptzollamtsvorsteher in Flensburg, danach abgeordnet an das Finanzgericht Hamburg. Ab 14. 6. 1957 Finanzgerichtsrat in Hamburg.*

Das wichtigste Ereignis unter der Amtsführung von Dr. Stäglich war die Vollendung des Grenzübergangs Kupfermühle-Kruså. Nachdem die bereits fertigen Baupläne 1953/1954 noch einmal geändert werden mußten, konnte endlich am 8. 12. 1954 mit den Bauarbeiten für das Zollamt Kupfermühle begonnen werden; am 29. 7. 1955 wurde das Richtfest begangen und am 9. 6. 1956 fand die feierliche Einweihung des deutschen Zollamts Kupfermühle und des dänischen Zollamts Kruså sowie die Freigabe des Grenzübergangs unter Anwesenheit zahlreicher Vertreter deutscher und dänischer Behörden statt, worüber die Presse auf beiden Seiten der Grenze ausführlich berichtete. Der Landrat Dr. Schlegelberger, Flensburg, und der Amtmann Vagn-Hansen, Åbenrå, durchschnitten gemeinsam das quer über die Straße zwischen den beiden Zollämtern gespannte weiße Band und gaben den neuen Grenzübergang mit folgenden Worten frei: „Ich heiße alle, die auf dieser Straße des guten Willens zu uns kommen oder durch unser Land

fahren, als Gäste in Deutschland herzlich willkommen", und: „In der Hoffnung, daß diese neue Grenzübergangsstelle den Reisenden Nutzen und Freude bringen wird, durchschneide ich dieses Band und weihe diesen neuen schönen Torweg nach Dänemark ein." Die geladenen Gäste besuchten dann erst das dänische Zollamt und anschließend das deutsche Zollamt.

Vor der allgemeinen offiziellen Einweihung des Grenzübergangs fanden auf deutscher und dänischer Seite getrennte Eröffnungsfeiern statt. Die deutschen Gäste trafen sich am südlichen Endpunkt der neuen Straße hinter Wassersleben, wo der Leiter des Straßenbauamts, Dr. Jahn, in einer kurzen Ansprache auf die Bedeutung dieses neuen Straßenstückes hinwies. Dann übergab der Landesrat Kloss die neue Straße dem Verkehr. Im Zollamt Kupfermühle begrüßte Dr. Stäglich die Gäste und zeigte die Entwicklung des Grenzübergangs seit 1920 auf. Der Vorsteher des Landesbauamts Flensburg, Dr. Vaupel, unter dessen Leitung das neue Amt und der Zollhof entstanden waren, dankte seinen Mitarbeitern, den Handwerkern und Bauunternehmern und übergab den Schlüssel an den Finanzpräsidenten Eickenbusch, der die neue Anlage würdigte und den Schlüssel an den Vorsteher des Zollamts, Zollamtmann Olfermann, weitergab. Abschließend überbrachten Vertreter des Bundes Deutscher Zollbeamten und des Personalrats ihre Glückwünsche.

Während der Amtszeit von Dr. Stäglich wurde mit Wirkung ab 1. 1. 1955 die im Jahre 1954 geplante Motorisierung des Grenzaufsichtsdienstes an der Ostseeküste, über die bereits kurz berichtet wurde, verwirklicht. Dies war der erste Schritt zur Neuordnung des taktischen Einsatzes der Grenzaufsicht in dem genannten Gebiet. Er sah ein sinnvolles Zusammenwirken von mit Sprechfunk ausgerüsteten Land- und Wasserzollfahrzeugen vor.

Nachdem die in der ehemaligen Marineschule Mürwik untergebrachte Zollschule Ende März 1956 aufgelöst werden mußte, weil die Bundesmarine das Gebäude wieder beanspruchte, mußte für das Zollgrenzkommissariat Flensburg-Förde eine andere Unterkunft beschafft werden; es wurde am 1. 4. 1956 in die Duburg-Kaserne verlegt, in der bereits das Zollgrenzkommissariat Flensburg-Land untergebracht war.

Im Spätsommer 1956 traten die Flensburger Wassersportvereine an den Vorsteher des Hauptzollamts mit dem Wunsche heran, dafür einzutreten, daß an Stelle der jetzt geltenden Bestimmungen für den Wassersport auf der Flensburger Förde die bereits vor dem Kriege zugebilligten Zollerleichterungen — ungehinderter Wechsel von der deutschen Küste an das dänische Festland, Anlaufen dänischer Häfen und Anlandgehen ohne zollamtliche Ausgangs- und Eingangsabfertigung auf deutscher Seite — wieder in Kraft gesetzt würden. Die Oberfinanzdirektion Kiel entsprach dem Antrage und mit Beginn der Segelsaison 1957 konnten die an der Flensburger Förde beheimateten Sportboote wieder verhältnismäßig frei Fahrten in ihrem Revier durchführen.

## 20. Regierungsrat Alfred Vogt (1. 1. 1957 — 31. 12. 1960)

*Geboren am 2. 11. 1896 in Riegersdorf, Kr. Strehlen/Schlesien. Nach Besuch der Gymnasien in Brieg und Strehlen (hier Abitur) und nach Kriegsdienst von Juni 1915 bis Januar 1919 trat er im März 1919 als Zollsupernumerar bei der Oberzolldirektion Breslau ein und war nach beendeter Ausbildung in Breslau, Oels, Liebau, Schmiedeberg/Rsgb., Wal-*

*denburg, Wigandsthal/Isergebirge und Jauer tätig. Im Zweiten Weltkrieg nahm er als Hauptmann an den Feldzügen gegen Polen und Frankreich teil. Nach seiner UK.-Stellung im September 1940 wurde er als Vorsteher an das Zollamt Flensburg-Bahnhof versetzt, wurde zwischenzeitlich an die Oberfinanzdirektion Kiel und an das Zollamt Kupfermühle abgeordnet, dessen Besetzung durch die Engländer er im Mai 1945 miterlebte, und trat nach vorübergehender Tätigkeit bei dem Hauptzollamt Flensburg 1945 als ständiger Vertreter zu der von der Besatzungsmacht errichteten Inspektion des Zollgrenzschutzes, der auch die wiedereröffnete Zollgrenzschutzschule Flensburg unterstand. Im Oktober 1947 wurde er zum Zollrat befördert und übernahm im November 1949 die Leitung der Zollschule Flensburg, die er unter Beförderung zum Regierungsrat im November 1951 bis zur Auflösung der Schule Ende März 1956 innehatte. Nach vorübergehender Referententätigkeit bei der Oberfinanzdirektion Kiel wurde er zum 1. 1. 1957 als Vorsteher an das Hauptzollamt Flensburg versetzt und blieb hier bis zu seiner Zurruhesetzung mit Ablauf des Monats Dezember 1960, lebt in Hamburg-Blankenese.*

Die dienstlichen Probleme in diesen vier Jahren ergaben sich vor allem aus der geradezu explosionsartig anschwellenden Steigerung des Personenverkehrs. Die in Dänemark wesentlich niedrigeren Preise für Lebensmittel, darunter besonders für Butter, Käse und Zucker, ließen die Zahl der Einkaufsreisenden von Monat zu Monat höher ansteigen. Als dann zum Schutze des inländischen Handels eine Kontingentierung der Einfuhr von Butter und Zucker in Aussicht genommen wurde, setzte in den Monaten Februar/März 1958 nochmals ein derartiger Ansturm von Reisenden ein, daß das eben erst eröffnete neue Zollamt Kupfermühle räumlich dem Andrang kaum noch gewachsen war und die Eingangsabfertigung nur unter weitgehendem Einsatz von Beamten des Zollgrenzdienstes einigermaßen flüssig gehalten werden konnte.

Die tagelange „Butterschlacht", an der nach Pressemeldungen am letzten Wochenende im März 100.000 Menschen aus ganz Südschleswig, Holstein, Hamburg und Hannover in kilometerlangen Autoschlangen teilgenommen haben sollen, endete dramatisch. Am 28. März standen Abertausende in peitschenden Schneeböen bei heulendem Sturm aus Osten in langen Schlangen bei den Zollämtern Harrislee und Kupfermühle. Gegen Abend verstärkte sich der Schneesturm und schloß besonders die Straße Flensburg—Schleswig, wo dann in der Nacht hunderte von Kraftwagen festsaßen. Sämtliche Gastwirtschaften am Wege entlang waren schnell bis zum letzten Platz besetzt und viele Menschen mußten sich auf den Bauernhöfen in der Nähe einquartieren, wo sie dem Vernehmen nach stark ausgenutzt wurden. Butter hatten sie ja, aber Brot und Eier zum Frühstück mußten sie sich an Ort und Stelle teuer erkaufen.[323]

Erst, als ab 1. 4. 1958 die Einfuhr von Butter und Zucker beschränkt wurde, flaute der Ansturm ab, wegen der übrigen niedrigen Lebensmittelpreise blieb aber der Einkaufsverkehr noch längere Zeit recht rege.

Auch das Zollamt Harrislee wurde von dem verstärkten Reiseverkehr in erheblichem Umfange berührt. Bei den beengten nur auf einen geringen Verkehr zugeschnittenen räumlichen Verhältnissen dieses Amtes gestaltete sich die Massenabfertigung, die auch hier nur unter weitgehender Heranziehung von Zollgrenzdienst-Beamten zu bewältigen war, recht schwierig. Es war geradezu ein Glück für die weitere Entwicklung dieses Amtes, daß im Sommer 1958 die vom Zollamt ins Inland führende Straße erneuert und verbrei-

tert und deshalb gesperrt wurde. Der Zeitraum dieser Sperre (Juni bis August), die das Zollamt vom Fahrzeug- und damit vom Güterverkehr befreite, während der Personenverkehr weiterlief, konnte zu einem wenigstens teilweisen Ausbau des Zollamts benutzt werden. Daß derartige notwendigerweise kurzfristig vorzunehmende Baumaßnahmen — ebenso wie später der Umbau der Zollzweigstelle Fördebrücke — nur Teillösungen bringen konnten, lag nun einmal an den geringen der Oberfinanzdirektion zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln.

Wie bei den anderen Zollstellen zeigte auch der Reiseverkehr bei der Zollzweigstelle Fördebrücke, also der Schiffsverkehr, eine ungeahnte Zunahme. Die früher nur in den Sommermonaten festzustellende Verkehrssteigerung setzte sich jetzt über das ganze Jahr fort. Auch hier mußte mit geringen Mitteln versucht werden, baulich diesen neuen Verhältnissen Rechnung zu tragen. Die sich gleichfalls ergebenden personellen Schwierigkeiten wurden wiederum durch weitgehende Heranziehung von Beamten des Zollgrenzdienstes gemeistert.

Die Zunahme des Güterverkehrs forderte auch bei dem durch Überweisungen vom Zollamt Kupfermühle stark beanspruchten Zollamt-Hafen dringend bauliche Erweiterungen, um die schon lange vergeblich gerungen worden war. Da das alte Packhofgebäude unter Denkmalschutz stand, waren dem Ausbau Grenzen gesetzt. Er erstreckte sich auf durch Feuerschutz und Hygiene gebotene Arbeiten im Innern des Gebäudes und auf den Anbau mehrerer Büroräume im Hofraum.

In das Jahr 1959 fällt das Bemühen des damaligen Hauptzollamts Husum, seinen Bezirk durch Einbeziehung des Zollamts Schleswig zu erweitern. Es mußte scheitern, weil Schleswig und Umgegend wirtschaftlich nach Norden, auch nach Süden, aber kaum in Richtung Husum, also nach Westen ausgerichtet waren.

Im Jahre 1960 begannen die Erwägungen über die Aufhebung des Zollgrenzkommissariats Kappeln und des Ansagepostens Schleimünde. Sie führten im folgenden Jahr zur Auflösung dieser beiden Dienststellen und zur Neueinrichtung einer Zollschiffstation in Maasholm.

## 21. Zollrat Hugo Rohdass (1. 1. — 31. 7. 1961)

*Geboren am 6. 10. 1902 in Malchow in Mecklenburg. Gesamter Schulbesuch in Schwerin, dort Reifeprüfung im März 1921. Am 28. 3. 1921 Eintritt in die Reichsfinanzverwaltung beim Landesfinanzamt Mecklenburg/Lübeck in Schwerin. Verwendung in Schwerin, Neustrelitz, Warnemünde, Rostock und Westerland/Sylt. Ab 1. 12. 1938 Bezirkszollkommissar (G) Neukirchen (Südtondern). Von Mai 1940 bis Mai 1945 abgeordnet an den VGAD (K) — Verstärkter Grenzaufsichtsdienst an der Küste — in den Niederlanden, am Schwarzen Meer auf der Krim, in Oberitalien und in Dänemark. Nach Kriegsende vorübergehend Bezirkszollkommissar (G) Süderlügum (Südtondern). Vom 17. 11. 1945 bis 16. 3. 1949 außerhalb der Zollverwaltung. Nach Wiedereinstellung zunächst beim Zollamt Kupfermühle, dann Vorsteher des Zollamts Großenbrode und Bezirkszollkommissar (St) in Kiel. Vom 1. 1. 1954 Zollrat und ständiger Vertreter beim Hauptzollamt Lübeck-West. Vom 1. 1. bis 31. 7. 1961 Vorsteher des Hauptzollamts Flensburg. Vom 1. 8. 1961 Regierungsrat und Vorsteher des Hauptzollamts Lübeck-Ost. Vom 1. 1. 1963 Vorsteher des Hauptzollamts Lübeck-West. Ab 1. 5. 1965 Oberregierungsrat. Seit dem 1. 11. 1967 in Lübeck im Ruhestand, dort am 23. 9. 1972 verstorben.*

Unter der Amtsführung von Rohdass sind die Förde-Schiffahrt betreffende wichtige Entscheidungen getroffen worden. Die Neuregelung des Handels mit Schiffsbedarf führte nach Besprechungen mit den Reedereien zur Erteilung sogenannter „Ausnahmegenehmigungen", die freiwillige Verkaufsbeschränkungen der Reedereien enthielten. Die Mengen waren auf die in den beiden Ländern zur abgabefreien Einfuhr zugelassenen Mengen abgestellt; die Überwachung beim Verkauf an Bord hatte an Hand der Fahrkarten zu geschehen.

Unter seiner Amtsleitung mußte die Zollabfertigungsstelle am „Stettiner Schuppen" eingerichtet werden, weil die Brücken- und Kaianlagen an der Fördebrücke nicht ausreichten, um das Schiff einer Sonderburger Reederei aufzunehmen, die einen neuen Liniendienst Sønderborg—Flensburg einrichtete, der aber keinen großen Umfang annahm. Ihr Schiff, die alte, wenig ansprechende „Margarethe", verkehrte auf dieser Route nur vom 30. 3. 1961 bis 26. 7. 1965.

Die unter dem Amtsvorgänger in Angriff genommenen Organisationsänderungen im Hauptzollamts-Bezirk wurden durchgeführt. Mit Wirkung vom 1. 4. 1961 wurde die Zollzweigstelle (Ansageposten) Schleimünde aufgehoben und zum gleichen Zeitpunkt eine Zollschiffstation in Maasholm errichtet. Sie hatte als Dienststelle des Grenzaufsichtsdienstes den Schiffsverkehr auf der Schlei zwischen Schleimünde und Kappeln zu überwachen, die Maasholm und Schleimünde anlaufenden Fischerei- und Wassersportfahrzeuge abzufertigen, Aufgaben des Paßkontrolldienstes wahrzunehmen und die in Maasholm anfallenden Abfertigungen im Schiffsbedarfslager durchzuführen.

Mit Wirkung vom 1. 5. 1961 wurde das Zollgrenzkommissariat Kappeln aufgehoben. Der Bezirk wurde vom Zollgrenzkommissariat Flensburg—Förde übernommen.

## 22. Oberregierungsrat Rudolf Tiedt (1. 8. 1961 — 30. 6. 1970)

*Geboren am 27. 6. 1905 in Wismar, dort Ostern 1923 Abitur bestanden. Ab 1. 4. 1923 Zollsupernumerar beim Hauptzollamt Wismar. Ab 20. 6. 1926 bei verschiedenen Dienststellen im Bezirk des Landesfinanzamtes Unterelbe in Hamburg. Ab 1. 2. 1934 beim Hauptzollamt Zwickau/Sa. und Bezirkszollkommissar (G) Markneukirchen/Vogtland. Ab Oktober 1938 bei der Zollgrenzschutz-Befehlsstelle Luditz (Sudetenland), 1939 bei dem Oberfinanzpräsidium Karlsbad. Zwischenzeitlich Lehrer an den Zollschulen Bautzen und Waldenburg. Bei Kriegsbeginn zunächst Wehrdienst als Reserveoffizier. Ab Januar 1941 Bezirkszollkommissar (G) in Nordfrankreich an der Kanalküste (Paris-Plage). Ab April 1941 Lehrer an der Zollschule Flensburg. April 1943 erneuter Kriegseinsatz als Batteriechef in einem Artillerieregiment; Rückkehr Juli 1945. Zunächst beim Zollamt Kupfermühle (Zollgrenzschutzgruppe), dann Lehrer an der Zollgrenzschutzschule Flensburg, bei der Inspektion des Zollgrenzschutzes Flensburg, beim Hauptzollamt Lübeck-Ost und Leiter der Grenzkontrollstelle Lauenburg, ab 1. 2. 1953 bei der Oberfinanzdirektion Kiel. Ab 1. 5. 1956 ständiger Vertreter des Vorstehers des Hauptzollamts Lübeck-Ost. Ab 1. 8. 1961 Vorsteher des Hauptzollamts Flensburg. Am 1. 8. 1962 Regierungsrat und am 1. 5. 1967 Oberregierungsrat. Ab 1. 7. 1970 in Flensburg im Ruhestand, dort am 3. 10. 1974 verstorben.*

In der ersten Zeit seiner Amtsführung trat am 1. Januar 1962 das Zollgesetz vom

14. 6. 1961 in Kraft, das wesentliche Erleichterungen in den Zollverfahren brachte. Die ständige Zunahme des Verkehrs und der steigende Arbeitsanfall erforderten aber nicht nur organisatorische, sondern vor allem räumliche Lösungen besonders bei den Landstraßen-Zollämtern.

So wurden bei den Zollämtern Harrislee 1962, Böglum 1963, Flensburg-Weiche 1967/68 und Kupfermühle 1967/69 erhebliche Innenumbauten und Erweiterungsbauten durchgeführt.

In der Geltinger Bucht wurden zusammen mit dem Bau des Fährhafens zur Bedienung der am 29. 7. 1965 von Gelting-Mole nach Faaborg eingerichteten Fährlinie die erforderlichen Anlagen für die Zollabfertigung (zunächst provisorisch) eingerichtet.

1966 wurden die ersten Pläne für einen Neubau des Zollamts Flensburg-Hafen, der im alten ehrwürdigen Packhaus unzureichend untergebracht war, vorgelegt.

Zur Arbeitserleichterung wurden im Jahre 1964 die Zollämter mit Abgabenberechnungsautomaten für die Zollabfertigung und Buchungsmaschinen für die Zahlstellen ausgerüstet.

Unter Tiedt konnten die jahrelangen Bemühungen und ständigen neuen Überlegungen über vertretbare Überwachungsmaßnahmen zur Verhinderung von Schmuggel für die Personenschiffahrt sowie über Erleichterungen für den Wassersport zur Zufriedenheit aller Beteiligten abgeschlossen werden.

Die öffentliche Niederlage, die mit Zunahme der Umsätze an Schiffsausrüsterwaren völlig unzureichend in dem alten Packhof untergebracht war, konnte nach Vermittlung der Industrie- und Handelskammer am 21. 6. 1966 in stadteigene Räume am Brauereiweg verlegt werden.

Mit Auflösung des Hauptzollamts Husum am 1. 7. 1968 wurde der Bezirk Süderlügum und damit die gesamte Landgrenze gegen Dänemark wieder dem Hauptzollamt Flensburg unterstellt. Am 3. 9. 1968 wurde das Zollamt Süderlügum mit Schließung des dortigen Bahnhofs aufgehoben und das Zollamt Niebüll errichtet, das die Zollabfertigung für den Eisenbahnverkehr auf der Strecke Niebüll—Tønder übernahm.

In die Amtszeit Tiedt's fielen drei seltene Jubiläen: Am 1. 2. 1965 war vor 100 Jahren in Flensburg im Hause Große Straße 24 die schleswig-holsteinische Zolldirektion, ein Vorläufer der Zollabteilung der Oberfinanzdirektion Kiel, errichtet worden; am 9. 8. 1966 wurde vor 150 Jahren das Grundstück Norderstraße 72 - Schiffbrücke 39 erworben, auf dem die Zollverwaltung seitdem ununterbrochen zu Hause ist, und am 15. 9. 1967 war vor 100 Jahren das Hauptsteueramt (ab 1883 Hauptzollamt) Flensburg errichtet worden. Die Zollverwaltung konnte sich leider nicht entschließen, diese Tage feierlich zu begehen. Lediglich über die beiden letzten Jubiläen wurden Rundfunk und Presse unterrichtet; in den örtlichen Tageszeitungen erschienen vom Hauptzollamt gelieferte Bilder und vorbereitete Berichte, die übereinstimmend mit folgenden Worten schlossen:

„Man sollte sich bei diesen Jubiläen vor Augen halten, daß in langen Jahren königl. dänische, herzogl. schleswigsche und königl. preußische Amtsschilder sowie deutsche Adler verschiedener Regierungen am gleichen Zollhaus gehangen haben, daß unter verschiedenen Landesflaggen Kaufleute, Seeleute, Fuhrleute und Gewerbetreibende aller Art das gleiche Zollamt aufgesucht haben und daß der Zoll in diesem Zeitraum nach den Vorschriften der jeweiligen Regierung handelnd immer eng mit der Flensburger Wirtschaft verbunden war und es in Zukunft auch sein wird."

Am 29. bis 30. 8. 1968 wurden in Flensburg die 14. norddeutschen Zoll-Sportwettkämpfe unter Mannschaften aus den Oberfinanzbezirken Berlin, Bremen, Hamburg, Hannover und Kiel ausgetragen.

In das letzte Jahr der Amtszeit Tiedt's fielen bedeutsame Besprechungen über die Umgestaltung des Grenzübergangs Harrislee/Padborg sowie über die Einrichtung einer gemeinsamen dänisch-deutschen Abfertigungsanlage im damals sogenannten „Güter-Registrierungsgebiet" in Padborg. Es wurden Erwägungen angestellt, den Güterverkehr mit Lastkraftwagen über die Grenzübergangsstelle Kupfermühle/Kruså, Harrislee/Padborg sowie über die künftige Autobahnübergangsstelle Ellund/Frøslev zentral 1,5 km nördlich der Grenze auf dänischem Staatsgebiet abzufertigen.

Es waren aus damaliger Sicht kühne Pläne, die auf dänischer Seite von Toldinspektør E. E. Nielsen und auf deutscher Seite von Oberzollrat Asmussen zielstrebig verfolgt und später auch von den betroffenen Wirtschaftskreisen beiderseits der Grenze als vorteilhaft angesehen wurden.

## 23. Regierungsrat Emil Behn (1. 7. 1970 — 30. 4. 1972)

*Geboren am 9. 12. 1913 in Schöningstedt, Krs. Stormarn. Ostern 1933 Abitur am Humanistischen Gymnasium in Bergedorf. Am 23. 11. 1933 als Zollsupernumerar beim Hauptzollamt Flensburg in die Zollverwaltung eingetreten. Von Oktober 1934 bis Oktober 1936 Wehrdienst in Stettin. Ab 23. 11. 1936 Zollpraktikant bzw. Zollinspektor a. W. bei Dienststellen in den Bezirken der Hauptzollämter Kiel und Lübeck. Ab 9. 12. 1940 Zollinspektor und Abschnittsbearbeiter für Personalsachen beim Hauptzollamt Lübeck. Kriegsdienst vom 26. 1. bis 14. 9. 1940 und ab 15. 4. 1943 bis Kriegsende. Dazwischen vom 16. 9. 1942 bis 14. 4. 1943 Bearbeiter für Organisationssachen bei der Befehlsstelle V im Kaukasus und auf der Krim. Vom 9. 5. 1945 bis 30. 11. 1949 in russischer Kriegsgefangenschaft. Ab 7. 2. 1950 im Bezirk des Hauptzollamts Flensburg als Abschnittsbearbeiter Zoll bei einem Zollamt (7. 2. 1950 bis 31. 1. 1954), als Bezirkszollkommissar (1. 2. 1954 bis 30. 6. 1957) und als Sachbearbeiter Zoll beim Hauptzollamt (1. 7. 1957 bis 30. 11. 1958). Ab 1. 12. 1958 nach Lübeck versetzt als Aufsichtsoberbeamter im Zollabfertigungsdienst und für den Lagerverkehr. Vom 16. 1. 1961 bis 14. 5. 1962 an die Oberfinanzdirektion Kiel abgeordnet. Ab 15. 5. 1962 als Zollamtmann und später als Zollrat und Oberzollrat Vorsteher des Zollamts Lübeck-Hafen. Ab 1. 7. 1970 Vorsteher des Hauptzollamts Flensburg, ab 1. 7. 1971 als Regierungsrat. Am 1. 5. 1972 als Vorsteher an das Hauptzollamt Itzehoe versetzt. Dort am 1. 8. 1973 Oberregierungsrat. Am 1. 1. 1974 verstorben.*

Der ständig wachsende Verkehr über die Zollstellen entlang der deutsch-dänischen Landgrenze sowie über die Seezollgrenze zwang auch während der Amtszeit von Behn zur Ausschöpfung aller im Zollrecht gegebenen Möglichkeiten zur Vereinfachung und Beschleunigung des Warenverkehrs über die Grenze. Das geschah im wesentlichen durch die Gewährung von Gestellungsbefreiungen bei der Einfuhr sowie durch Zulassung von Einfuhrfirmen zum Sammelzollanmeldungsverfahren. Während beim Hauptzollamt Flensburg in den Jahren 1970 und 1971 nur 10 bzw. 29 Einfuhrfirmen erstmalig zur Abgabe von Sammelzollanmeldungen (eine Zollanmeldung für alle Einfuhren eines

Abrechnungszeitraums) zugelassen wurden, stieg diese Zahl im Jahre 1972 auf 134 neu zugelassene Betriebe an.

Behn, der ein ausgezeichneter Zollfachmann war, sorgte auch dafür, daß durch organisatorische Maßnahmen bei den großen Zollämtern die Abgabenberechnungen von den Abend- und Nachtstunden in die Tagesstunden verlegt wurden. Das brachte eine erhebliche Erleichterung für die betroffenen Beamten.

Am 1. 4. 1971 wurde die Zusammenlegung der zollrechtlichen und grenzpolizeilichen Kontrolle des Reiseverkehrs, der sogenannte Personalverbund, für die Zollämter Kupfermühle, Harrislee und Flensburg-Bahnhof eingeführt. Sinn dieser Neuregelung eines Personalverbundes zwischen Beamten der Zollverwaltung und des Grenzschutzeinzeldienstes ist es, die in der Öffentlichkeit früher zu Recht als zu aufwendig kritisierten Doppelkontrollen der Reisenden zu vermeiden und den Verkehr über die Grenze flüssiger zu gestalten. Dem Reisenden soll an den Grenzübergängen auf der Straße und im fahrenden Zug nur noch 1 Beamter gegenübertreten, der sowohl die Zoll- als auch die Paßkontrolle durchführt.

Die im Verbund eingesetzten Zollbeamten mußten zu diesem Zweck nicht nur im Grenzpolizeirecht ausgebildet werden, es galt vielmehr auch, sie für die Arbeit auf dem neuen Fachgebiet zu motivieren. Dabei mußte insbesondere das Verständnis für die Belange der anderen Verwaltung geweckt werden.

Rückschauend kann die Einführung des Personalverbundes als Erfolg bezeichnet werden. Die von Jahr zu Jahr anwachsenden Touristenströme an den Grenzen können wegen des Aufenthalts an nur einer Kontrollposition wesentlich besser gelenkt und schneller abgefertigt werden. Infolge der großen Steigerung der Verkehrszahlen kann man sich heute an den bedeutenden internationalen Grenzübergängen eine Doppelabfertigung der Reisenden durch 2 Verwaltungen auch aus personeller Sicht nicht mehr vorstellen.

Anfang der 70er Jahre führte eine deutsch-dänische Arbeitsgruppe, in der auch das Hauptzollamt Flensburg vertreten war, Untersuchungen über Kapazitätsprobleme der Grenzübergangsstellen Kupfermühle/Kruså und Harrislee/Padborg durch. Die Arbeitsgruppe hat einen umfangreichen Bericht erstellt, der zugleich Unterlagen für die straßenbaulichen Notwendigkeiten am Grenzübergang Harrislee/Padborg sowie am künftigen Autobahngrenzübergang Ellund/Frøslev schaffte. In dem am 9. 5. 1973 abgeschlossenen Bericht wurde für den Grenzübergang Kupfermühle/Kruså u. a. vorgeschlagen, die Wegstrecken von der Grenze zu den Zollämtern auf beiden Seiten auf drei Fahrspuren zu erweitern. Dieser Vorschlag konnte bis zum Beginn der Reisesaison 1974 verwirklicht werden.

Interessant sind auch folgende im Bericht der Arbeitsgruppe enthaltenen Zahlen: Eine deutsche Prognose für die Verteilung des voraussichtlichen Verkehrs des Jahres 1980 auf die Grenzübergänge Ellund/Frøslev und Kupfermühle/Kruså ergab 52 % für Ellund/Frøslev und 48 % für Kupfermühle/Kruså; dänische Untersuchungen ergaben rd. 45 % für Ellund/Frøslev und rd. 55 % für Kupfermühle/Kruså. Nach diesen Prognosen muß davon ausgegangen werden, daß nach Eröffnung der Autobahn noch etwa 50 % des Reiseverkehrs in Kupfermühle/Kruså die Grenze passieren wird.

In der Amtszeit Behn's reiften die Pläne für eine Umgestaltung der Grenzübergänge Rosenkranz/Rudbøl und Neupepersmark/Rens. Bei beiden Grenzübergängen wurden

Abfertigungsboxen in der Mitte der Straße errichtet, beim Zollamt Neupepersmark unter Abbruch des alten Zollamts und zweier Dienstwohnungen, die im Jahre 1923 auf schlechtem Baugrund errichtet und nunmehr baufällig geworden waren. Beide Anlagen konnten im Jahre 1973 in Betrieb genommen werden, das neue Zollamt Neupepersmark am 28. 12. 1973, auf den Tag genau 50 Jahre nach der Einweihung des ursprünglichen Zollamts.

Es muß als ein Verdienst Behn's festgehalten werden, daß er in zähen Verhandlungen eine Verlegung der Straße nach Rodenäs in die Wiesen südlich des Zollamts Rosenkranz und damit eine wesentlich bessere Verkehrsführung bei diesem Grenzübergang erreicht hat.

## 24. Oberregierungsrat Johannes Peter Asmussen (ab 1. 5. 1972)

*Geboren am 9. 6. 1915 in Holming, Krs. Schleswig. Ostern 1936 Abitur an der damaligen Oberrealschule II in Flensburg. Anschließend Arbeitsdienst und Wehrpflicht. Am 1. 11. 1938 als Finanzschüler (Z) beim Hauptzollamt Flensburg eingetreten. Von August 1939 bis Anfang Juni 1947 Kriegsdienst und Kriegsgefangenschaft. 1948 Zollinspektorenprüfung nachgeholt. 1949 bis 1952 Gehilfe beim Zollkommissar (St) in Flensburg. 1952 bis Mai 1954 Sachbearbeiter für Organisation beim Hauptzollamt Flensburg. Vom 20. 5. 1954 bis 30. 6. 1958 Zollkommissar (G) Kiel. 1. 7. 1958 bis 15. 11. 1959 Zollkommissar (St) Kiel-Nord. Dann Rückversetzung nach Flensburg. Dort zunächst 2 Jahre ständiger Vertreter des Vorstehers des Zollamts Flensburg-Hafen. Dann bis 31. 3. 1965 Sachbearbeiter für Zölle beim Hauptzollamt Flensburg. Vom 1. 4. bis 31. 7. 1965 als Zollamtmann Vorsteher des Zollamts Harrislee. Ab 1. 8. 1965 ständiger Vertreter des Vorstehers des Hauptzollamts Flensburg, ab 1. 4. 1966 als Zollrat und ab 1. 3. 1968 als Oberzollrat. Vom 1. 5. 1971 bis 30. 4. 1972 Vorsteher des Hauptzollamts Kiel und ab 1. 5. 1972 Vorsteher des Hauptzollamts Flensburg. Am 1. 4. 1972 zum Regierungsrat und am 1. 4. 1975 zum Oberregierungsrat ernannt.*

In das erste Amtsjahr von Asmussen fällt ein Ereignis, das für das Königreich Dänemark und die Bundesrepublik Deutschland von erheblicher Bedeutung ist. Es handelt sich um den Beitritt Dänemarks in die Europäische Gesellschaft am 1. Januar 1973. Dieser Beitritt stellt neben seiner weittragenden politischen Bedeutung für die Zollverwaltungen diesseits und jenseits der Grenze das bisher herausragendste Ereignis dieses Jahrhunderts dar. Wenn die Angehörigen dieser Verwaltungen auch schon vor dem Beitrittstermin gute Kontakte zueinander unterhielten, so sind sie doch nach dem Beitritt gemeinsam in der einheitlichen Anwendung des EG-Rechts an einer Binnengrenze der Europäischen Gemeinschaft tätig. Das schafft vielseitige Berührungspunkte.

Im Jahre 1973 wurden die endgültigen Pläne für die Umgestaltung des Grenzübergangs Harrislee/Padborg erarbeitet und den jeweiligen Ministerien zur Genehmigung vorgelegt. Desgleichen machten die Pläne für das gemeinsame Zollabfertigungsgebiet in Padborg gute Fortschritte. Am 13. November 1973 nahm eine mit der Planung der Abfertigungsanlage beim künftigen Autobahngrenzübergang Ellund/Frøslev beauftragte deutsch-dänische Arbeitsgruppe in einer ersten Sitzung beim Hauptzollamt Flensburg ihre Arbeit auf. In der Arbeitsgruppe waren folgende Dienststellen vertreten:

1. Vejdirektoratet, Jysk Motorvejskontor
2. Sønderjyllands Amtsråd
3. Politimesteren i Gråsten
4. Padborg Distriktstoldkammer
5. Autobahnamt Schleswig-Holstein
6. Straßenbauamt Flensburg
7. Grenzschutzamt Flensburg
8. Hauptzollamt Flensburg

Die Federführung lag auf deutscher Seite beim Vorsteher des Hauptzollamts Flensburg.

Im Jahre 1973 konnte das neuerrichtete Abfertigungsgebäude in Gelting-Mole in Betrieb genommen werden. Desgleichen wurden in diesem Jahr in den Häfen Glücksburg und Langballigau für die Zollabfertigung der Schiffsreisenden neue Abfertigungshäuschen aufgestellt, die eine erhebliche Verbesserung gegenüber dem vorherigen Zustand brachten.

Am 2. 5. 1974 wurde der Neubau des Zollamts Flensburg-Hafen in der Nähe des Industriehafens eingeweiht.

Beim Zollamt Böglum wurde am 1. Juli 1974 aufgrund entsprechender Absprachen zwischen dem Bundesministerium der Finanzen und des Innern für die zoll- und paßrechtliche Abfertigung des Reiseverkehrs der Personalverbund eingeführt, wie er bei den Grenzübergangsstellen Harrislee/Padborg, Kupfermühle/Kruså und Flensburg-Bahnhof bereits seit einigen Jahren bestand.

Im Dezember 1974 übergab die deutsche Bundesbahn das völlig renovierte Grenzabfertigungsgebäude auf dem Auslandsbahnsteig in Flensburg an die Zoll- und Grenzschutzbehörden. Damit waren hier die seit langem beklagten räumlichen Unzulänglichkeiten endgültig behoben.

Ende des Jahres 1975 konnte das Hauptzollamt Flensburg folgenden Stand der größeren Bauvorhaben registrieren:

1. Die Umgestaltung der Abfertigungsanlagen beim Zollamt Harrislee zu einer deutsch-dänischen Gemeinschaftszollanlage sind in Angriff genommen und fortgeführt worden. Dank gründlicher Vorplanung und enger Zusammenarbeit mit dem Landesbauamt und dem Straßenbauamt Flensburg, verliefen die ersten Abbruch- und Straßenbauarbeiten bei zügiger Arbeit der beteiligten Baufirmen ohne jede Beeinträchtigung des grenzüberschreitenden Verkehrs schnell und fast unbemerkt, so daß die neue Westtrasse der Gemeinschaftsanlage bereits am 1. Juli 1975 in Gebrauch genommen werden konnte. Seit diesem Zeitpunkt fertigen Beamte der dänischen Rigspoliti gemeinsam mit Beamten des Zollamts und der Grenzschutzstelle Harrislee in gemeinsamen Boxen den Personenverkehr ab.

2. Die Planung der deutsch-dänischen Gemeinschaftsanlage am künftigen Autobahngrenzübergang Ellund/Frøslev ist abgeschlossen. Da dieses Projekt eingebettet ist in Planung und Bau der Autobahn beiderseits der Grenze, war die Planung besonders schwierig und umfangreich. Es waren deshalb auch in der mit der Planung dieses Projektes beauftragten Arbeitsgruppe von Anbeginn die Autobahnämter beider Seiten vertreten. Der Bericht der Arbeitsgruppe konnte im Sommer 1975 abgeschlossen und den beteiligten deutschen und dänischen Ministerien vorgelegt werden. Anläßlich einer Besprechung von Vertretern der Ministerien mit der Arbeitsgruppe am 3. Oktober 1975 in

Åbenrå wurde der Planung und dem vorgeschlagenen Terminplan zugestimmt. Dieser sieht eine Inbetriebnahme des Autobahngrenzübergangs Ellund/Frøslev Mitte Juni 1978 vor.

3. Die Planung des gemeinsamen deutsch-dänischen Zollabfertigungsgebiets, das in Padborg etwa 1,5 km nördlich der Grenze entsteht, und der Abfertigung aller Lastkraftwagen und ihrer Ladungen im grenzüberschreitenden Verkehr in beiden Richtungen dienen soll, ist ebenfalls abgeschlossen. Bauherr wird die Padborg Godsregistrerings A/S (PGR A/S) sein. Die dänische Zollverwaltung stellt das nötige Gelände zur Verfügung. Die beiden Zollverwaltungen und sich im Gebiet etablierende deutsche und dänische Speditionsfirmen werden die von ihnen genutzten Teile der Anlage von der PGR A/S mieten.

Im Jahre 1976 konnte dann die Umgestaltung der Abfertigungsanlagen beim Zollamt Harrislee beendet werden. Dank guter Zusammenarbeit mit dem Landesbauamt Flensburg und dem Straßenbauamt Flensburg und dank schneller Arbeit der beteiligten Baufirmen konnte die neue deutsch-dänische Gemeinschaftszollanlage bereits im Mai 1976 und damit rd. 4 Monate vor dem ursprünglich vorgesehenen Fertigstellungstermin voll in Betrieb genommen werden. Sie stand damit schon zu Beginn der Sommersaison zur Verfügung.

Die Abfertigungsanlage beim Zollamt Aventoft wurde ebenfalls im Jahre 1976 modernisiert. Hier entstand in Zusammenarbeit mit dem Landesbauamt Flensburg – Außenstelle Leck – und dem Straßenbauamt Flensburg ein Abfertigungspavillon in Straßenmitte. Der Pavillon und die beidseitigen Fahrspuren wurden zum Schutz gegen Witterungseinflüsse mit einem Überdach versehen. Die Straße wurde an dieser Stelle verbreitert, im übrigen auf dem Stück zwischen Zollamt und Grenze verbessert und mit einem Radfahr-/Fußgängerweg versehen. Nach sechsmonatiger Bauzeit konnte die Anlage in Betrieb genommen werden.

Auch eine Abfertigungsanlage im Nordhafen in Kappeln, mit deren Neubau die Stadt Kappeln im Herbst 1975 begonnen hatte, konnte im Frühjahr 1976 rechtzeitig vor Beginn der Hauptsaison fertiggestellt und den Zollbeamten übergeben werden. Sie hat sich bewährt und die Abfertigung der Fahrgäste zu und von den Schiffen entscheidend verbessert. Sie ist nach der vorherigen unzureichenden Anlage eine Bereicherung für die Reisenden und für die Beamten.

Während der Amtszeit von Asmussen führte das Hauptzollamt Flensburg im Rahmen der Entwicklungshilfe wiederholt Praktika für Zollbeamte aus Entwicklungsländern durch. Die ersten Gäste eines Fortbildungsprogramms für leitende Zollbeamte aus afrikanischen, asiatischen und europäischen Ländern kamen im Jahre 1972 aus Indonesien und Südkorea. Inzwischen sind Zollbeamte aus weiteren Ländern Asiens sowie aus Äthiopien, Botswana, Ghana, Iran, Lesotho, Liberia, Malawi, Mauritius, Nigeria, Sierra Leone und Zypern in Flensburg zu Gast gewesen. Die Teilnehmer wurden hier mit den Techniken und Systemen einer modernen Zollverwaltung vertraut gemacht und insbesondere in die Abfertigung des Reise- und Warenverkehrs auf der Landstraße und auf der Schiene eingewiesen. Außerdem wurde ihnen das System der Grenzaufsicht zu Wasser und auf dem Lande vor Augen geführt.

Die Betreuung der Gäste lag in den Händen der Zollamtmänner Steingräber aus Kiel und Thiele aus Brunsbüttel. Die Umgangssprache war englisch.

Das Jahr 1977 brachte für das Hauptzollamt Flensburg eine Reihe von Richtfesten. Zunächst konnte am 8. September 1977 der Rohbau des neuen Dienstgebäudes für das Hauptzollamt Flensburg in der Waldstraße gerichtet werden. Es wird damit gerechnet, daß dieses Gebäude Anfang Mai 1978 bezogen werden kann.

Am 5. Oktober 1977 fand das Richtfest für das deutsche Dienstgebäude beim künftigen Autobahngrenzübergang Ellund/Frøslev statt. Bis zum Jahresende 1977 war das Dienstgebäude im Rohbau fertiggestellt und der Innenausbau in vollem Gange. Auch das Überdach über der Kontrollinie war in Angriff genommen. Auf dänischer Seite waren die Arbeiten gleichermaßen vorangeschritten, und die Silhouetten der Gebäude auf beiden Seiten sowie eine Reihe von hohen Lichtmasten ließen schon aus der Ferne erkennen, wo dieser neue Grenzübergang entsteht. Nachdem die Arbeiten im Jahre 1977 ihren planmäßigen Verlauf genommen haben, steht der vorgesehenen Fertigstellung der Grenzübergangsstelle im Juni 1978 voraussichtlich nichts mehr im Wege.

Im dänisch-deutschen Zollabfertigungsgebiet in Padborg waren die Straßenanlagen, Park- und Warteplätze bis auf wenige Restarbeiten Ende 1977 fertiggestellt. Das deutsche Dienstgebäude und das Spediteurgebäude waren unter Dach und Fach und im Stadium des Innenausbaus. Der Rohbau des dänischen Dienstgebäudes ging der Vollendung entgegen. Das Richtfest, zu dem der Bauherr, die Padborg Godsregistrerings A/S, am 16. Dezember 1977 geladen hatte, fand unter großer Beteiligung von beiden Seiten der Grenze statt. Es bestand Ende 1977 kein Zweifel, daß auch dieses Projekt bis Mitte Juni 1978 fertiggestellt sein wird.

Im Jahre 1977 wurde auch das Abfertigungsgebäude Fördebrücke in Flensburg um einige Meter nach Norden verlängert und in einem Teilbereich zur Wasserseite hin ausgedehnt. Gleichzeitig wurden einige Änderungen und Verbesserungen durchgeführt, u. a. erhielt das Gebäude eine neue Ölheizungsanlage.

Schließlich ist im Jahre 1977 Einvernehmen mit der Gemeinde Maasholm darüber erzielt worden, daß diese Anfang 1978 gegen Erstattung der Selbstkosten ein neues Zollabfertigungsgebäude im Hafengelände errichtet. Desgleichen ist mit dem Kreis Schleswig-Flensburg vereinbart worden, daß dieser im Zuge der Umgestaltung des Hafens Langballigau ein neues Abfertigungsgebäude errichtet.

Auf organisatorischem Gebiet ergab sich am 1. Januar 1977 durch die Auflösung des Zollkommissariats (St) Flensburg und die Errichtung des Sachgebiets „Außenprüfung und Steueraufsicht" eine Änderung, die man bereits als vorweggenommene Teilmaßnahme der für 1978 geplanten Umorganisation auf örtlicher Ebene ansehen kann.
Das neue Sachgebiet hat u. a. die Aufgabe, Prüfungen in Einzelhandelsbetrieben, in zoll- und verbrauchsteuerpflichtigen Betrieben sowie in Unternehmen, die Subventionen im Rahmen der Verordnungen über Gasölbetriebsbeihilfe erhalten, durchzuführen. Mit der Errichtung des Sachgebiets wurde das Zollkommissariat (St) Flensburg aufgelöst. Das neue Sachgebiet hat dessen Aufgaben und einen Teil der Prüfungstätigkeit der Betriebsprüfungsstelle Zoll bei der Oberfinanzdirektion Kiel übernommen. Ziel dieser Maßnahme war, die gesamte Prüfungstätigkeit im Bezirk des Hauptzollamts Flensburg zu intensivieren.

Für das Jahr 1978 stehen beim Hauptzollamt Flensburg große Ereignisse bevor. In der ersten Maihälfte wird das Hauptzollamt das neuerrichtete Dienstgebäude in der Waldstraße beziehen. Mit diesem Ereignis fällt die in Aussicht genommene Umorganisation

im Hauptzollamtsbezirk zusammen, in deren Zuge gewisse Aufgaben der Zollämter zum Hauptzollamt verlegt und dort zentral durchgeführt werden sollen (z. B. die Abgabenberechnung, die Abgabenerhebung, die Belegverwaltung sowie die Zollsachbearbeitung).

Mitte Juni 1978 wird dann die feierliche Einweihung der Autobahn und damit des Grenzübergangs Ellund/Frøslev durch Ihre Majestät, die Königin von Dänemark und den Herrn Bundespräsidenten erfolgen. Zum gleichen Zeitpunkt wird auch die dänisch/deutsche Gemeinschaftszollanlage in Padborg in Betrieb genommen.

Möge sich die während der Jahre der gemeinsamen Planung gewachsene Zusammenarbeit über die Grenze hinweg fortsetzen und dazu führen, daß der Reiseverkehr und der Güterverkehr über die Grenze sich schnell und reibungslos abwickeln lassen zum Wohle aller Beteiligten, insbesondere der Bewohner des deutsch/dänischen Grenzraumes.

# IV. Teil

## *Der Bezirk des Hauptzollamts Flensburg, seine Aufgliederung und Besetzung*

Der Bezirk des Hauptzollamts Flensburg hat im Laufe der Zeit viele Veränderungen erfahren. Von 1867 bis 1876 erstreckte er sich im wesentlichen über den alten Kreis Flensburg und reichte an der Küste vom Ausgang der Apenrader Förde bis in die Flensburger Innenförde. Ihm unterstanden die Nebenzollämter Holnis, Ekensund, Sonderburg, Mummark, Fühnshaff und Norburg. Das Südufer der Außenförde und das Zollamt Steinberghaff gehörten schon zum Hauptsteueramt in Schleswig. Nach Aufhebung des Hauptsteueramts Schleswig am 1. Juli 1876 erweiterte sich der Bezirk des Hauptzollamts Flensburg bis an die Eckernförder Bucht und reichte bis nahe an die Stadt Rendsburg heran; er umfaßte 2.939 qkm und erstreckte sich über 146,8 km Seegrenze und 62 km Inselgrenze. Dem Hauptzollamt waren 1914 außer der Zollniederlage im Packhof und dem Zollamt Flensburg-Bahnhof folgende Oberkontrollbezirke nachgeordnet:[324]

1. *Augustenburg* mit den Zollämtern Sonderburg, Augustenburg und Norburg, der Zollbarkasse im Alsensund und den Aufsichtsposten in Augustenburg, Fühnshaff, Höruphaff, Mummarkfähre, Neuhof, Schwenstrup, Norburg und Sonderburg;

2. *Gravenstein* mit dem Zollamt Ekensund und den Aufsichtsposten in Blans, Brunsnis, Glücksburg, Langballigholz, Schelde, Süderhaff, Warnitz, Ekensund und Holnis;

3. *Flensburg* mit dem Zollamt in Schleswig und den Aufsichtsposten Flensburg und Schleswig;

4. *Eckernförde* mit den Zollämtern Eckernförde, Kappeln, Maasholm und Steinberghaff sowie den Aufsichtsposten in Eckernförde, Arnis, Nieby, Schnellmark, Steinberghaff, Stubbendorf und Klein Waabs.

Zum Hauptzollamt gehörten im Jahre 1914 insgesamt 138 Beamte (Hauptzollamt: 12, Packhof: 33, Zollamt Flensburg-Bahnhof: 6, Oberzollkontrolleur Augustenburg: 28, Oberzollkontrolleur Gravenstein: 14, Oberzollkontrolleur Flensburg: 16, Oberzollkontrolleur Eckernförde: 29 Beamte).

Es hat nach dem Ersten Weltkrieg lange gedauert, bis der Bezirk seine heutige Ausdehnung erhalten hat. Man glaubte immer wieder — jeweils mit anderen Begründungen — die Abgrenzung zwischen den Hauptzollämtern Flensburg und Tönning (ab 19. 12. 1929 Husum)[325] ändern zu müssen.

Nach der Abtretung Nordschleswigs im Jahre 1920 gehörte die ganze Landgrenze gegen Dänemark sowie die Seegrenze der Insel Sylt und die Ostseegrenze bis Eckernförde zum Hauptzollamt Flensburg. Im Süden reichte der Bezirk immer noch über Schleswig hinaus bis dicht an Rendsburg heran.

Das Zollamt Steinberghaff wurde nach dem Krieg nicht wieder eröffnet. Dagegen machte die neue Grenzziehung die Errichtung der Zollämter Rosenkranz, Aventoft, Süderlügum, Böglum, Neupepersmark, Flensburg-Weiche, Harrislee-Land und Kupfer-

mühle sowie der Zollabfertigungsstelle Harrislee-Bahnhof erforderlich. Am 1. 7. 1921 wurde das Zollamt Schleswig an das Hauptzollamt Tönning, am 21. 4. 1922 das Zollamt Eckernförde[320] an das Hauptzollamt Kiel abgegeben und am 15. 9. 1922 das Zollamt Maasholm aufgehoben.[327]

Am 1. 10. 1924 wurde die erste große Veränderung in der Abgrenzung der Bezirke der Hauptzollämter Tönning und Flensburg durchgeführt. Das Hauptzollamt Tönning übernahm die Insel Sylt mit dem Zollamt Westerland und den Zollaufsichtsstellen Keitum, List und Munkmarsch. Das Hauptzollamt Flensburg erhielt das Zollamt Schleswig zurück. Die Grenzaufsicht des Hauptzollamts Flensburg erstreckte sich nun am Wattenmeer von etwa Bongsiel bis nach Norderdeich, über die gesamte Landgrenze zur Ostseeküste bis Schleimünde. Die Länge betrug 39,9 km Landgrenze, 71,8 km Seegrenze und 34,4 km andere Wassergrenze. Der Bezirk umfaßte 2.682,4 qkm. Dem Hauptzollamt Flensburg unterstanden am 1. 1. 1930 neben den Zollämtern Flensburg-Bahnhof, Flensburg-Weiche, Zollausschluß Flensburg und Kupfermühle folgende Bezirkszollkommissariate:[328]

1. *Flensburg (St)* mit dem Zollamt Schleswig und den Zollaufsichtsstellen (St) in Flensburg und Schleswig.

2. *Flensburg (G)* mit dem Zollamt Harrislee-Land, der Zollabfertigungsstelle Harrislee-Bahnhof, den Zollaufsichtsstellen Ellund, Harrislee, Niehuus, Kupfermühle-Zollstraße, Kupfermühle-Teichweg, Flensburg, Twedterholz, Meierwik, Glücksburg, Holnis und Bockholmwik sowie Zollbarkasse „Alsen", Zollmotorboot „Albatros" und Zollmotorboot „Pfeil" in Flensburg.

3. *Gelting (G)* mit dem Zollamt in Kappeln, den Zollaufsichtsstellen Langballigholz, Dollerupholz, Habernis, Steinberghaff, Gelting, Falshöft, Kronsgaard und Rabel sowie dem Zollkreuzer „Geier" in Langballigau und dem Zollmotorboot „Greif" in Maasholm.

4. *Ladelund (G)* mit den Zollämtern in Böglum und Neupepersmark sowie den Zollaufsichtsstellen Böglum, Ellhöft, Westre, Ladelund, Neupepersmark, Bramstedt, Weesby, Jardelund und Osterby.

5. *Neukirchen/Südtondern (G)* mit den Zollämtern Aventoft, Rosenkranz und Süderlügum sowie den Zollaufsichtsstellen Dagebüll, Südwesthörn, Neukirchen, Norderdeich, Rosenkranz, Neumark, Aventoft und Wimmersbüll.

Insgesamt unterstanden dem Hauptzollamt Flensburg 304 Beamte, die sich wie folgt aufgliederten:

| | | | |
|---|---|---|---|
| HZA einschl. Packhof | 70 Beamte | BZKom (St) Flensburg | 13 Beamte |
| ZA Bahnhof | 18 Beamte | BZKom (G) Flensburg | 65 Beamte |
| ZA Flensburg-Weiche | 21 Beamte | BZKom (G) Gelting | 37 Beamte |
| ZA Zollausschluß | 14 Beamte | BZKom (G) Ladelund | 26 Beamte |
| ZA Kupfermühle | 14 Beamte | BZKom (G) Neukirchen | 26 Beamte |

Am 15. 7. 1932 wurde der Bezirk des Hauptzollamts Flensburg wieder erheblich beschnitten. Der ganze Bezirk Neukirchen mit den vorstehend aufgeführten Unterstellen

wurde an das am 19. 12. 1929 von Tönning nach Husum verlegte Hauptzollamt abgegeben. Damit wurde die Landgrenze gegen Dänemark zum ersten Mal zwischen den Hauptzollämtern Husum und Flensburg geteilt. Dieser Zustand dauerte aber nur 5 Jahre. Als die Vorbereitungen für den „Spannungsfall" anliefen, wurde am 1. 11. 1937 nach Neuaufteilung der Bezirke und Errichtung neuer Grenzaufsichtsstellen die gesamte Landgrenze wieder dem Hauptzollamt Flensburg unterstellt. Der Bezirk Neukirchen blieb zwar beim Hauptzollamt Husum; er gab nur die Unterstellen an der Landgrenze an Ladelund ab, behielt die Wattenmeerküste und bekam die Insel Sylt zurück. Gleichzeitig wurde der Bezirk Flensburg in Flensburg-Wasser (heute Flensburg-Förde) und Flensburg-Land aufgeteilt und die Trennlinie zwischen Flensburg-Land und Ladelund erheblich weiter westlich gezogen.

Dem Hauptzollamt unterstanden nun neben den Zollämtern Flensburg-Bahnhof, Flensburg-Weiche und Kupfermühle folgende Bezirkszollkommissariate:

1. *Flensburg (St)* mit dem Zollamt Schleswig und den Zollaufsichtsstellen (St) in Flensburg und Schleswig;

2. *Ladelund* (ab Juni 1944 *Süderlügum)* mit den Zollämtern Rosenkranz, Aventoft, Süderlügum, Böglum und Neupepersmark sowie den Grenzaufsichtsstellen Norderdeich, Rosenkranz, Neumark, Aventoft, Wimmersbüll, Böglum, Ellhöft, Westre, Westrefeld;

3. *Flensburg-Land* mit dem Zollamt Harrislee und den Grenzaufsichtsstellen Neupepersmark, Bramstedt, Bögelhuus, Weesby, Jardelund, Jardelundfeld, Osterby, Ellund, Harrislee, Niehuus, Kupfermühle, Wassersleben und (mot) Flensburg-Land;

4. *Flensburg-Wasser* (jetzt *Flensburg-Förde)* mit den Grenzaufsichtsstellen Flensburg-Hafen, Twedterholz, Meierwik, Glücksburg, Holnis, Bockholmwik, Langballigholz, Dollerupholz sowie den Zollschiffstationen I und II in Flensburg und in Langballigau;

5. *Gelting* (später *Kappeln)* mit dem Zollamt Kappeln und den Grenzaufsichtsstellen Neukirchen, Habernis, Steinberghaff, Gelting, Goldhöftberg (nur vorübergehend), Falshöft, Kronsgaard, Hasselberg, Rabel, Kappeln, Olpenitzdorf und Schönhagen und der Zollschiffstation Maasholm.

Das Kommissariat Ladelund wurde im Juni 1944 nach Süderlügum verlegt und entsprechend umbenannt; es hat dann im Laufe der Zeit noch etliche Veränderungen erfahren.

Vorübergehend — vom 1. 6. 1946 bis zum 31. 7. 1950 — unterstand die Grenzaufsicht an der Nordsee von Husum bis Sylt, der ganzen Landgrenze gegen Dänemark und der Ostseeküste von der Flensburger Förde bis Schleimünde der in Flensburg errichteten Inspektion des Zollgrenzschutzes.

Die Grenzaufsichtsstellen Neupepersmark und Bramstedt waren Anfang 1951 vom Bezirkszollkommissariat Flensburg-Land an das Bezirkszollkommissariat Süderlügum abgegeben worden.

Am 1. 10. 1951 wurde der Bezirk Süderlügum an das Hauptzollamt Husum abgegeben und damit die Landgrenze zum zweiten Male zwischen den beiden Hauptzollämtern aufgeteilt. Nachdem nach und nach mehrere Grenzaufsichtsstellen eingezogen waren und das Zollkommissariat Kappeln am 1. 6. 1961 aufgehoben wurde, unterstanden dem

Hauptzollamt Flensburg nach dem Stande vom 1. 1. 1963 folgende Unterstellen:

| | | |
|---|---|---|
| *Zollamt Flensburg-Hafen* | | |
| Vorsteher: | Zollamtmann Peter Kall | 64 Beamte |
| *Zollamt Flensburg-Bahnhof* | | |
| Vorsteher: | Zollamtmann Max Bertus | 34 Beamte |
| *Zollamt Kupfermühle* | | |
| Vorsteher: | Zollamtmann Werner Kiär | 85 Beamte |
| *Zollamt Flensburg-Weiche* | | |
| Vorsteher: | Zollamtmann Fritz Schumann | 36 Beamte |
| *Zollamt Harrislee* | | |
| Vorsteher: | Zollamtmann Oswald Petersen | 37 Beamte |
| *Zollkommissariat Flensburg* | | |
| Leiter: | Zolloberinspektor Heinrich Brandt | 30 Beamte |
| *Zollamt Schleswig* | | |
| Vorsteher: | Zollinspektor Werner Martens | 4 Beamte |
| *Zollkommissariat Flensburg-Land* | | |
| Leiter: | Zolloberinspektor Erich Ullrich | 4 Beamte |
| GASt (mot) | Flensburg-Land | 6 Beamte |
| GASt | Kupfermühle | 10 Beamte |
| GASt | Wassersleben | 7 Beamte |
| GASt | Niehuus | 7 Beamte |
| GASt | Harrislee | 6 Beamte |
| GASt | Ellund | 3 Beamte |
| GASt | Jardelund | 2 Beamte |
| GASt | Bögelhuus | 2 Beamte |
| *Zollkommissariat Flensburg-Förde* | | |
| Leiter: | Zolloberinspektor Ernst Schrader | 3 Beamte |
| *Zollamt Kappeln* | | |
| Vorsteher: | Zollinspektor Hans Ingwersen | 5 Beamte |
| GASt (mot) | Kappeln | 3 Beamte |
| GASt | Schönhagen | 2 Beamte |
| GASt | Kappeln | 2 Beamte |
| GASt | Falshöft | 1 Beamter |
| GASt (mot) | Flensburg-Förde | 3 Beamte |
| GASt | Langballigau | 3 Beamte |
| GASt | Holnis | 2 Beamte |
| GASt | Glücksburg | 3 Beamte |
| GASt | Meierwik | 2 Beamte |
| GASt | Flensburg-Hafen | 13 Beamte |
| ZSchSt | Flensburg | 7 Beamte |
| ZSchSt | Langballigau | 6 Beamte |
| ZSchSt | Maasholm | 4 Beamte |

Dem Hauptzollamt Flensburg unterstanden insgesamt 437 Beamte, die sich wie folgt verteilten:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| HZA | Flensburg | 32 Beamte | ZA | Harrislee | 37 Beamte |
| ZA | Flensburg-Hafen | 64 Beamte | ZKom | Flensburg | 34 Beamte |
| ZA | Flensburg-Bahnhof | 43 Beamte | ZKom | Flensburg-Land | 47 Beamte |
| ZA | Kupfermühle | 85 Beamte | ZKom | Flensburg-Förde | 59 Beamte |
| ZA | Flensburg-Weiche | 36 Beamte | | | |

Nach Aufhebung des Hauptzollamts Husum und Neuabgrenzung der Bezirke wurde am 1. 7. 1968 das Kommissariat Süderlügum wieder dem Hauptzollamt Flensburg unterstellt. Damit befindet sich die Bewachung der gesamten Landgrenze gegen Dänemark seit der Abtretung Nordschleswigs im Jahre 1920 nunmehr zum dritten Male wieder in der Hand eines Hauptzollamtes. Abgesehen von der Unterstellung unter die Inspektion des Zollgrenzschutzes in Flensburg vom 1. 6. 1946 bis 31. 7. 1950 unterstand die gesamte Landgrenze bereits vom 15. 6. 1920 bis 14. 7. 1932 und vom 1. 11. 1937 bis 31. 5. 1946 dem Hauptzollamt Flensburg. Mit der Neuabgrenzung der Hauptzollamts-Bezirke am 1. 7. 1968 wurde auch das Kommissariat Niebüll, das aus dem Bezirk Neukirchen hervorgegangen und am 1. 4. 1941 nach Niebüll verlegt worden war, aufgehoben. Den Bezirk übernahm das Kommissariat Husum. Das Zollamt Süderlügum wurde am 3. 9. 1968 aufgehoben; am gleichen Tage wurde an dessen Stelle das Zollamt Niebüll errichtet.

Die Aufgliederung und Besetzung des Hauptzollamts Flensburg zeigt folgender Geschäftsverteilungsplan:

GESCHÄFTSVERTEILUNGSPLAN
des
HAUPTZOLLAMTS FLENSBURG

*Stand: 31. Dezember 1977*[329]

*Vorsteher:* Oberregierungsrat Johannes Asmussen

*Ständiger Vertreter:* Regierungsrat Hans Heinsohn

*Dienststellen:*

| | |
|---|---|
| Zollamt Kupfermühle | Oberzollrat Hans Mey |
| Zollamt Harrislee | Oberzollrat Erich Meier |
| Zollamt Flensburg-Hafen mit Zollabfertigungsstellen Schlachthof, Industriehafen und Fördebrücke | Zollrat Walter Ruhberg |
| Zollamt Flensburg-Weiche mit Zollabfertigungsstelle Flensburg-Bahnhof | Vertreter des Vorstehers: Zollamtmann Helmut Behrendt |

| | |
|---|---|
| Zollamt Kappeln<br>mit Zollabfertigungsstelle Gelting-Mole | Zollamtmann Heinz Schmidt |
| Zollamt Schleswig | Zolloberinspektor Rolf Classen |
| Zollamt Böglum | Zollamtmann Lothar Schulz-Bode |
| Zollamt Niebüll | Zollbetriebsinspektor Eckart Stresing |
| Zollamt Rosenkranz | Zollhauptsekretär Konrad Rentel |
| Zollamt Aventoft | Zollhauptsekretär Ulrich Bünger |
| Zollamt Neupepersmark | Zollhauptsekretär Johannes Jessen |
| Zollkommissariat (G)<br>Flensburg-Land<br>mit 8 Grenzaufsichtsstellen | Zollamtmann Peter A. Mensing |
| Zollkommissariat (G)<br>Flensburg-Förde mit<br>8 Grenzaufsichtsstellen und<br>3 Zollschiffstationen | Zollamtmann Hans-Henning Blieffert |
| Zollkommissariat (G)<br>Süderlügum mit<br>5 Grenzaufsichtsstellen und<br>4 Zollämtern | Zolloberinspektor Günter Mellenthin |

(Namentliches Verzeichnis aller Dienststellenleiter siehe Anhang 13 und Verkehrszahlen Anhang 14)

# V. Teil

## *Die abgetretenen und aufgehobenen Zollstellen*

Mit der Abtretung Nordschleswigs an Dänemark verlor das Hauptzollamt Flensburg einen Teil seiner Unterstellen;[330] einige waren schon vorher aufgehoben, andere wurden nach dem Ersten Weltkriege bei Errichtung der Reichszollverwaltung nicht wieder eröffnet oder kurze Zeit danach wieder geschlossen.

### 1. Arnis

Nach Inkrafttreten der Zollverordnung vom 1. 5. 1838 wird von 1839 lange Jahre hindurch Friedrich Johann Christian Peter Thoms als Unterzollbeamter in Arnis genannt. (Er ist 1865 der erste konstitutierte Zollverwalter der schleswigschen Zollkammer in Sonderburg und 1867 dort der erste preußische Zolleinnehmer). Von 1862-1865 war Ludwig Peter Ferdinand Zollhebungskontrolleur in Arnis. Beim Aufbau der preußischen Zollverwaltung im Jahre 1867 wurde in Arnis eine Zollstelle nicht wieder eingerichtet.

### 2. Augustenburg

Am 1. 6. 1901 errichtet. Bestand als Zollamt II bis zur Abtretung. Letzter Vorsteher: Zolleinnehmer Holler. Gebäude aus dem Jahre 1901 erhalten.

### 3. Bau

An der Abzweigung vom Ochsenwege bei Bau nach Flensburg, wo schon in früheren Jahrhunderten ein königlicher Zoll erhoben wurde,[331] der zeitweise im Zusammenhang mit der Pacht des Flensburger Zolles durch die Stadt Flensburg an den Krüger zu Bau weiterverpachtet war, hat von 1774—1805 wieder vorübergehend eine Zollstelle gelegen. Hier waren von 1774—1786 Friedrich Henningsen und anschließend bis 1805 Ludwig Roloffsen Zolleinnehmer.

### 4. Ekensund

Von 1817—1824 war hier der Kriegsassessor Georg Friderich Wiggers als Kontrolleur und Visiteur eingesetzt. Nach ihm war die Dienststelle bis 1864 geschlossen. Nach Errichtung der schleswigschen Zollverwaltung war Jacob Heinrich Hasch hier konstituierter Zollhebungskontrolleur. Am 15. 9. 1867 preußisches Zollamt. Erster Zolleinnehmer: E. J. H. Raedel. Bestand als Zollamt II bis zur Abtretung. Letzter Zolleinnehmer: Wulfert. Gebäude erhalten.

### 5. Fühnshaff

1817 war Kapitän C. N. Risbrigh hier als Kontrolleur und Visiteur tätig; 1839 war es der Leutnant Johann Josef Martin Ronacker. Nach dem Kriege von 1864 schleswigsche Zollstelle unter dem konstituierten Zollhebungskontrolleur Ernst Emil Sommerfeld Boeg. Ab 15. 9. 1867 preußisches Nebenzollamt II. Erster Zolleinnehmer: J. F. M. Goos.

Am 1. 2. 1872 aufgehoben. Dann Dienstwohngebäude der Grenzaufsicht. Gebäude aus dem Jahre 1862 erhalten.

## 6. Holnis

Das Zollamt Holnis, welches bis zum Jahre 1910 an der Seezollgrenze der Flensburger Förde auf der östlichen Steilküste der Halbinsel Holnis lag, war auf Vorstellung der Flensburger Zollkammer durch königliche Resolution vom 9. 3. 1796 errichtet worden.[332] Aufgabe der dort eingesetzten Beamten war, alle nach Flensburg bestimmten Schiffe sogleich bei ihrer Ankunft in der Flensburger Förde zuverlässig zu versiegeln oder sie in den wichtigsten Fällen selbst nach Flensburg zu begleiten, um dadurch das heimliche Löschen in der Förde zu verhüten, sowie auf den von Flensburg kommenden und von den dortigen Zollbedienten ebenfalls zuverlässig zu versiegelnden Schiffen genau zu untersuchen, ob das Flensburgische Zoll-Inquisitionssiegel unbeschädigt sei, es demnächst zu erbrechen und die Ladung mit den darüber vorzuzeigenden Flensburgischen Zollpassierzetteln besttunlichst zu vergleichen.

Der zum ersten Zollkontrolleur ernannte Gerichtsschreiber Arend Stadtlander wird dort keine großen Reichtümer erworben haben können, denn es war ihm nur gestattet, für die Versiegelung der Schiffe, welche 10 Lasten und darunter trächtig sind, 6 Schilling und für die Versiegelung größerer Fahrzeuge 12 Schilling von den Schiffern zu erheben; wohingegen ihm alles andere Sportulieren oder Geschenknehmen, unter welchem Namen oder Vorwande es auch sein möchte, bei Verlust seines Dienstes untersagt war.

Die Flensburger Zollkammer wurde angewiesen, die neue Zoll-Einrichtung zu Holnis den auf Flensburg segelnden Schiffern in der Stadt und dem Amte Flensburg öffentlich bekannt zu machen, daß sie bei Vermeidung einer von der General-Zollkammer nach den jedesmaligen Umständen zu bestimmenden Strafe von 10 bis 100 Reichstalern beim Einsegeln in die Flensburger Förde und vor der Ausfahrt aus derselben mit ihren Fahrzeugen bei Holnis zu ankern und die Ankunft des dortigen Zoll-Kontrolleurs zur Wahrnehmung der ihm obliegenden Amtspflichten abzuwarten haben. Der Magistrat zu Flensburg wurde ersucht, den dortigen Schiffern die Königl. allerhöchste Resolution, so weit solche sie angehen, zur schuldigen Nachachtung und Befolgung bekannt zu machen.

Nachfolger von Stadtlander war von 1827—1850 Johann Christian August Friedrich Liebmann Boldt, unter dem 1839 im Zuge der Umorganisation des Zollwesens in Holnis eine Zollkontrolle mit Hebung und ein Meldungsposten errichtet wurden. Bis zum Kriege von 1864 saß hier der Kriegsassessor Karl Jacobsen als Zollhebungskontrolleur.

Holnis muß eine wichtige Stelle gewesen sein, denn es waren hier noch folgende weitere Beamte tätig: 1821—1830 Kriegsassessor Karl Ludwig Hansen, 1832—1840 Oberkriegskommissar Gustav Ferdinand Mechlenburg und 1842—1846 Kapitänleutnant Christian Jacob Schmidt. Der erste schleswigsche Zollbeamte war der konstituierte Zollhebungskontrolleur Gustav Eduard Ohlmeyer, der nach Errichtung eines preußischen Nebenzollamts I am 15. 9. 1867 der erste preußische Zolleinnehmer wurde. Die Dienststelle, die am 1. 4. 1876 in ein Nebenzollamt II umgewandelt war, wurde am 31. 10. 1910 aufgehoben. Das Gebäude des Zollamts ist nicht mehr erhalten.

Im Stadtarchiv in Flensburg und im Privatbesitz sind mehrere Schriftstücke aus den alten Akten des Zollamts Holnis erhalten, die einen Einblick in den Dienstbetrieb der Zollstelle und in die Probleme gestatten, mit denen sich der Zollkontrolleur vor rd. 150

Jahren auseinander zu setzen hatte.[333] Es handelt sich um Anweisungen oder Berichtsanforderungen der Zollkammer in Flensburg, Anfragen Boldts über Verzollungszweifelsfälle, Vorlage von Abrechnungen über eingenommene Zölle, Lastgelder (städtische Hafenabgaben), Feuerabgaben (für das Leuchtfeuer- und Tonnenwesen), Berichte und Protokolle über Vernehmungen von Seeleuten wegen falscher Angaben in den Zollanmeldungen, Verletzung der Gestellungspflicht oder Schmuggelfälle, sowie um eine kritische Bemerkung Boldts über die Zollbehandlung der Schiffer von Alsen, in der er sich bitter darüber beklagte, daß er in Holnis nur die Arbeit habe, die Vordrucke seien gratis und die Abfertigung praktisch kostenlos, weil er die erhobenen Gebühren immer noch an die Sonderburger Zollstätte abliefern müsse.

Wir werden uns eine Schiffsabfertigung etwa folgendermaßen vorstellen müssen: Der Kontrolleur und Visiteur Boldt hatte von seinem am Ufer gelegenen Amt — das Haus steht leider nicht mehr — das Segelschiff bei den vorherrschenden Westwinden die Außenförde aufkreuzen sehen. Das ging aber nicht sehr schnell. Er hatte also Zeit genug, um seine Ruderknechte holen zu lassen, die das an der Zollbrücke — die lange Steinmole ist heute noch vorhanden — liegende Ruderboot zum Versetzen klar machen mußten. Boldt hatte inzwischen seine Schreibutensilien seefest verstaut. Er konnte sie weder im Ruderboot hinstellen noch in der Hand behalten; sie wären beim Seegang zerbrochen, die Tinte wäre vielleicht übergeschwappt und mit den Händen mußte der Kontrolleur sich während der Überfahrt und beim Borden festhalten. Er steckte deshalb Tintenfaß, Gänsefeder und Hasenpfote — ein unentbehrliches Utensil, um die Feder zu säubern — in den ledernen Tragebehälter, den er sich um den Hals hängte. Die Papiere und sonstigen Gerätschaften, wie Handwerkszeug, Zollzange und die Lackpfanne zum Erhitzen des Siegellacks trug er in einer besonderen Tasche. Auf dem vor Anker gegangenen Segler wird Boldt dann neben Versiegelung der Luken und sonstigen Dienstverrichtungen die Zollpassierzettel mit dem Product (Beurkundung) versehen und dafür die verordnungsmäßigen Gebühren erhoben haben.

Boldt, der während der 23 Jahre seiner Tätigkeit in Holnis oft bei Wind und Wetter mit dem Ruderboot zur Abfertigung auf die Förde hinausfahren mußte, wurde zum Justizrat ernannt, war nach seiner Ablösung erst Zollverwalter und Grenzzollinspekteur in Gottorp und ab 1855 Zollverwalter in Wandsbek.

## 7. Maasholm

Ab 1821 war hier Christian Bay als Kontrolleur tätig; auch noch, als 1839 der Meldungsposten errichtet wurde. 1865 wurde Heinrich Georg Detlef Schmölke schleswigscher Zollhebungskontrolleur, der am 15. 9. 1867 nach Errichtung eines preußischen Nebenzollamtes I erster preußischer Zolleinnehmer wurde. Ab 1. 7. 1876 Umwandlung in ein Nebenzollamt II. Ab 1. 5. 1902 Verlegung auf das Wachtschiff nach Schleimünde. Ab 1. 1. 1904 Rückverlegung nach Maasholm. Am 15. 9. 1922 aufgehoben.[334] Letzter Zolleinnehmer: Krafft. Gebäude aus dem Jahre 1840 erhalten.

## 8. Mummark

Errichtet nach dem Krieg von 1864 als schleswigsche Zollstelle unter dem konstituierten Zollassistenten mit Hebung Heinrich Gustav Möller. Ab 15. 9. 1867 preußisches Neben-

zollamt II. Erster Zolleinnehmer: A. C. Biehl. Am 1. 10. 1909 aufgehoben. Dann Dienstwohngebäude der Grenzaufsicht. Gebäude erhalten.

## 9. Norburg

Die Amtsverwalter in Norburg waren seit 1741 auch Zoll- und Licentenverwalter. 1839 wurde hier eine Zollstätte unter dem Zollverwalter Major Hans Tage Moritzen errichtet. 1864 schleswigsches Zollamt unter dem konstituierten Zollverwalter Carl Friedrich Eduard Siem. Am 15. 9. 1867 preußisches Nebenzollamt I. Erster Zolleinnehmer: Zollverwalter C. D. F. Glunsing. Bestand als Zollamt II bis zur Abtretung. Letzter Zolleinnehmer: Nielsen. Gebäude aus dem Jahre 1807 erhalten.

## 10. Schleimünde

Von 1741 bis 1765 saß hier Lorenz Thiessen als Zollschreiber. Diese Stelle, die 1767 unter dem Kammerassessor Ludwig Lüders in eine Zoll- und Licentenverwalterstelle gehoben war, wurde unter seinem Nachfolger, dem Zoll- und Licentenverwalter Hinrich Friedrich Paap, 1790 nach Kappeln verlegt. Anlagen an der inzwischen versandeten alten Einfahrt zur Schlei sind nicht mehr erhalten. Heutige Durchfahrtsrinne erst 1794 bis 1796 geschaffen.

## 11. Sonderburg

Die Amtsverwalter in Sonderburg waren seit 1741 auch Zoll- und Licentenverwalter. 1839 wurde hier unter dem Etatsrat Carl Friedrich Paul Manthey eine Zollstätte errichtet, die 1864 schleswigsches Zollamt und 1867 preußisches Nebenzollamt wurde. Konstituierter Zollverwalter war 1864 Friedrich Johann Christian Peter Thoms, der schon 1839 Unterbeamter in Arnis gewesen war. Erster preußischer Zolleinnehmer war 1867 der gleiche Zollverwalter Thoms. Das Amt bestand bis zur Abtretung Nordschleswigs. Letzter Zolleinnehmer: Zollsekretär Max Glöckner. Amtsgebäude aus dem Jahre 1859 im Jahre 1925 abgebrochen.

Über die letzten Monate des Zollamts hat der letzte Vorsteher, Oberzolleinnehmer und Zollsekretär Glöckner, — jetzt Regierungsrat a. D. in Kiel — berichtet. Der neue dänische Vorsteher, Zollverwalter Schlanbusch, und sein Vertreter, Zollkontrolleur Graf Ahlefeldt-Laurvig, hatten sich schon einige Monate vor der Grenzverlegung bei ihrer neuen Dienststelle eingefunden; sie wollten sich rechtzeitig informieren. Gemeinsam wurde abgefertigt, die Einnahmen wurden wie bisher an die Oberzollkasse in Altona abgeliefert, überwachungspflichtige Betriebe übergeben und Bestandsverzeichnisse verglichen. Hierbei stellte sich heraus, daß Reste des Danebrogs aus der Zeit vor 1864 noch vorhanden waren und daß die ledernen Feuereimer so geschickt aufgehängt waren, daß die offenbar zu Schuhsohlen verarbeiteten herausgeschnittenen Stücke nicht auffielen. Besonders interessiert waren die Dänen an Waren, die von Deutschland zu dem Zweck verlagert waren, sie nach der Grenzverlegung zollfrei in Dänemark zu belassen. Steuerläger wurden eingerichtet, an denen mit Abreise der Deutschen nur die Zollschlösser ausgewechselt wurden. Die nicht besonders ansprechende Einrichtung des Zollamtes wurde auf besonderen Wunsch des letzten Vorstehers bei Dunkelheit am Hafen verladen und auf dem Seewege nach Flensburg gebracht.[335]

Zur Erinnerung an die gemeinsame Tätigkeit haben sich die deutschen und die dänischen Zöllner vor dem alten Zollamt in Sonderburg fotografieren lassen.

## 12. Steinberghaff

Im 17. Jahrhundert fand in der Geltinger Bucht ein Güterumschlag in solchem Umfang statt, daß der König auf Drängen der Flensburger eingreifen mußte. Dann hat dort offenbar lange Zeit Ruhe geherrscht.

Aber Anfang des 19. Jahrhunderts kamen Bauern und Händler von Alsen und Ærø auf dem Seewege und landeten ihre Waren und Pferde, die sie zum „Brarup-Markt" nach Süderbrarup bringen wollten, vor der Küste bei Steinberghaff. Zu dieser Zeit waren in Steinberghaff mehrere Seefahrer, Schiffer und Fischer ansässig und 8 größere Frachtsegler beheimatet. Auch soll dort ein erheblicher Schiffbau betrieben worden sein.

Diese Verhältnisse veranlaßten die Behörden, dort Zollbeamte einzusetzen. Von 1839 bis 1853 wird in Nieby auf der Halbinsel zwischen der Ostsee und der Geltinger Bucht ein Strandkontrolleur und von 1854 bis 1855 ein Strandzollassistent, von 1852 bis 1855 ein Strandzollassistent in Koppelheck und von 1856 bis 1864 ein solcher in Steinberghaff genannt. 1865 ist Otto Ulrich Christian Bernhard Dörr als konstituierter Zollassistent mit Hebung in Steinberghaff tätig. 1867 wurde dort unter dem Zolleinnehmer J. P. Jensen, der erst am 1. 4. 1902 in den Ruhestand überführt wurde, ein Nebenzollamt II errichtet.

Noch bis zum Ersten Weltkrieg wurde in Steinberghaff in großem Umfang Bauholz gelöscht.[336] Ein dort wohnender Holzhändler, der die Landschaft Angeln mit Bauholz versorgte, ließ, um die langen Anfahrten von den Häfen Flensburg und Kappeln zu vermeiden, die Schiffe an der offenen Küste vor Anker gehen, wo die Ladung kurzer Hand über Bord geworfen wurde. Das Anlandschaffen des im Wasser treibenden Holzes und das zollamtliche Vermessen war Aufgabe sogenannter „Holzschiffer", die zum Zoll in einem besonderen Dienstverhältnis gestanden haben müssen, denn nach Unterlagen beim Hauptzollamt Flensburg und Angaben von alten Anwohnern hatte die Zollverwaltung Wohnhäuser für sie in Steinberghaff in der Petersilienstraße angemietet.[337] Mit dieser besonderen Art des Löschens ist vermutlich schon in den 80er Jahren begonnen worden, denn das Zollamt zu Steinberghaff hatte am 23. 3. 1880 die Befugnis zur unbeschränkten Erhebung des Zolls für das über dasselbe eingehende Holz erhalten.[338]

Das Zollamt ist nach Schließung während des Ersten Weltkrieges nicht wieder eröffnet worden. Der letzte Zolleinnehmer hieß Engberg. Die beiden Gebäude, in denen das Zollamt nacheinander untergebracht war, sind noch erhalten.

## 13. Der Freihafen und das Zollamt Zollausschluß Flensburg

Als die Stadt Flensburg sich im Jahre 1882 an die Regierung wandte mit dem Antrage, den aus dem Hafengrund gebaggerten Schlick in der Kielsenger Bucht zwischen der Harnisser Ziegelei und Kielseng abzulagern, dachte man noch nicht an die Anlegung eines Freihafens hier, wohl aber an die Gewinnung von Gelände zur Errichtung industrieller Unternehmungen. 1908 wurde die Erlaubnis erteilt, auch die zwischen dem Kielsenger Haken und der damaligen Stadtgrenze liegende Bucht auszufüllen. Der Erste Weltkrieg veränderte jedoch die großen Pläne der Stadt.

Die Erbauung des Freihafens ist aus Sorge um die Erhaltung der wirtschaftlichen Kraft, die durch die Abtretung nordschleswischen Bodens bedroht war, hervorgegangen. Um Flensburg den Verlust dieses wertvollen Absatzgebietes erträglich zu machen, beantragte die Flensburger Handelskammer bei der Staatsregierung die Anlegung eines Freihafens auf dem Kielsenger Gelände, zu dessen Hergabe die Stadt sich bereit erklärte. Die Staatsregierung genehmigte am 1. 8. 1919 die Herstellung eines Freihafens als Zollausschlußgebiet mit der Zulassung der Errichtung industrieller Veredelungsbetriebe.[339] Das Freihafengebiet war an Land mit einer hohen Zollmauer[340] und im Wasser mit einer schwimmenden Balkensperre umschlossen.

Eine „Flensburger-Freihafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft" (Ffreihala) (Anhang 11), an der die Fa. Schenker & Co. und Flensburger Kaufleute beteiligt waren, hatte die Betriebsführung auf 50 Jahre gepachtet. Am 17. 7. 1923 wurde die Anlage feierlich eröffnet (Anhang 12).

Die Hoffnungen auf eine Entstehung und günstige Entwicklung einer Veredelungsindustrie auf dem Freihafengelände erfüllten sich zum Teil infolge der zollgesetzlichen Einschränkungen für die Errichtung solcher Unternehmen nicht; die Einlagerung von Waren war auch erschwert und Vorteile für die Stadt waren daher nicht zu erwarten. Als die Stadt den Besitz aller Aktien der „Ffreihala" erworben hatte, löste sie die Gesellschaft im Jahre 1935 auf. Vorher war mit Wirkung vom 1. 7. 1933 der Zollausschluß aufgehoben[341] und ein Teil der Räume in eine Freizone (Freilager) umgewandelt worden. Die Freizone wurde am 1. 7. 1955 aufgehoben.[342]

Am Eingangstor des Zollausschlusses lag das Zollamt, das am 27. 10. 1924 der Zollverwaltung übergeben wurde. Es hat bis zur Aufhebung des Zollausschlusses am 1. 7. 1933 nur wenige Jahre als Amtsgebäude gedient. Das Haus, in dem sich bis zuletzt Dienstwohnungen befanden, wurde am 14. 6. 1945 bei der Explosion eines Munitionslagers bei Kielseng vernichtet.

# VI. Teil

## *Berichte über die Zollämter sowie über die Grenzbewachung und die Verbrauchsteuern*[343]

### 1. Das Zollamt Flensburg-Hafen[344]

#### *a) Aufgaben*

Mit Wirkung vom 1. 4. 1951 wurde in Flensburg, Schiffbrücke 39, das Zollamt I Flensburg-Hafen errichtet, das die bisherigen Abfertigungsaufgaben und Befugnisse der Stelle „Packhof" des Hauptzollamts Flensburg einschließlich der im Packhofgebäude befindlichen öffentlichen Zollniederlage übernahm und Grenzzollstelle für den unmittelbaren Eingang von See her auf dem Wasserwege sowie Binnenzollstelle für den Stadt- und Landkreis Flensburg ist. Die wichtigsten bzw. umfangreichsten Aufgaben der Binnenzollstelle sind:

Verwaltung der öffentlichen Niederlage, Abfertigung bzw. Überwachung von Zolllägern verschiedener Art, zahlreicher Zollverkehre wie aktive und passive Veredelungsverkehre, Schiffbauzollverkehre sowie Vorprüfungen und Vorabfertigungen nach devisen- und außenwirtschaftlichen Bestimmungen.

Mit dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vom 25. 3. 1957 und der laufenden Harmonisierung des Zollrechts der einzelnen Mitgliedstaaten sowie dem Beitritt Dänemarks, Irlands und Groß-Britanniens zu den Europäischen Gemeinschaften ab 1. 1. 1973 sind immer wieder neue Aufgaben der Zollverwaltung übertragen worden, von denen insbesondere das Zollamt Flensburg-Hafen als Binnenzollstelle betroffen wurde. In dem Maße wie sich die Zollfreiheit innerhalb der EG und die Zollermäßigung für Waren aus bestimmten Ländern aufgrund von Verträgen mit der EG – z. B. aus den sogenannten Rest-EFTA-Staaten – erweitern, verfeinern sich die Ursprungs- und Präferenzregeln für die Anwendung dieser Zollbegünstigungen. Die Handelspartner in den anderen Ländern der EG und in den zahlreichen sonstigen Vertragsstaaten brauchen Ursprungs- und Präferenznachweise, um für ihre Warenbezüge aus der Bundesrepublik Deutschland Zollfreiheit oder Zollermäßigung in Anspruch nehmen zu können. Diese Nachweise müssen für den Export der Firmen aus dem Flensburger Raum vom Zollamt Flensburg-Hafen ausgestellt werden.

#### *b) Unterbringung*

Bis zum 30. 4. 1974 war das Zollamt Flensburg-Hafen im alten Packhofgebäude untergebracht. Zum Zollamt gehörten außerdem die folgenden Zollabfertigungsstellen:

1. Schlachthof, Brauereiweg 16;
2. Danfoss, Klueser Weg 4, (im Betrieb der Firma Danfoss);
3. Fördebrücke (im eigenen Gebäude);
4. Industriehafen (in einer Holzbaracke am Harniskai 9).

Durch die Unterbringung des Zollamts mit seinen Abfertigungsstellen an verschiedenen Orten wurde die Abwicklung der Dienstgeschäfte erheblich beeinträchtigt. So war es ganz natürlich, daß seit langer Zeit nach Auswegen und Verbesserungen gesucht worden ist, zumal die Räume und Anlagen für den stetig ansteigenden Verkehr unzureichend und veraltet waren. Auch die baulichen Veränderungen in den Jahren 1953, 1957, 1959 und 1960 sowie die Auslagerung der „öffentlichen Zollniederlage" im Juni 1966 in ein Gebäude der Stadt am Brauereiweg 6-8 waren nur Not- und Übergangslösungen und ließen den Gedanken nicht ruhen, an einer anderen Stelle im Hafenbereich ein neues Zollamtsgebäude nach modernen Gesichtspunkten zu bauen.

Nach einem zwischen dem Bund und den preußischen Nachfolgeländern getroffenen Übereinkommen vom 27. 10. 1961/19. 3. 1962 sollte 1966 für die gegenseitig genutzten Liegenschaften ab 1. 8. 1961 eine Nutzungsentschädigung gezahlt und — soweit die Liegenschaften auf Dauer für dienstliche Zwecke benötigt werden — ein Erwerb angestrebt werden.

Die Liegenschaft in Flensburg, Schiffbrücke 39/Norderstraße 72, mit den Gebäuden des Hauptzollamts und Zollamts Flensburg-Hafen fielen als ehemals preußischer Besitz unter dieses Abkommen, so daß nun die Frage der weiteren Nutzung dieser Grundstücke gestellt werden mußte. Im September 1966 teilte das Landesamt für Vermögens- und Schuldenverwaltung des Landes Schleswig-Holstein mit, daß es nicht zum Verkauf dieser Grundstücke bereit sei. Die Zollverwaltung sah sich daher veranlaßt, nun endgültig wegen eines Neubaus für das Hauptzollamt und für das Zollamt Flensburg-Hafen an den Bundesminister der Finanzen heranzutreten. Die ersten Pläne für den Neubau des Zollamts Flensburg-Hafen wurden noch im September 1966 der Oberfinanzdirektion Kiel vorgelegt. Als Standort war ein Gelände im Industriehafengebiet in Aussicht genommen. Nach langwierigen Verhandlungen um das Grundstück mußte der geplante Standort am Harniskai 9 aufgegeben werden, weil die Stadtwerke das Grundstück für weitere Kabeltrassen nach Mürwik benötigten. Es wurden von der Stadt Flensburg 3 Ersatzgrundstücke im Hafengebiet angeboten. Die Entscheidung fiel auf das heutige Grundstück Kielseng 2, auf dem bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges schon ein Zolldienstgebäude gestanden hatte. Die weitere Planung und Durchführung des Bauvorhabens nahm jedoch noch einige Jahre in Anspruch, so daß das Gebäude des Zollamts Flensburg-Hafen erst am 2. 5. 1974 in Betrieb genommen werden konnte.

### *c) Die öffentliche Zollniederlage*

Die Einrichtung, Zollgut in Flensburg zu lagern, geht in die Zeit des Zollverwalters Bärens zurück. Die öffentliche Zollniederlage besteht bereits seit 1867. Für Flensburg als Rumstadt dürfte von je her Rum eine Hauptniederlageware gewesen sein, daneben sind aber auch Kaffee, Tee, Gewürze und vor allem Schiffsausrüstungswaren gelagert worden. Einschneidende Änderungen für die Lagerung brachte das neue Zollgesetz am 1. 1. 1962. Während bis 1961 die Niederlage noch in folgenden Fällen in Anspruch genommen wurde:

> von Trinkbranntweinherstellern für Rum und Arrak in Fässern sowie für die Lagerung von Fertigerzeugnissen in Korbflaschen und Flaschen bis zur Ausfuhr,

von Niederlegern, die nicht über ein eigenes Zollager verfügten, für die Lagerung von Kaffee und Tee,

von Schiffsausrüstern und Reedereien für die Lagerung von Schiffsbedarf in abgetrennten Räumen und

von verschiedenen Niederlegern im Bedarfsfall für Waren aller Art,

konnten nach Ablauf einer Übergangszeit in der Hauptsache nur noch Waren für Schiffsbedarf aufgenommen werden. Der Status der Niederlage und besonders die Lagerung von Schiffsbedarf sind wiederholt Gegenstand eingehender Prüfungen sowie mündlicher und schriftlicher Erörterungen zwischen dem Hauptzollamt, dem Zollamt, den Schiffsausrüstern, der Industrie- und Handelskammer sowie den Vertretern des Verbandes der Schiffsausrüster gewesen. Im Ergebnis blieb es aber zunächst bei der bisher bewährten Lagerung von Schiffsbedarf und der Belassung der öffenlichen Niederlage überhaupt.

Als die Schiffsausrüster mit der erheblichen Steigerung ihrer Umsätze notgedrungen wegen Raummangel dazu übergingen, ihre Waren immer höher zu stapeln, wurde nach einem Gutachten des Landesbauamts im Herbst 1964 eine höchst zulässige Belastung des Lagerbodens bestimmt. Diese Lagerbeschränkung und weitere Gründe (altes Gebäude, völlig veralteter Aufzug, ungünstige Verkehrslage an der E 3, schlechte Wendemöglichkeiten auf dem Zollhof und Eigenbedarf der Zollverwaltung) machten eine Umschau nach einer besseren Unterkunft erforderlich. Nach Vermittlung der Industrie- und Handelskammer stellte die Stadt geeignete Räume im Brauereiweg 8/10 zur Verfügung und übernahm die Lagerhaltung, deren Aufgaben durch Vertrag auf eine Schiffsausrüsterfirma delegiert wurden. Der Umzug wurde im Juni 1966 durchgeführt.

Obgleich der Umsatz und die Menge der Lagerwaren immer mehr zunahmen, ging die Anzahl der Niederleger im Kalenderjahr 1971 auf 2 Firmen zurück. Damit war ein öffentliches Bedürfnis für die Erhaltung der Zollniederlage nicht mehr gegeben und der erhebliche Personaleinsatz der Zollverwaltung nicht mehr gerechtfertigt. Es wurde den Firmen nahegelegt, für die Lagerung ihrer unverzollten Waren in eigenen Räumen ein „offenes Zollager" einzurichten. Die öffentliche Zollniederlage in Flensburg wurde mit Ablauf des 30. 9. 1972 aufgehoben.

### *d) Der Schiffsverkehr*

Nach Aufhebung des Zollamts Holnis im Jahre 1910 blieb die Zollgrenze zwischen Holnis und Brunsnis bestehen. Der Schiffsverkehr auf der Flensburger Förde wurde nach besonderen Zollvorschriften geregelt, die in Ergänzung des „Regulativs über die Zollbehandlung des Ein- und Ausgangs seewärts für die Häfen der Provinz Schleswig-Holstein mit Ausschluß des Hafens von Altona" vom 19. 3. 1891 (Hafen-Regulativ) erlassen waren. Für die über die Zollgrenze ein- oder ausgehenden Schiffe waren bestimmte Zollzeichen vorgeschrieben. Die neue Zollgrenze, die nach dem Ersten Weltkrieg von Holnis bis unmittelbar vor den Hafen der Stadt Flensburg verlegt wurde, brachte für den Schiffsverkehr auf der Flensburger Förde völlig neue Verhältnisse. Die Hoheitsgrenze ging mitten durch die Förde. Der deutsche Teil wurde Zollfreigebiet und der dänische Teil Zollausland.

Am Hafen in Flensburg befanden sich die Zollabfertigungsstellen: Freihafen, Fischmarkt, Kanalschuppen, Dampfschiffspavillon (Fördebrücke), Neue Straße, Stettiner

Schuppen und Schlachthof. Zwei Zollschiffstationen verrichteten Streifendienst auf der Innen- und Außenförde. Einlaufende Schiffe machten ohne zollamtliche Vorbehandlung am Hafenbollwerk fest und wurden dann je nach Lage von einer der vorstehend genannten Stellen abgefertigt. Ausgehende Schiffe konnten nach Ablegen vom Bollwerk geradewegs den Hafen verlassen. Am 15. 1. 1938 wurde der Ansageposten Flensburg errichtet, dessen Aufgabe die vorläufige Überholung der eingehenden und die Ausgangsüberwachung der den Hafen verlassenden Schiffe war. Die eigentliche Zollabfertigung der beladenen Schiffe verblieb bei den genannten Zollabfertigungsstellen im Hafen. Als im Jahre 1952 die Zollzweigstelle Hafeneingang als Grenzzollstelle des Seehafens Flensburg errichtet wurde und nach und nach die oben erwähnten Abfertigungsstellen (bis auf die Fördebrücke und Schlachthof) aufgehoben waren, war diese zuständig für alle Schiffsabfertigungen im Hafen.

Mit Inbetriebnahme des neuen Gebäudes für das Zollamt Flensburg-Hafen, Kielseng 2, am 2. 5. 1974 gingen die Abfertigungen der Frachtschiffe an das Zollamt über. Die Zollabfertigungsstelle Industriehafen ist seit dieser Zeit nur noch für die sogenannte Ein- und Ausklarierung (Ein- und Ausgangsabfertigung der Schiffsbesatzung und des Schiffsbedarfs) der Frachtschiffe und der zahlreichen Wassersportfahrzeuge zuständig.

### *e) Die Viehschiffahrt*

Weil seit Inkrafttreten des Viehseuchengesetzes von 1909 lebendes Schlachtvieh nur über See aus dem Ausland an Grenzschlachthöfen angelandet werden durfte, wurden solche in den Häfen Lübeck, Kiel und Flensburg eingerichtet. Damit begann die große Viehschiffahrt auf der Ostsee. Dieser besondere Zweig der Schiffahrt, der in Spezialschiffen — die Flensburger nennen die Viehtransporter „Ossendamper" — durchgeführt wird, birgt manche Schwierigkeiten in sich. Sie liegen nicht nur darin, daß die Kapitäne der Viehdampfer sozusagen mit der Uhr in der Hand fahren müssen, denn in den Grenzschlachthöfen wartet man auf ihre Ladung. Hinzu kommt, daß an die Besatzung besondere Anforderungen gestellt werden. Daß es Seeleute sind, ist selbstverständlich. Aber sie müssen auch Erfahrung mit Tieren haben. Sie müssen im richtigen Augenblick das Richtige tun können. Wer einmal dabei gewesen ist, wenn ein Transport Rinder seekrank wird, der weiß, was dazu gehört, Besatzungsangehöriger auf einem Viehtransporter zu sein.[345]

Für die Abfertigung der über den Seegrenzschlachthof Flensburg zur Einfuhr kommenden Rinder und Schweine ist seit langen Jahren die Zollzweigstelle Schlachthof zuständig. Die teilweise erheblichen Stückzahlen, der rauhe Umgangston auf den Schlachthöfen und die gesamte Eigenart dieser, auch zollrechtlich, einfuhrrechtlich und veterinärpolizeilich komplizierten Einfuhren stellen an die Beamten seit je besondere Anforderungen. Allein die genaue Kenntnis aller Bestimmungen und sicheres, bestimmtes Auftreten konnten zu einer reibungslosen Abwicklung aller Einfuhren führen.

Mit dem Beitritt Dänemarks in die Europäische Gemeinschaft (1. 1. 1973) wurden die veterinärpolizeilichen Bestimmungen für den Viehtransport über die Grenze freizügiger. Nach den geltenden EG-Bestimmungen konnte nunmehr der Exporteur das Beförderungsmittel selbst bestimmen. Das führte dazu, daß die umständlichen Transporte von lebendem Vieh auf dem Seewege ganz eingestellt und die Einfuhren für den Flensburger

Raum per Lastkraftwagen und für die weiter entfernt liegenden Empfänger über die Schiene durchgeführt wurden. Die amtstierärztliche Einfuhruntersuchung für diese Transporte erfolgt ab 15. 5. 1974 nur noch beim Zollamt Flensburg-Weiche, wo eine den Erfordernissen der veterinärärztlichen Untersuchung entsprechende Viehrampe vorhanden ist.

Die Geflügeleinfuhrverordnung vom 24. 7. 1974 (in Kraft seit dem 1. 11. 1974) brachte für die Zollabfertigungsstelle Schlachthof noch einmal einen neuen Aufschwung, da von diesem Zeitpunkt an ca. 80 % aller aus Dänemark kommenden Fleisch- und Geflügelfleischeinfuhren über die Flensburger Einfuhruntersuchungsstelle abgewickelt wurden. So sind z. B. im Kalenderjahr 1977 mehr als 3 Mio. kg Fleisch und 14 Mio. kg Geflügelfleisch von der Zollabfertigungsstelle Schlachthof abgefertigt worden.

Doch auch hier zeichnen sich schon die ersten Erleichterungen als Folge der Harmonisierung der Fleisch- und Geflügelfleisch-Untersuchungsbestimmungen ab, so daß mit der Neuorganisation im Bezirk des Hauptzollamts Flensburg voraussichtlich im Juni 1978 die Zollabfertigungsstelle Schlachthof endgültig aufgelöst werden kann.

### *f) Die Personenschiffahrt*

Die Personenschiffahrt auf der Flensburger Förde begann bereits im Jahre 1866 mit der Gründung der Flensburg-Ekensunder Dampfschiffahrtsgesellschaft, deren Schiffe nach und nach alle Häfen und viele Anlegeplätze an beiden Ufern der Förde anliefen.

Die neue Grenze nach dem Ersten Weltkrieg brachte eine Trennung in den reinen innerdeutschen Schiffsverkehr und den Auslandsverkehr. Ausgangspunkt der Personenschiffahrt in Flensburg war der bekannte ehrwürdige „Dampfschiffspavillon", der 1936 durch die heutige „Fördebrücke" ersetzt wurde. Mit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges kam die Fördeschiffahrt völlig zum Erliegen. Erst am 1. 4. 1946 konnte die Förde-Reederei, die Nachfolgerin der „Vereinigten",[348] vorübergehend einen Fracht- und Passagierverkehr im bescheidenen Umfange von Flensburg über Glücksburg nach Kiel und zurück durchführen, während die Auslandsfahrten — zunächst nur nach Kollund — am 20. 5. 1952 aufgenommen wurden. Dieser Schiffsverkehr, der einen besonderen Anreiz durch den Kauf zollfreier Waren an Bord bot, nahm im Laufe der Jahre ein ungeahntes Ausmaß an.

Neben der Förde-Reederei traten weitere Reedereien auf den Plan. Die mehrfach geänderten Zollbestimmungen für den Reiseverkehr und die Kunst, sie auszulegen, ließen neben der Standardroute Flensburg—Kollund viele neue Schiffslinien entstehen und unter Umständen je nach Lage verändern. Neben Ausflugs- und Abendfahrten bestehen jetzt folgende Linien im Bezirk des Hauptzollamts Flensburg:

1. Flensburg—Glücksburg—Langballigau—Søby
2. Flensburg—Glücksburg—Langballigau—Ærøskøbing
3. Flensburg—Kollund
4. Flensburg—Glücksburg
5. Flensburg—Sønderborg—Kappeln
6. Glücksburg—Gråsten

7. Langballigau—Søby
8. Langballigau—Sønderborg
9. Gelting-Mole—Sønderborg
10. Gelting-Mole—Faaborg
11. Faaborg—Kappeln
12. Sønderborg—Kappeln
13. Kappeln—Sønderborg
14. Maasholm—Sønderborg

Die zollamtliche Überwachung der Personenschiffahrt hinsichtlich der Lieferung und der Verwendung des abgabenfreien Schiffsbedarfs sowie zur Verhinderung des Einfuhrschmuggels ist immer wieder von allen Beteiligten auf beiden Seiten eingehend erörtert worden, bis sich schließlich nach manchen jeweils nach neuen Lagen erforderlichen Änderungen ein brauchbares Kontrollsystem entwickelt hat.

Der „Vertrag zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland über Zollerleichterungen im kleinen Grenzverkehr" vom 30. 3. 1967,[347] in Kraft getreten am 1. 9. 1969, wurde die Grundlage einer gemeinsamen Überwachung des Verkaufs von unverzollten und unversteuerten Bordwaren an Bord der Fahrgastschiffe im Bereich des Hauptzollamts Flensburg. Die Oberfinanzdirektion Kiel hat im Benehmen mit dem Tolddirektorat for Toldvæsenet in Kopenhagen die Überwachungsmaßnahmen festgelegt, die zu einer „Zulassung zur vereinfachten Zollbehandlung" der Fahrgastschiffe berechtigen. Es wurde u. a. ein Bordbestandsbuch eingeführt, in das alle Zulieferungen sowohl in dänischen als auch in deutschen Häfen einzutragen sind, und das täglich abzurechnen ist. Je ein Stück dieser Abrechnungen erhalten täglich die dänische und die deutsche Zollverwaltung sowie die Reedereien. Anhand dieser Aufzeichnungen läßt sich der tägliche Verkauf und Verbrauch an Bord der Fahrgastschiffe genau feststellen. Bei einem Verstoß gegen die Auflagen können die zuständigen Zollbehörden der beiden Staaten im gegenseitigen Einvernehmen den Bezug unverzollten und unversteuerten Schiffsbedarfs für die betreffenden Schiffe gem. Artikel 6 Abs. 3 des oben angeführten Vertrages ausschließen oder einschränken.

### *g) Der Wassersport*

Die Kette der Erleichterungen für den hiesigen Wassersport geht auf die Jahrhundertwende zurück. Als die Zollgrenze noch außerhalb Holnis' lag, war, auf eine Petition des Flensburger Segel-Clubs an den preußischen Finanzminister, den Yachten das „Freipassieren des Zollansagepostens Holnis" gestattet worden, sofern sich ein Clubmitglied an Bord befand und die Fahrzeuge den Clubstander führten. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden wegen der veränderten Grenzverhältnisse die bisherigen Zollvergünstigungen aufgehoben. Aber das Jahr 1924 brachte schon wieder Erleichterungen, bis der Zweite Weltkrieg den Wassersport praktisch beendete. Als die letzten Beschränkungen der Militärregierung fortgefallen waren, genehmigte die Oberfinanzdirektion Kiel wieder Erleichterungen nach besonderer Verpflichtung, die aber ein Anlaufen ausländischer Häfen nicht zuließen. Erst mit Beginn der Segelsaison 1957 war nach Abschluß besonderer „Zollverträge" ein ungehinderter Wechsel von der deutschen Küste an das dänische Festland, Anlaufen dänischer Häfen und Anlandgehen ohne zollamtliche Ausgangs- und Eingangsabfertigung auf deutscher Seite möglich. Mit Inkrafttreten des Zollgesetzes 1961 wurden vorübergehend unter bestimmten Auflagen „Gestellungsbefreiungen" für jeweils ein Kalenderjahr ausgestellt, bis Ende April 1964 noch weitere Erleichterungen

durch unbefristet zollamtlich erteilte „Anmeldebestätigungen" — in Seglersprache „Zollfreischein" — gewährt wurden. Hiernach können Boote ohne Zollabfertigung an allen Landungsplätzen der deutschen Seite der Förde anlegen, und die zollfreie Einfuhr von Waren im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten ist zulässig. Weitere Erleichterungen haben die Grenzschutzbehörden durch die grenzpolizeiliche Erlaubnis zum Betreten und Verlassen des Bundesgebietes an der deutschen Nord- und Ostseeküste ohne grenzpolizeiliche Kontrolle gewährt.

Diese Vereinfachungen haben sich bewährt und die jahrelangen Bemühungen aller Beteiligten um eine möglichst einfache Lösung der Grenzabfertigung in dem großen und beliebten Wassersportrevier an der Flensburger Förde zu einem erfreulichen Abschluß gebracht.

## 2. Das Zollamt Flensburg-Bahnhof[348]
(ab 1. April 1973 Zollabfertigungsstelle)

Das alte Zollamt Flensburg-Bahnhof befand sich von 1899 bis zum 31. 8. 1934 in dem Zollgüterschuppen auf dem früheren Reichsbahngelände hinter dem ehemaligen Staatsbahnhof Flensburg. Heute steht dort der Zentralomnibusbahnhof (ZOB). Mit der Betriebseröffnung des neuen Personenbahnhofs Flensburg am 1. 12. 1927 wurde zunächst nur die Eilgutzollabfertigung, die bisher im Versandschuppen des alten Bahnhofs notdürftig untergebracht war, in das für die Eilgutabfertigung der Reichsbahn vorgesehene Gebäude neben dem Personenbahnhof verlegt. Am 1. 9. 1934 wurde nach Fertigstellung des Gebäudes der Eisenbahngüterabfertigung des neuen Bahnhofs die alte Unterkunft beim ehemaligen Staatsbahnhof geräumt und das Zollamt mit der Stückgutabfertigung, der Postzollstelle und der Zollkasse zum neuen Bahnhof verlegt. Im Sommer 1936 übernahm das Zollamt nach Fertigstellung der Zollhalle auf dem Auslandsbahnsteig und nach Aufhebung der Zollabfertigungsstelle im Bahnhof Harrislee die Zollabfertigung der Reisenden, des Reisegepäcks und des Expreßguts.

Die Aufgaben des Zollamts erstrecken sich auf die Behandlung von im öffentlichen Eisenbahnverkehr beförderten Zollgütern und auf die Abfertigung der im grenzüberschreitenden Reiseverkehr befindlichen Personen sowie der aus dem Ausland eingehenden Postsendungen. Die einzelnen Arbeitsgebiete und Abfertigungsstellen liegen nicht geschlossen in einem Gebäude; die Abhängigkeit von den Einrichtungen der Bundesbahn und den gegebenen Raumverhältnissen führten zu einer weitläufigen Aufteilung und Unterbringung des Büro- und Abfertigungsdienstes.

Aufgrund der mit der Deutschen Bundesbahn getroffenen Verwaltungsvereinbarung sind seit dem 1. 1. 1962 mit dem Inkrafttreten des Zollgesetzes vom 14. 6. 1961 hinsichtlich der Zollbehandlung von Eisenbahnzollgütern Vereinfachungen eingetreten, die zu einer Herabsetzung des Personalbestandes führten. Weitere Erleichterungen brachte die als EWG-Verordnung erlassene und am 1. 7. 1971 in Kraft getretene sogenannte Bahn-Verordnung, die das gemeinschaftliche Versandverfahren für die Beförderung von Zollgütern im Eisenbahnverkehr vereinfacht (die internationalen bzw. deutschen Eisenbahnbeförderungspapiere gelten jetzt auch als Zoll-Versandscheine). Diese Erleichterungen und weitere Rationalisierungsmaßnahmen machten im Laufe der Zeit verschiedene räumliche Veränderungen erforderlich, die eine erhebliche Verbesserung der Arbeitsverhält-

nisse erzielten und eine wesentliche Beschleunigung des Waren- und Abfertigungsverkehrs ermöglichten.

Am 1. 4. 1971 wurde auch beim Zollamt Flensburg-Bahnhof der bereits erwähnte sogenannte Personalverbund zwischen der Zollverwaltung und dem Bundesgrenzschutzeinzeldienst eingeführt.

Ende August 1972 verlagerte eine bisher als Bahnspediteur tätige Firma den größten Teil ihrer Büroräume in das Gebiet des Industriehafens Flensburg. Dies ergab eine erhebliche Minderung des Arbeitsanfalls beim Zollamt Flensburg-Bahnhof und eine Verlagerung an das Zollamt Flensburg-Hafen sowie eine Verringerung des Personalbestandes beim Zollamt Flensburg-Bahnhof.

Im Rahmen der Rationalisierungsmaßnahmen der Zollverwaltung wurde am 1. 4. 1973 das Zollamt Flensburg-Bahnhof in eine Zollabfertigungsstelle umgewandelt und unter Belassung der bisherigen Befugnisse dem Zollamt Flensburg-Weiche zugeordnet. Verbunden hiermit war wieder eine starke Verminderung des Personalbestandes.

Das 1936 errichtete Abfertigungsgebäude auf dem Auslandsbahnsteig, das keineswegs mehr den Anforderungen entsprach, wurde Ende 1974 nach völligem Umbau und Ausrüstung mit neuen Möbeln zweckmäßig und modern gestaltet.

## 3. Das Zollamt Flensburg-Weiche[349]

Nach der Verlegung der Grenze im Jahre 1920 mußten in Flensburg-Weiche erst die für einen grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr erforderlichen Anlagen geschaffen werden. Die gesamte Anlage des Verschiebebahnhofes, der etwa 7 km vom Stadtkern Flensburg und 9 km von der deutsch-dänischen Grenze entfernt liegt, war erst im Jahre 1924 fertig. Das Zollamt wurde im Gebäude der Eisenbahn-Güterabfertigung untergebracht.

Für die Wahrnehmung der Aufgaben der Zollverwaltung sind die besonderen Einrichtungen eines solchen Verschiebebahnhofes schwerwiegend. Hier werden die Zugverbände regelmäßig vollständig zerlegt und für den weiteren Transportweg neu zusammengestellt. Dazu gehört ein weit auseinandergezogener Bahnkörper mit Ablaufberg und anhängendem breitgestreuten Fächer von Schienensträngen zur Aufnahme der sogenannten Richtungsgruppen. Für die Einordnung der Zollamtsplätze mußte dieser Teil der Anlage verständlicherweise ausscheiden, weil dafür ausschließlich ruhende und in ihrer Länge für die Aufnahme des gesamten ein- und ausfahrenden Zugverbandes ausreichende Elemente der Anlage in Frage kamen, die ungefährdet zu beiden Seiten den Abfertigungsbeamten zugänglich waren.

Die Amtsplätze für die aus Dänemark einfahrenden und die dahin abgehenden Güterzüge lagen etwa je 800 m von den Diensträumen des Zollamts entfernt. Der Anmarsch zum Einfahrtsgleis war auf einem parallel zu den Gleisanlagen verlaufenden Wege verhältnismäßig gefahrlos. Die Abfertigung der Eingangszüge, die bei Tag und Nacht, Wind und Wetter vorgenommen werden mußte, stellte aber an die Beamten besonders wegen der Anlegung der Zollbleie an die beladenen Waggons starke Anforderungen. Das Plombieren war bei den Seitentüren verhältnismäßig einfach, bei Wagen mit Türen an den Kopfseiten jedoch schwieriger und bei Regen, Schnee und Glätte lebensgefährlich, weil die Beamten hierzu auf die Puffer steigen mußten.

Das Ausgangsgleis hingegen lag auf der dem Zollamt gegenüber gelegenen, aber durch ca. 16 Schienenstränge abgetrennten Seite des Bahngeländes. Es war von den Beamten nur durch Umgehung dieses durch Weichen und Gleiskreuze äußerst gefährdeten, unregelmäßig durch ablaufende Waggons befahrenen und daher besonders bei Dunkelheit und Niederschlägen unübersichtlichen Geländes zu erreichen. Es ist der besonderen Aufmerksamkeit und der in langer Übung geschulten Beobachtungsgabe der Zollbeamten zu danken, daß es in all den Jahren zu keinen lebensgefährlichen Verletzungen gekommen ist.

Ein weiterer Amtsplatz, die sogenannte Milchrampe an der alten Ladestraße, etwa 1200 m vom Zollamt entfernt, wurde erst nach dem Zweiten Weltkrieg bedeutsam. Hier wurden Milch- und Milcherzeugnisse aus Dänemark aus Lastkraftwagen umgeschlagen und in Spezialkühlwagen den Einheiten und Versorgungsbetrieben der ausländischen Streitkräfte zugeleitet.

Von besonderer Bedeutung ist die sogenannte Viehrampe, die nach den Erfordernissen der Viehuntersuchung in 300 m Länge teils überdeckt teils frei errichtet, wegen der Sterilhaltung jedoch ausschließlich den Viehabfertigungen vorbehalten ist. Parallel zu dieser Steinrampe lief zeitweilig noch eine schmale Holzrampe, die auf Betreiben der Veterinärbehörde errichtet worden war und den Untersuchungspersonen die Beschau von Pferden — diese brauchten im allgemeinen nicht zur Untersuchung ausgeladen zu werden — durch die Waggonluken oder Türen ermöglichen sollte. Dieser Holzsteg, der inzwischen als baufällig abgebrochen ist, wurde auch hilfsweise zu Zollabfertigungen (Beschau) oder zur Mengenermittlung leichtbeweglicher Güter verwendet.

Eine eigentliche, den Anforderungen entsprechende Zollrampe mit Wiegevorrichtungen, Abfertigungshäuschen usw. für Abfertigungen von Gütern aller Art, welche die überwiegende oder völlige Entladung der Waggons, Verdachtsnachschau u. a. hätte ermöglichen können, war nicht vorhanden. Die zwangsläufige Folge war, daß die meisten Waggons im freien Stellgleis abgefertigt und daß Verwiegungen von Gebinden auf transportablen Waagen im Freien oder auf dem Waggonboden vorgenommen werden mußten. Der immer wieder vorgetragenen Forderung nach einer gehörigen Zollrampe wußte die Bundesbahn stets mit dem Hinweis auf die hohen Kosten der Erstellung sowie auf die stetig zunehmende Abwanderung des Verkehrs auf die Straße u. a. zu begegnen. Die Oberfinanzdirektion hat schließlich im Hinblick auf die zu erwartenden neuen Entwicklungen aus dem Inkrafttreten des neuen Zollgesetzes und die Fertigstellung der Vogelfluglinie auf eine Rampe verzichtet.

Eine vorübergehende Bedeutung (bis 1948 etwa) hatte die Fleischhalle, die nach veterinärpolizeilichen Vorschriften vor dem Amtsgebäude der Güterabfertigung errichtet worden war. Sie diente der tierärztlichen Untersuchung von Fleischteilen und Körperhälften.

In unmittelbarer Nähe des Amtsgebäudes waren nur die Abfertigungsrampen und Stellgleise als Amtsplätze für die Zollbehandlung und Ausfuhrabfertigung der aus dem Zugverband herausgelösten Waggons vorgesehen.

Das Zollgesetz 1961 und die Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bundesminister der Finanzen und der Deutschen Bundesbahn vom Dezember 1961 brachten auch für die Zollabfertigung die erwarteten Erleichterungen und Vereinfachungen. Regelungen wie besonders der Wegfall der Eingangsabfertigungen der aus Dänemark einfahrenden

Züge, die Mitwirkung von Beamten der Deutschen Bundesbahn bei den Grenzabfertigungen der Waren, die Gestellung eingehender Waren bei jeder beliebigen Eisenbahn-Zollstelle und die Beförderung von Zollgütern im Eisenbahnverkehr im sogenannten „gemeinschaftlichen Versandverfahren" gestatteten, den Zugdienst desZollamts personell zu verringern. Er verrichtet jetzt nach Abstimmung mit der Deutschen Bundesbahn Abfertigungshandlungen am Gleis grundsätzlich nur noch am Tage, da er zur Nachtzeit im Bahngelände allzusehr gefährdet ist.

Die Gesamtsituation des Zollamts im Laufe der 60er Jahre war gekennzeichnet durch absinkende Verkehrszahlen, besonders seit 1963 erwartungsgemäß mit der Eröffnung der Vogelfluglinie über den Fehmarnbelt. Außerdem verlagerte sich der Verkehr bei bestimmten Warenarten immer mehr von der Schiene auf die Straße. Diese Entwicklung hat zwangsläufig personelle wie auch organisatorische Änderungen zur Folge gehabt. Der Personalbestand schrumpfte auf die Hälfte des Höchstbestandes der 50er Jahre zusammen.

Im Laufe der Zeit hat das Zollamt häufig plötzlich vor einem verstärkten Arbeitsanfall gestanden, wenn im Winter der Verkehr auf der Vogelfluglinie durch widrige Wetterverhältnisse wie schweren Sturm oder Eisgang eingeschränkt oder ganz eingestellt werden mußte. Dann rollten die Züge in beiden Richtungen alle über den Bahnhof Flensburg-Weiche und brachten dem Zollamt von einem Tag zum andern erhebliche Mehrarbeit.

Auch im Sommer wurden häufig Güterzüge über Flensburg-Weiche umgeleitet, damit man wegen der bereits voll erreichten Kapazität der Vogelfluglinie dort den Reisezugverkehr ungehindert bewältigen konnte.

Die Deutsche Bundesbahn bemüht sich, den Flensburger Raum für ihren Verkehr zu erschließen. So wird geprüft, ob im Betriebsgelände in Flensburg-Weiche, wie bereits bei mehreren Bahnhöfen der Bundesrepublik, ein Container-Umschlagplatz oder Stützpunkt eingerichtet werden kann. Außerdem sind Erwägungen angestellt worden über die Einrichtung eines deutsch-dänischen Gemeinschaftsbahnhofs.

Im Falle der Verwirklichung dieser Projekte würden beim Zollamt Flensburg-Weiche, das in seiner Funktion mit dem Verkehrsbetrieb der Deutschen Bundesbahn eng verbunden ist, organisatorische Maßnahmen notwendig werden. Bei einem Anwachsen des Verkehrs auf der Schiene würden auch die Aufgaben des Zollamts und damit seine Stellung wieder wachsen. Die Entwicklung bleibt indes abzuwarten.

Seitdem mit dem Beitritt Dänemarks zur EG lebendes Vieh auch auf dem Landwege eingeführt werden darf, werden unter Ausnutzung der erwähnten Viehrampe in vermehrtem Maße beim Zollamt Flensburg-Weiche tierärztliche Untersuchungen durchgeführt. Während für die Durchfuhr bestimmtes Vieh nach wie vor mit der Eisenbahn aus Dänemark eingeführt wird, kommen in zunehmendem Umfang Viehtransporte auf dem Landwege über das Zollamt Harrislee als Einlaßstelle im Zollgutversand unter Begleitung einer Zollhilfsperson zum Zollamt Flensburg-Weiche als Untersuchungsstelle. Nach tierärztlicher Untersuchung werden die Sendungen entweder zum freien oder zollgebundenen Verkehr abgefertigt und wieder auf Lastkraftwagen an Schlachthöfe in der Nähe oder an entferntere Ziele abgelassen.

## 4. Das Zollamt Kupfermühle[350]

Bei der Festsetzung der Grenze zwischen Deutschland und Dänemark im Jahre 1920 ergab sich die Notwendigkeit, an der Straße Flensburg—Åbenrå, unmittelbar südlich der dänischen Ortschaft Kruså, ein deutsches Zollamt zu errichten, das nach einer in der Nähe gelegenen ehemaligen alten Kupfermühle (später Krusauer Kupfer- und Messingwerke) deren Namen erhielt. Es liegt ca. 5 km nördlich von Flensburg und war erst in einer einfachen Bretterbude, dann in einer Holzbaracke untergebracht, bis es 1923 in einen Massivbau einziehen konnte. In den ersten Jahren des Bestehens hatte der Güterverkehr auf der Landstraße noch einen geringen Umfang, weil die meisten Güter von der Eisenbahn befördert wurden und das Zollamt als reines Landstraßenzollamt im wesentlichen den Verkehr solcher Personen zu bewältigen hatte, die entweder zu Fuß, mit Fahrrädern oder Pferdefuhrwerken zu einem nachbarlichen Besuch die Grenze passierten. Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen war in der damaligen Zeit noch verschwindend gering. Diesem geringen Verkehrsbedürfnis entsprechend wurde das Zollamt Kupfermühle s. Z. geplant und gebaut. Von 1930 ab begann der Verkehr sich immer mehr auf die Landstraße zu verlagern. Insbesondere wuchs zunächst der Verkehr mit Personenkraftwagen. Später nahm dann auch der Verkehr mit Lastkraftwagen immer mehr zu.

Das Zunehmen des Verkehrs legte bereits in den Jahren 1937/38 die Frage nahe, das Zollamt diesem steigenden Verkehr durch einen Neubau des Zollhofs und des Dienstgebäudes anzupassen. Eingehende Berichte mit den notwendigen Unterlagen wurden 1938 dem damaligen Reichsfinanzminister vorgetragen; der Plan kam jedoch nicht zur Durchführung, weil im Jahre 1938 der Bau einer Reichsautobahn von Hamburg bis zur dänischen Grenze hin geplant wurde. Der Neubau des Zollamts sollte zurückgestellt werden bis zur Entscheidung darüber, an welcher Stelle die Reichsautobahn oder die etwaige Anschlußstraße die Grenze passieren würde. Um aber die außerordentlich beengten räumlichen Verhältnisse zu verbessern, wurde geplant, vorübergehend eine Abfertigungsbaracke in unmittelbarer Nähe des Zollamts Kupfermühle aufzustellen. Die Pläne wurden jedoch wegen des Kriegsausbruchs nicht mehr durchgeführt.

Durch den Ausbruch des Zweiten Weltkrieges erlitt die Wareneinfuhr keine Einbuße, sondern nahm noch zu, da Deutschland Wert darauf legte, aus dem Agrarland Dänemark möglichst viele landwirtschaftliche Erzeugnisse einzuführen. Auch die Fischeinfuhren aus Dänemark steigerten sich.

Nach der Besetzung Dänemarks am 9. 4. 1940 konnte die Wareneinfuhr aus Dänemark weiter gesteigert werden, weil die bisherigen Ausfuhren nach England gestoppt wurden. Der Reiseverkehr wurde aber aus militärischen Gründen (Spionageabwehr) ganz erheblich eingeschränkt und kam allmählich fast zum Erliegen.

Der grenzüberschreitende Omnibusverkehr wurde eingestellt. Die Omnibusse fuhren sowohl auf deutscher als auch auf dänischer Seite nur noch bis zur Grenze. Erst am 3. 10. 1948 wurde der Linienomnibusverkehr über die Grenze wieder aufgenommen.

Von 1950 ab nahm der Verkehr allmählich wieder normale Formen an und steigerte sich, wie vorausgesagt, immer mehr. Es ergab sich nun die Frage, in welcher Weise diesem Verkehrsbedürfnis entsprochen werden konnte. In der ersten Besprechung zwischen deutschen und dänischen Zollbeamten und anderen Behördenvertretern der beiden Länder in Kruså wurde zunächst die Frage des Umbaus der beiden Zollämter erörtert,

bei späteren Verhandlungen kam man aber auf beiden Seiten zu der Überzeugung, daß den dauernd zunehmenden Verkehrsschwierigkeiten nur durch einen Neubau beider Zollämter abgeholfen werden könne. Trotz der beiderseits angelaufenen Neubauplanungen waren beide Zollämter zur Vermeidung ernstlicher Verkehrsstockungen im April/Mai 1952 gezwungen, ihre Zollamtsanlagen zweigleisig umzubauen. Nur dadurch hat sich der Reiseverkehr während der Hauptreisezeit in den Sommermonaten der folgenden Jahre einigermaßen bewältigen lassen.

In vielen deutschen und ausländischen Zeitungen wurde immer wieder auf die völlig unzureichenden Abfertigungsanlagen und eine antiquierte Anordnung der britischen Militärbürokratie über die umständliche Registrierung der Reisenden, die auf deutscher Seite den Verkehrsablauf stark behinderte, hingewiesen.

In weiteren Besprechungen nahmen die Pläne für den Bau neuer Zollämter bald festere Formen an. Während auf dänischer Seite Baugrund in genügender Menge vorhanden war, war es auf deutscher Seite schwierig, einen Bauplatz zu finden, der auf lange Sicht allen Ansprüchen genügte und auch Entwicklungsmöglichkeiten bot. Zunächst dachte man daran, den Neubau am östlichen Ende des alten Zollhofs gegenüber dem alten Zollamt zu errichten, wobei das neue Zollamt z T. auf dänisches Hoheitsgebiet übergreifen sollte. Dieser Vorschlag scheiterte jedoch an der Notwendigkeit zu einer neuen Grenzziehung. Dann wurde seitens des Straßenbauamtes Flensburg, ORBR Dr. Jahn, der damals kühn erscheinende Vorschlag gemacht, den Zollamtsneubau an der jetzigen Stelle zu errichten und zugleich einen neuen Grenzübergang und einen neuen Straßenabschnitt von der Bundesgrenze bis Wassersleben zu schaffen. Diese Lösung wurde von allen zuständigen Stellen schließlich als die beste anerkannt. Die Entwicklung hat dies auch voll bestätigt.

Mit den Planierungsarbeiten für den Zollhof, die Zollstraße und den Bauabschnitt der Bundesstraße 76 ist bereits am 25. 8. 1953 begonnen worden. Die Erdarbeiten mußten bei Regenwetter häufig eingestellt werden und verzögerten dadurch die Bauarbeiten. Das nasse Jahr 1954 wirkte sich besonders hemmend auf diese Arbeiten aus. Der Bau des Zollamtsgebäudes und der beiden Rampen wurde von gutem Wetter begünstigt, sodaß bereits am 29. 7. 1955 bei strahlendem Sonnenschein das Richtfest stattfinden konnte. Nach Fertigstellung beider Zollämter konnte am 9. 6. 1956 die gesamte Anlage des Grenzüberganges unter Anwesenheit vieler Gäste von beiden Seiten der Grenze feierlich eingeweiht werden, worüber die deutsche und dänische Presse ausführlich berichteten. In den Reden wurde die Anlage, in der die modernsten bau- und zolltechnischen Erkenntnisse verwertet waren, als die zweckmäßigste und modernste in Europa bezeichnet. Der Finanzpräsident Eickenbusch würdigte die „exakte, gefällige und elegante Form" und meinte, das Zollamt Kupfermühle sei so angelegt, daß es nach menschlichem Ermessen auf lange Zeit allen Anforderungen gewachsen sei.

Die Verkehrsentwicklung, der von Jahr zu Jahr steigende Arbeitsanfall und die Raumnot im Zollamtsgebäude machten sich jedoch bereits gegen Ende der fünfziger Jahre deutlich bemerkbar. Zu dieser Zeit war es noch zu früh für an sich wieder fällige Baumaßnahmen, denn bei Inbetriebnahme des Zollamts hieß es, das Zollamt würde allen künftigen Anforderungen gewachsen sein. So kam es darauf an, zunächst die weitere Entwicklung der EWG und die Auswirkungen des neuen Zollgesetzes (in Kraft getreten am 1. 1. 1962) zu erkennen. Der Verkehr nahm ständig zu und es zeigte

sich immer mehr, daß die angeblich so vorausschauend geplante Anlage nunmehr keineswegs den Anforderungen gewachsen war, was dann die in der Zeit vom 24.–26. 1. 1966 durchgeführte Geschäftsprüfung der Oberfinanzdirektion Kiel auch voll bestätigte. 1966 wurde die Straße zwischen den beiden Zollämtern umgestaltet und 1967/69 das Zollamt Kupfermühle innen völlig umgebaut, im Norden des Amtsgebäudes ein Erweiterungsbau für die Güterabfertigung erstellt, die Abfertigungspavillons verbessert sowie für die Grenzschutzstelle ein eigenes Verwaltungsgebäude und Boxen für die Paßabfertigung errichtet. Am 16. 6. 1969 konnte der Vorsteher des Hauptzollamts die umgestalteten Zollabfertigungsanlagen der Öffentlichkeit vorstellen.

Die steile Aufwärtsentwicklung auf allen Gebieten hielt weiter an und zwar auch in Zeiten wirtschaftlicher Rezessionen. Weder auf der Einfuhr- noch auf der Ausfuhrseite kam es zu spürbaren Rückgängen, selbst während der Mineralölkrise lief der gewerbliche grenzüberschreitende Güterverkehr fast unvermindert weiter. Wie notwendig der Umbau der Abfertigungsräume bis 1969 gewesen war, zeigte sich sehr bald. In den letzten 8 Jahren nahm die Zahl aller eingefahrenen Kraftfahrzeuge zwar nur um 17 % zu, die Zahl der zum Eingang gestellten Lastkraftwagen stieg jedoch von 1969 bis 1976 um 63,7 % oder um durchschnittlich 7,3 % jährlich, die Zunahme bei Omnibussen betrug 3,7 % jährlich und die Zahl der Personenkraftwagen überstieg 1975 die Zweimillionengrenze. Entsprechend den Verkehrszahlen im gewerblichen Verkehr nahm auch der Arbeitsanfall in einem Umfang zu, der alle Erwartungen und fachmännischen Prognosen weit übertraf.

Weil der vermehrte Einsatz der Technik (Buchungs- und Rechnungsautomaten, elektronische Rechenmaschinen aller Art usw.) und Personalverstärkung nicht ausreichten, um den gestiegenen Papierkrieg zu bewältigen, wurden von der Zollverwaltung den örtlichen Verhältnissen entsprechende Vereinfachungen und Erleichterungen geschaffen. So konnten im Einvernehmen mit Importeuren bereits 1975 über 65 % aller zum freien Verkehr bestimmten Waren im „Vereinfachten Verfahren" abgefertigt werden.

Zum 1. 1. 1973 — mit einer Übergangszeit für den schrittweisen Abbau der Zölle bis zum 1. 1. 1978 — trat u. a. auch Dänemark der EWG bei. Da die bisherige Außengrenze damit zur Binnengrenze wurde, ergaben sich insbesondere verfahrensrechtliche Neuerungen auf der deutschen Seite und praktisch völlig neue Regelungen für die dänische Seite. Die zunächst mehr oder weniger großen und unvermeidlichen Anfangs- und Umstellungsschwierigkeiten beider Seiten konnten im gegenseitigen Einvernehmen schnell, unbürokratisch und kollegial gelöst bzw. überwunden werden.

Wie vorher an den westlichen Grenzen mußte auch hier die Erfahrung gemacht werden, daß der Wegfall der Zölle allein auch an einer Binnengrenze nicht zu einer zähl- und spürbaren Entlastung in der Grenzabfertigung führt. Nicht nur die Steigerung der Verkehrs- und Abfertigungszahlen überhaupt, sondern auch der größere und umfangreichere Papierkrieg brachten letzten Endes doch wieder eine allgemeine Mehrbelastung im Güterverkehr. Nur im Reiseverkehr ergaben sich durch die wesentlich höheren Freibeträge spürbare Entlastungen bei der Abfertigung und damit verbunden ein fast völliger Rückgang der Einnahmen.

Als auffallende Veränderungen im Reiseverkehr sind der bereits erwähnte sogenannte Personalverbund Zoll/Grenzschutzeinzeldienst ab 1. 4. 1971 und der Wegfall der grünen internationalen Versicherungsbescheinigung für Kraftfahrzeuge ab 15. 5. 1974 zu ver-

zeichnen. Besonders zu erwähnen ist die im Juli 1971 beim dänischen Zollamt Kruså installierte vollautomatische Zählanlage zur Erfassung sämtlicher Kraftfahrzeuge, deren Ergebnisse auch dem Zollamt Kupfermühle zur Verfügung stehen.

Zu erwähnen ist noch die Bauerndemonstration vom 9. 2. 1971, gegen die ihrer Ansicht nach zu niedrigen Erzeugerpreise in der EWG, in der etwa 7000 deutsche Bauern mit mehreren 1000 Treckern von 9.00 – 17.00 Uhr den Abfertigungsbetrieb zum Erliegen brachten.

Planungen von weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Abfertigungsanlagen konnten eingestellt werden, nachdem die dänische Zollverwaltung mit dem bereits erwähnten Projekt „Registrierungsgebiet Padborg" und einer gemeinsamen deutsch-dänischen Güterabfertigung in diesem Gebiet die Zustimmung der deutschen Seite fand. So wird dann Mitte Juni 1978 zugleich mit der Freigabe der grenzüberschreitenden Autobahn die gesamte Güterabfertigung der hiesigen Landstraßenzollämter in Padborg konzentriert werden mit der Folge, daß der Übergang Kupfermühle/Kruså für den Lastwagenverkehr geschlossen werden kann.

## 5. Das Zollamt Harrislee[351]

Das Zollamt Harrislee, das nach der Grenzverlegung im Jahre 1920 erst in der Gastwirtschaft „Zur Krone" untergebracht war, konnte am 20. 7. 1923 in einen Massivbau einziehen. Es liegt unmittelbar an der Grenze, dem dänischen Zollamt gegenüber; eine Zollstraße ist daher nicht vorhanden.

Der ständig steigende Verkehr erforderte schon in den 30er Jahren verschiedene Neubauten, auch wurde der Zollhof gepflastert und die Straße von der Grenze über Schäferhaus nach Flensburg-Weiche verbessert und streckenweise mit einer Teerdecke versehen.

Der Zweite Weltkrieg brachte einen erheblichen Rückgang des Güter- und vor allem des Personenverkehrs. Im Mai 1945 besetzten englische Truppen das Zollamt, schlossen die Dienststelle und sperrten die Grenze durch Stacheldraht. Nach Abzug der Engländer und gehöriger Renovierung wurde das Zollamt am 15. 10. 1950 feierlich wieder eröffnet, worüber bereits berichtet wurde.

Als 1958 die Straße von der Grenze nach Süden verbreitert und erheblich ausgebaut wurde und außerdem immer mehr Waren aus Dänemark auf dem nahen Güterbahnhof Padborg in Lastkraftwagen umgeschlagen wurden, deren Fahrer diese gute Straße, die durch dünn besiedeltes Gebiet führt und keine Höhenunterschiede aufweist, bevorzugten, waren wieder Verbesserungen der Abfertigungsanlagen unerläßlich. Größere Umbauten wurden dann 1958 und 1962 durchgeführt. In diesem Jahr stand das Zollamt nach der Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes mit den eingefahrenen Lastkraftwagen an der ersten Stelle im Bundesgebiet.

Während der Reiseverkehr in den sechziger Jahren fast unverändert gleichmäßig stark blieb, erreichte der Güterverkehr eine nie erwartete Steigerung. So stieg z. B. die Zahl der Verzollungen allein 1969 um fast 24 %, und die Einnahmen erreichten trotz aller Zollsenkungen einen Anstieg um rd. 37 %, entsprechend mußte auch das Personal verstärkt werden. Es ist verständlich, daß bei einer solchen Verkehrsentwicklung nach Aus-

nutzung aller Möglichkeiten die räumliche Grenze und damit die entsprechenden Leistungs- und Aufnahmemöglichkeiten des Zollamts erreicht waren und nur noch ein vollkommener Neubau als einzige Lösungsmöglichkeit blieb.

Die treibende Kraft für die Neubauplanung waren immer wieder die beiderseitigen Straßenbauverwaltungen mit ihren langjährigen Leitern, Dr. Jahn, Flensburg, und Holm, Åbenrå. So waren bereits etwa 1958 von deutscher Seite aus Planungen angeregt worden, mit der dänischen Seite war damals jedoch keine Einigung zu erzielen gewesen. Das folgende Jahrzehnt war aber ausgefüllt von vielen Besprechungen auf verschiedenen Ebenen zwischen Vertretern von Bau- und Verwaltungsbehörden zu beiden Seiten der Grenze. Die ersten Besprechungen zwischen örtlichen deutschen und dänischen Bau- und Zollverwaltungen bezogen sich auf Neubauten der Zollämter, u. U. auf einen gemeinsamen Bau, sowie Ausbau des Zollhofes und der Straße. Als die dänische Zollverwaltung sich 1969 aber entschloß, den Güterverkehr über die Grenzübergänge Kupfermühle/Kruså, Harrislee/Padborg und Autobahn Ellund/Frøslev in den sogenannten „Transithof" (heute „Registrierungsgebiet") in Padborg zu leiten, erstreckten sich die folgenden Besprechungen auf die zweckmäßige Umgestaltung des Übergangs Harrislee/Padborg und die Beteiligung der deutschen Seite an der vorgesehenen Zollgemeinschaftsanlage in Padborg. Bis zur Inbetriebnahme dieser Einrichtung hatte das Zollamt Harrislee bei bisheriger Aufgabenstellung sowie bei noch weiter zunehmendem Reise- und Güterverkehr arbeitsfähig zu sein. Das erforderte u. a. kurzfristig durchzuführende Neubaumaßnahmen mit dem Charakter einer Übergangslösung. Der Ablauf in Stichworten:

1971: Im Mai Beginn der Bauarbeiten, Innenumbau des Amtsgebäudes, Errichtung eines Abfertigungspavillons auf dem Zollhof für die Hofdienstbeamten und Schaffung von vorübergehenden Arbeitsplätzen in einer geräumten Dienstwohnung.

1972: Beginn der Baumaßnahmen auf dänischer Seite, Verlegung der Zufahrtsstraße zum Grenzübergang nach Westen und Bau von vier Fahrstreifen zwischen der Grenze und Padborg mit provisorischem Anschluß an die vorhandene Straße unmittelbar vor der Grenze.

1973: Vorbereitung der behelfsmäßigen Unterbringung des Zollamts und der Grenzschutzstelle, Herrichtung einer weiteren Wohnung für dienstliche Zwecke und Aufstellung eines beweglichen Abfertigungswagens auf dem Zollhof.

1974: Abbruch des südlich vor dem Zollamt gelegenen schon seit längerem wegen Baufälligkeit leerstehenden Dienstwohngebäudes ohne Störung des grenzüberschreitenden Verkehrs.

1975: Beginn der Bodenabtragungsarbeiten für das neue Dienstgebäude und des Ausbaus des westlichen Seitenstraße, Verlegung des Büroteils und der technischen Einrichtungen des Zollamts und der Grenzschutzstelle in vier Dienstwohnungen an der Ostseite des Zollhofes, Aufstellung einer leihweise von der dänischen Zollverwaltung erhaltenen Baracke für die Zollabfertigung am Westrand der neuen Fahrstreifen, Errichtung und Inbetriebnahme einer Abfertigungsbox für die Abfertigung des Reiseverkehrs im Personalverbund Zoll/BGS und der dänischen Rigspoliti, Einrichtung von LKW-Warteplätzen, Abbruch des 1923 errichteten Zollamtsgebäudes, Anschluß des im Bau befindlichen neuen Dienstgebäudes, der Abfertigungsbaracke und der Abfertigungsbox an die Fernheizung aus Padborg.

1976: Inbetriebnahme des neuen Dienstgebäudes durch die Zollabfertigung und die

Grenzschutzstelle, Rückgabe der ausgedienten Abfertigungsbaracke an die Distrikstoldkammer Padborg, Verlegung des Holzpavillons an das Südende des Zollhofs als Ersatz für den beweglichen Abfertigungswagen, Regelverkehr auf allen vier Fahrstreifen.

1977: Ausstattung der Dienstwohngebäude an der Ostseite des Zollhofes mit neuen Fenstern und Türen, Renovierung und Modernisierung einiger Dienstwohnungen, Anschluß an die dänische Fernheizung und Übergabe an Zollgrenzdienstbeamte.

Ausblick: Das auf dänischer Seite an der Ostseite der Anlage für Zoll- und Polizeibeamte im Bau befindliche feste Dienstgebäude soll im Frühjahr 1978 bezogen werden. Der Büroteil des deutschen Zollamts bleibt zunächst in den provisorischen Unterkünften in den Dienstwohngebäuden an der Ostseite des Zollhofs, er kann erst nach Eröffnung des deutschen Zollamts in Padborg in das neue Zollgebäude in Harrislee einziehen, wenn die zur Zeit dort untergebrachte Zollabfertigung in die neue Gemeinschaftsanlage nach Padborg verlegt wird. Dann beginnt im Juni 1978 ein neuer Zeitabschnitt in der gemeinsamen deutsch-dänischen Abfertigung.

Was — außer Baumaßnahmen — noch geschah:

Zur Ergänzung und Modernisierung der technischen Ausstattung erhielt das Zollamt einen Fernschreibanschluß sowie Abgabenberechnungs- und Buchungsautomaten, außerdem wurde die Telefonanlage, die zweimal während der Bauzeit behelfsmäßig (u. a. Feldtelefonlinien) erweitert wurde, 1976 gegen eine größere Neuanlage ausgetauscht.

Im übrigen verläuft die allgemeine Entwicklung sinngemäß wie beim Zollamt Kupfermühle. Das Zollamt Harrislee ist Einlaßstelle für die Einfuhr von Reit-, Turnier- und Zuchtpferden sowie seit Sommer 1974 auch von Klauentieren; die tierärztliche Untersuchung der Tiere muß jedoch beim Zollamt Flensburg-Weiche vorgenommen werden, wohin diese unter Begleitung von Zollhilfspersonen weitergeleitet werden.

Als zusätzliche Aufgabe ist dem Zollamt ab 1. 3. 1969 die zoll- und paßrechtliche Abfertigung von im grenzüberschreitenden Luftverkehr auf dem Flugplatz Schäferhaus landenden und von dort aus startenden Flugzeugen übertragen worden. Die zöllnerische Tätigkeit auf diesem Flugplatz begann mit dem Erlaß der Luftverkehrszollordnung vom 13. 10. 1930.[352] Am 1. 6. 1932 wurde dort in einer Baracke der Lufthansa eine Zollzweigstelle errichtet, die stundenweise von 2 Beamten der Zollabfertigungsstelle am Kanalschuppen in Flensburg besetzt war, denen für den Hin- und Rückweg von der Zollverwaltung Fahrräder zur Verfügung gestellt worden waren. In den ersten Jahren verkehrte täglich neben deutschen Maschinen nach Kiel, Hamburg, Westerland und Wyk auch ein Flugzeug von und nach Dänemark. Nach dann folgender rein militärischer Benutzung des Flugplatzes durch viele Jahre und Zerstörung aller betonierten Landebahnen nach dem Zweiten Weltkrieg landete am 13. 9. 1956 erstmalig dort wieder ein dänisches Zivilflugzeug aus Sonderburg.

Am 1. 1. 1962 wurden die Zollabfertigungen auf dem Flugplatz dem (noch näher gelegenen) Zollamt Flensburg-Weiche als Ausgleich für die mit dem neuen Zollgesetz eintretenden Erleichterungen und Personaleinsparungen zugewiesen. Sie wurden aber 1969 dem Zollamt Harrislee übertragen, weil beim Zollamt Flensburg-Weiche Leerlauf vermieden werden sollte, der dadurch entstand, daß an Sonn- und Feiertagen Abfertigungsbeamte nur für Flugplatzabfertigungen bereitgestellt werden mußten. Diese Belastung ist beim Zollamt Harrislee nicht in dem Maße gegeben, weil es ohnehin täglich besetzt ist.

Der grenzüberschreitende Luftreiseverkehr ist im Vergleich zu den Verkehrszahlen im Landstraßenverkehr nicht bedeutend, es werden jedoch jährlich rund 700 Passagiermaschinen zur Eingangsabfertigung gestellt, gewerbliche Wareneinfuhren auf dem Luftwege haben in den letzten Jahren nur in wenigen Fällen stattgefunden.

## 6. Das Zollamt Böglum[353]

Das nach dem Ersten Weltkrieg errichtete Zollamt Böglum liegt als Landstraßenzollamt an der an der Westküste Schleswig-Holsteins verlaufenden und Hamburg mit dem Westen Dänemarks verbindenden Bundesstraße 5.

Die 1920 gezogene neue Grenze durchschnitt die Landstraße Süderlügum-Tondern in offenem Gelände. Das Zollamt, das zunächst behelfsmäßig in einer Baracke untergebracht war, konnte bereits 1922 in einen Massivbau umziehen, der neben den Amtsräumen zwei Dienstwohnungen enthielt. Mit Wasser und Strom wurde das Zollamt viele Jahre lang aus Dänemark versorgt; erst am 13. 11. 1957 wurde das Gebäude an das deutsche Stromnetz angeschlossen, Wasser erhielt es noch bis zum Oktober 1965 aus Dänemark. Die Landstraße war eine 4,50 m breite „wassergebundene Grand-Chaussee". Um das Einfahren tiefer Rinnen durch Pferdegespanne zu verhindern — die Motorisierung steckte noch in den Kinderschuhen — verwendete man mehrmals im Jahr sogenannte Chausseeböcke. Das waren etwa 80 cm hohe Dreibeine, die im Wechsel so auf der Fahrbahn aufgestellt wurden, daß die Fahrzeuge gezwungen waren, in Schlangenlinien zu fahren, womit erreicht wurde, daß die Straße in voller Breite festgefahren wurde. Erst 1936 erhielt die Straße eine Teerdecke und 1948 wurde mit der Verbreiterung begonnen.

Die Einfuhren waren in den ersten Jahren nur gering. Die Abfertigungen galten deshalb im wesentlichen nur dem kleinen Grenzverkehr. Nach dem Zweiten Weltkriege nahm der Einkaufsverkehr stetig zu und mit der Motorisierung auch der Warenverkehr auf der Straße. Während sich bald die Schlange der Einkaufsfahrer durch den Abfertigungsraum schob, mußte im gleichen Raum, in dem wegen der schlechten Lichtverhältnisse meist auch tagsüber die elektrische Beleuchtung brannte, auch die Güterabfertigung erledigt werden. Es fehlte hier an Platz sowohl für die Zollbeteiligten als auch für die Abfertigungsbeamten. Das machte einen Umbau des Dienstgebäudes erforderlich. Die Amtsräume wurden unter Einbeziehung der Dienstwohnung im Untergeschoß völlig umgestaltet, der Zollhof im Zuge der Verbreiterung der Bundesstraße 5 vergrößert und getrennte Fahrbahnen für Lastkraft- und Personenwagen geschaffen. Die umfangreichen Erweiterungsbauten waren am 1. 7. 1963 rechtzeitig zum Ferienbeginn beendet. Aber 1975 mußte schon wieder gebaut werden. Während im Hauptgebäude die noch im Obergeschoß verbliebene Dienstwohnung zu Gunsten der Diensträume für die Grenzschutzstelle abgegeben wurde, entstand auf dem Zollhof ein größerer Abfertigungspavillon, der den Gegebenheiten der Personalvermehrung und der Reiseentwicklung der letzten Jahre entsprach, außerdem wurden eine Teeküche und ein Sozialraum (gleichzeitig Unterrichtsraum) sowie eine vollbiologische Kläranlage geschaffen und auf dem Zollhof moderne Peitschenlampen aufgestellt.

Während die Paßkontrolle bis etwa 1925 noch von 2 Beamten der Landeskriminal-

polizei durchgeführt wurde, waren vom 1. 7. 1948 bis 28. 2. 1953 hierzu bereits 5 Beamte des Bundesgrenzschutz-Einzeldienstes eingesetzt. Ab 1. 3. 1953 wurde die Paßkontrolle dann dem Zollamt übertragen, bis auch hier am 1. 7. 1974 die erwähnte Verbundabfertigung Zoll/BGS eingeführt wurde.

Nach der Erfahrung der vergangenen Jahre ist der Grenzübergang in Böglum überwiegend von regionaler Bedeutung. Lediglich während der Ferienzeit in den Monaten Juli-September wird die Dienststelle vom internationalen Reiseverkehr erfaßt. Spektakuläre Fahndungs- bzw. Aufgriffserfolge blieben deshalb auch nahezu aus, bis auf die Festnahme von zwei bewaffneten Männern, die maskiert mehrere Tankstellen in Flensburg überfallen hatten, sowie eines im gesamten Bundesgebiet gesuchten Schwerverbrechers Ende 1970.

Das hervorragendste Ereignis in der Chronik des Amtes war die gewaltlose und disziplinierte Bauerndemonstration am 9. Februar 1971, die, wie an allen übrigen Grenzübergängen nach Dänemark, zur vollständigen Lahmlegung des grenzüberschreitenden Verkehrs führte. Die Bundesstraße 5 war in einer Länge von 1500 m vom Zollamt nach Süden durch etwa 600 landwirtschaftliche Fahrzeuge — darunter auch ein Mähdrescher — von 9.30 bis 18.00 Uhr vollständig blockiert.

Mit der vollständigen Erneuerung und Verbreiterung der über 100 Jahre alten Brücke, die unmittelbar nördlich des Zollamts über die die Grenze bildende Alte Au führt, wurde 1972 im Rahmen des Ausbaus der B 5 ein erhebliches Nadelöhr beseitigt.

## 7. Das Zollamt Kappeln[354]

Ein alter Handelsweg führte lange Zeit von der Nordsee eider- und treeneaufwärts, dann über Land von Hollingstedt bis Haithabu-Schleswig und weiter schleiabwärts bis zur Ostsee. In Schleimünde befand sich durch viele Jahrhunderte eine Zollstelle, die 1790 unter dem Zoll- und Licentenverwalter Hinrich Friedrich Paap nach Kappeln verlegt wurde.

Das Zollamt Kappeln war lange Zeit in einer Baracke auf einem im Hafen liegenden Ponton untergebracht. 1847 wurde am Hafen ein Massivbau errichtet, der 1903 zwecks Schaffung einer Dienstwohnung aufgestockt wurde. Er mußte 1935 abgebrochen werden, weil der Holzwurm das Gebälk zerfressen hatte. Weil auch die Möbel des Vorstehers in der im Zollamt vorhandenen Dienstwohnung vom Wurmfraß befallen waren, mußte die Zollverwaltung die Kosten für eine neue Wohnungseinrichtung übernehmen. Im Jahre 1936 wurde das auf dem gleichen Grundstück errichtete neue Zollamtsgebäude bezugsfertig. Es hatte bis 1977 den Anforderungen genügt. Dann wurde zur Behebung der Raumnot die Dienstwohnung des Vorstehers aufgegeben. Sie wird zu Bürozwecken und als Unterkunft für Verstärkungskräfte genutzt.

Kappeln ist ein Seezollhafen. Die Hauptaufgabe des Zollamts bestand lange Zeit in der Abfertigung des Frachtschiffsverkehrs und der Fischkutter sowie im Werk NESTLE AG und in einigen Zollägern. In den letzten Jahren kamen durch den Bau des Marinestützpunktes Olpenitz, Einrichtung neuer Schiffahrtslinien, Zunahme des Wassersportes und des Hochseeangelsportes neue Aufgaben hinzu. Auch hier ist die ungeahnte Entwicklung des See-Touristenverkehrs auf die Möglichkeit des Einkaufs zoll- und steuer-

freier Waren an Bord und der Einfuhr der nach den deutschen und dänischen Zollbestimmungen zulässigen Reisefreimengen zurückzuführen.

Der Marinestützpunkt Olpenitz ist in den Jahren 1959–1963 gebaut. Er dient einem Minensuchgeschwader und einem Schnellbootgeschwader und ihren Troß- und Versorgungsschiffen als Heimathafen.

Der Schiffsreiseverkehr begann 1963 mit der Eröffnung einer Schiffahrtslinie durch eine dänische Reederei von Faaborg auf Fünen nach Kappeln zunächst mit der alten „Tranekjær", dann mit der modernen „Afrodite", die viele dänische Staatsangehörige zum Einkaufen nach Kappeln brachten. Später kamen die deutschen Schiffe „Hein Godenwind" und „Seute Deern" hinzu. Durch Änderungen der dänischen Zollbestimmungen für die Reisefreimengen bei der Einreise nach Dänemark verloren diese Fahrten an Bedeutung und wurden nach und nach ganz eingestellt.

Im Oktober 1968 errichtete eine dänische Reederei eine Linie zwischen Sønderborg und Kappeln. Diese aus den genannten Gründen so begehrten Fahrten erfuhren eine ungeahnte Steigerung. Zur Zeit fahren auf dieser Route zwei dänische und zwei deutsche Reedereien, die ihre Fahrgäste sogar mit Omnibussen aus weiten Teilen Norddeutschlands heranholen. Bis 1969 wurde die zoll- und paßrechtliche Abfertigung an Bord der Schiffe im Hafen von Kappeln durchgeführt. Vorübergehend stand eine am Bollwerk aufgestellte Baracke zur Verfügung, bis auf Drängen der Zollverwaltung die Stadt Kappeln 1975/76 eine moderne Abfertigungsanlage baute, die am 12. April 1976 ihrer Bestimmung übergeben wurde.

Nach dem Bau eines Fährhafens in der Geltinger Bucht und einer provisorischen Abfertigungsanlage wurde am 29. 7. 1965 eine Autofährverbindung nach Faaborg auf Fünen aufgenommen, außerdem wurde von diesem Anleger eine Schiffahrtslinie nach Sønderborg eröffnet. Die Anlagen der Zollabfertigungsstelle Gelting-Mole, einer Nebenstelle des Zollamts Kappeln, erwiesen sich bald als zu klein, sie wurden 1974 durch ein großes festes Gebäude ersetzt. Neben dem üblichen Fährverkehr mit Kraftfahrzeugen findet auf der Route nach Faaborg ein starker Einkaufsverkehr von Bewohnern der dänischen Insel Fünen statt, die in einem 1967 auf dem Fährhafengelände Gelting-Mole errichteten Supermarkt einkaufen.

Wenige Seemeilen von der Schleimündung entfernt liegt am nördlichen Schleiufer auf einer Halbinsel das Fischerdorf Maasholm, das sich als Erholungsort zunehmender Beliebtheit erfreut. Auch von hier ist bereits 1969 eine Schiffahrtslinie nach Sønderborg eingerichtet worden. Wie auch von Kappeln wird von Maasholm in großem Umfang der Hochseeangelsport betrieben. Zu diesem Zweck sind mehrere seegehende Fischkutter entsprechend umgebaut worden, auf denen es auf See auch abgabenfreie Waren zu kaufen gibt.

In Maasholm besteht eine mit Wasserzollbeamten besetzte Zollschiffstation mit einem Motorboot als Versetzboot. Ihr obliegt die Zollabfertigung des gesamten Schiffsverkehrs im Fischereihafen und im Yachthafen sowie die Überwachung der Belieferung mit abgabefreiem Schiffsbedarf. In den Sommermonaten fertigen Beamte der Zollschiffstation Maasholm zu bestimmten Tageszeiten auch im Hafen Schleimünde ein- und auslaufende Wassersportfahrzeuge ab.

## 8. Das Zollamt Schleswig[355]

Schon vor vielen Jahrhunderten wurde am Gottorfer Damm bei Schleswig der „Gottorper Zoll" erhoben. An ihn erinnert noch das um 1760 errichtete palaisartige „Gottorfer Zollhaus" (heute Lollfuß 110) mit dem davorliegenden kleinen Platz, der im Volksmund heute noch der „Zollhof" heißt.

Nach dem Kriege von 1864 wurde in Schleswig im Hintergebäude des sogenannten „Alten Bahnhofes" der damaligen Schleswig-Klosterkruger Bahn (etwa am Dammweg zum Schloß Gottorf) mit Wirkung vom 15. 9. 1867 ein Haupt-Steuer-Amt mit den unterstellten Nebenzollämtern Eckernförde, Kappeln, Maasholm und Steinberghaff errichtet, das aber schon am 1. Juli 1876 aufgelöst und mit seinem ganzen Bezirk als Steueramt dem Hauptsteueramt Flensburg unterstellt wurde. Nachdem der „Alte Bahnhof" im Jahre 1881 abgebrannt war, zog das Amt in das Gebäude des Güterbahnhofs der Reichsbahn an der Königstraße um, wo es bis zu seiner Schließung im März 1945 untergebracht war. Der Arbeitsanfall war gering und die Beamten standen zur Pensionierung heran. Ein Beamter blieb noch bis Anfang Dezember 1945 im Steueraufsichtsdienst. Dann wurde auch er in den Ruhestand überführt.

Am 1. Februar 1946 übernahm Zollinspektor Hoffmann den Steueraufsichtsdienst im Raume Schleswig. Das Zollamt blieb weiter geschlossen, so daß die neu errichtete Zollaufsichtsstelle (St) alle Aufgaben erledigen mußte, für die normalerweise ein Zollamt zuständig war. Vom früheren Zollamt war nichts mehr vorhanden. Alles Material einschließlich aller Akten waren nach Kriegsende der großen Vernichtung zum Opfer gefallen. Die ehemaligen Räume des Zollamts waren Wachlokal der Besatzungsmacht geworden. Die Arbeit hatte inzwischen ein solches Ausmaß angenommen, daß zur Bewältigung ein Beamter nicht mehr ausreichte. Deshalb wurde die Zollaufsichtsstelle (St) verstärkt. Die Einfuhr von Liebesgabenpaketen aus dem Ausland nahm ständig zu. Diese Sendungen waren bisher von der Postzollstelle des Zollamts Flensburg-Bahnhof abgefertigt worden. Der Umweg über Flensburg führte zu erheblichen Unzuträglichkeiten. Deshalb wurde die Abfertigung im Jahre 1948 der Zollaufsichtsstelle (St) in Schleswig übertragen, die sie anfänglich in der Paketkammer des Postamts, später in 2 Kellerräumen, durchführte. Da das Postamt diese Räume aber bald selbst dringend benötigte, wurde die Zollstelle in den Kellerräumen des „Marthahauses", Königstraße 30, notdürftig untergebracht. In diesen Räumen wurde am 20. April 1949 das Zollamt II Schleswig, unter der Leitung des Zollinspektors Hoffmann, wieder eröffnet. Die Zollaufsichtsstelle (St) blieb gesondert bestehen.

Die Kellerräume waren für ein Zollamt denkbar schlecht geeignet, die sehr enge Treppe in den Keller war dem Andrang der Paketabholer nicht gewachsen, die Räume waren sehr niedrig, große Menschen konnten nicht aufrecht stehen. Wenn auch der größte Teil der Pakete am Tage des Eingangs abgeholt wurde, blieben immer noch Reste liegen, deren sichere Unterbringung den Beamten viel Sorge bereitete. Die zur ebenen Erde liegenden Kellerfenster wurden zwar regelmäßig durch dicke Planken verkeilt. Die Beamten haben oft nachts Kontrollen durchgeführt, um sich von der sicheren Aufbewahrung der wertvollen Pakete zu überzeugen.

Nach langem Bemühen wurden im Hause Norderdomstraße 15, welches um 1450 als Bischofssitz erbaut worden war und zu den ältesten Gebäuden Schleswigs gehört, geeig-

nete Räume ausfindig gemacht. Die Landesregierung stellte diese Räume zur Verfügung, das Landesbauamt baute sie zu schönen Büroräumen aus und am 5. 12. 1950 zog das Zollamt um.

Zum Hebebezirk des Zollamts gehören die am 11. 8. 1950 in Betrieb genommene Kartoffelverwertungsgesellschaft Cordes & Stoltenburg, die mit einem Brennrecht von 1.500.000 l Alkohol das größte Kartoffelbrennrecht der Bundesrepublik besitzt, sowie die am 4. 11. 1953 in Betrieb genommene Schleswig-Holsteinische Zucker AG. Außerdem obliegt dem Zollamt die Abfertigung der für Schleswig bestimmten Einfuhren als Waggonladung oder Stückgut auf dem Schienenwege, als Paketsendungen auf dem Postwege und als Schiffsladungen auf dem Wasserwege, weiter ist es zuständig für Ein- und Ausfuhren über den Militärflugplatz Jagel.

Der Wegfall der Zölle innerhalb der EG hat sich, insbesondere nach dem Beitritt Dänemarks und Großbritanniens, auch beim Zollamt Schleswig bemerkbar gemacht. Hinzu kommt, daß durch Gewährung von Zollpräferenzen gegenüber einer Vielzahl von Ländern Zoll nur noch in wenigen Fällen zu erheben ist. Dadurch ist zwar eine gewisse Erleichterung bei der Eingangsabfertigung von Waren eingetreten, dafür haben aber die Aufgaben bei der Ausfuhrabfertigung von Waren erheblich an Bedeutung gewonnen.

Zu nennen ist hier besonders die Abfertigung von Marktordnungswaren. Im hiesigen Bezirk arbeiten zur Zeit zwei Großschlachtereien, ein fleischverarbeitender Großbetrieb, ein Butterwerk und eine Zuckerfabrik. Die Ausfuhrabfertigung der erstattungsfähigen Waren wird überwiegend in den Betrieben vorgenommen. Zunehmend an Bedeutung hat in den vergangenen Jahren die Ausstellung von Präferenznachweisen gewonnen. Hier sind insbesondere eine Fabrik für Sportartikel und ein Herstellungsbetrieb von Hochdruckreinigern zu nennen, die beide zunehmend exportorientiert fabrizieren.

## 9. Grenzaufsichtsdienst im Bereich des Hauptzollamts Flensburg[356]

### *a) Aufgabe*

Die wesentliche Aufgabe des Grenzaufsichtsdienstes ist die Überwachung der Zollgrenze mit dem Ziel, illegale Warenbewegungen zu verhindern und die Sicherung der Staatsgrenze gegen verbotenen grenzüberschreitenden Personenverkehr. Im Verlauf der deutsch-dänischen Landgrenze sind Staatsgrenze und Zollgrenze identisch. An der Flensburger Förde und der Ostseeküste bildet die jeweilige Strandlinie die Zollgrenze, während die Staatsgrenze in der Förde etwa in der Mitte des Fahrwassers verläuft und das Staatsgebiet gegenüber der hohen See durch die Dreimeilenzone begrenzt wird.

### *b) Überwachungsbezirk*

Am 30. 6. 1968 wurde das Hauptzollamt Husum aufgelöst. Seit diesem Zeitpunkt obliegt dem Hauptzollamt Flensburg auch die Grenzüberwachung im ehemaligen Landkreis Südtondern ohne nordfriesische Inseln.

Der Überwachungsbereich umfaßt derzeit im einzelnen

1. die Festlandküste zum nordfriesischen Wattenmeer von nördlich Dagebüll bis zur dänischen Grenze bei Rodenäs (26 km),

2. die gesamte deutsch-dänische Landgrenze (67 km),
3. die Seegrenze von Wassersleben bis zum Schwansener See südlich Schönhagen (81 km),
4. die Schlei (43 km).

*c) Gliederung des Hauptzollamtsbezirks*

Die Grenzaufsicht wird von 3 Zollkommissariaten wahrgenommen:

1. an der Festlandküste zum nordfriesischen Wattenmeer und der deutsch-dänischen Landgrenze im Kreis Nordfriesland von dem Zollkommissariat Süderlügum mit den Grenzaufsichtsstellen (mot) Wimmersbüll I und II, Rosenkranz, Aventoft, Neupepersmark,
2. an der deutsch-dänischen Landgrenze im Kreis Schleswig-Flensburg von dem Zollkommissariat Flensburg-Land mit den Grenzaufsichtsstellen Ellund, Harrislee, Niehuus, Kupfermühle, Wassersleben, (mot) Flensburg-Land, dem Sondertrupp Flensburg und der Funkleitstelle Flensburg,
3. an der Ostseeküste und im Bereich der Schlei von dem Zollkommissariat Flensburg-Förde mit den Grenzaufsichtsstellen (mot) Flensburg-Förde, Flensburg-Hafen I und II, Glücksburg, Holnis, Langballigau, Kappeln, (mot) Kappeln sowie den Zollschiffstationen Flensburg, Langballigau und Maasholm.

*d) Topographische Verhältnisse an der Grenze*

Aufgrund der topographischen Verhältnisse und der verkehrsmäßigen Erschließung ist die Grenzüberwachung in den einzelnen Abschnitten des Hauptzollamtsbezirks Flensburg unterschiedlich schwierig und entsprechend mehr oder weniger personalaufwendig.

Die Festlandküste zum nordfriesischen Wattenmeer kann wegen der Übersichtlichkeit des Küstenstreifens und der nur sehr bedingten Begeh- und Befahrbarkeit des Wattenmeeres zwischen der vorgelagerten Insel Sylt und dem Festland problemlos überwacht werden.

Im westlichen Teil der deutsch-dänischen Landgrenze von der Nordseeküste bis westlich der Ortschaft Ellund bilden Gewässer und ein Moor einen natürlichen Schutz der Grenze. Die Bewachung wird hier außerdem durch die dünne Besiedlung und gute Übersichtlichkeit des kaum bewaldeten Moor- und Ackerlandes erleichtert. In dem anschließenden östlichen Teil der Grenze von Ellund bis Wassersleben wird die Grenzaufsicht durch Bodenerhebungen, Knicks und Wälder beeinträchtigt. Hinzu kommt, daß in diesem Bereich die großen Grenzzollämter Kupfermühle, Harrislee und ab 15. 6. 1978 Ellund-Autobahn liegen, die erfahrungsgemäß Orientierungshilfen für ortsunkundige illegale Grenzgänger sind. Als Besonderheiten an der Landgrenze sind zu erwähnen die 130 m mitten auf der Straße verlaufende Grenze in der Ortschaft Rosenkranz und der dänische Hof Vilmkær, westlich Ellund, dessen Wirtschaftsgebäude nur über deutsches Hoheitsgebiet erreicht werden können.

Die Überwachung der Seegrenze an der Flensburger Förde und der Ostsee von Wassersleben bis südlich Schönhagen sowie der Schlei wird dadurch erschwert, daß die Ufer nur an wenigen Stellen unmittelbar mit Kraftfahrzeugen befahren werden können.

Hügel, Wälder und Buchten behindern von Land aus die Übersicht. Eine wirksame Grenzsicherung ist hier jedoch in allen Bereichen mit Zollbooten vom Wasser aus gewährleistet.

*e) System der Grenzüberwachung*

Die Grenzüberwachung wird sowohl nach einem dynamischen als auch nach einem statischen System ausgeübt. Die Beamten des Grenzaufsichtsdienstes bestreifen zu Fuß, mit Fahrrädern, Personenkraftwagen und Kombifahrzeugen die Überwachungsräume. An Punkten, die aus grenztaktischer Sicht besonders gefährdet sind, wie Wege, Brücken über Grenzwasserläufe, Häfen und sonstige Anlegeplätze an der Küste, werden erforderlichenfalls längere Postierungen oder Dauerbewachungen durchgeführt.

*f) Technische Hilfsmittel*

Ein Teil der Grenzaufsichtsstellen ist mit Kraftfahrzeugen ausgestattet, mit denen auch entlegene Bereiche leicht überwacht werden können. Alle Fahrzeuge sind mit Funk ausgerüstet; sie halten während der Einsätze Funkverbindung mit den Funkleitstellen Flensburg oder Kiel, die ständig rund um die Uhr besetzt sind. Auch bei Fuß- und Fahrradstreifen werden von den Beamten Funkgeräte mitgeführt, die Verbindungen mit Einsatzfahrzeugen, einer Funkleitstelle und Datenabfragestationen der Zollverwaltung oder des Bundesgrenzschutzes ermöglichen.

Die Datenabfragestationen sind über Standleitungen mit einem Computer des Bundeskriminalamtes Wiesbaden verbunden, in dem sämtliche in der Bundesrepublik Deutschland fahndungsmäßig gesuchten Personen und Kraftfahrzeuge gespeichert sind. Die Grenzaufsichtsbeamten können so von allen Punkten des Geländes aus innerhalb weniger Minuten verdächtige Personen überprüfen und gestohlene Kraftfahrzeuge identifizieren.

Die Zollschiffstationen Flensburg und Langballigau verfügen über seegängige Zollboote, mit denen das sogenannte Zollfreigebiet zwischen der Staatsgrenze und der Seezollgrenze befahren und überwacht wird. Die Boote sind mit Radar ausgerüstet. Sie haben ebenfalls ständigen Funkkontakt mit einer Funkleitstelle, Datenabfragestationen und den an Land eingesetzten Kraftfahrzeugen des Grenzaufsichtsdienstes. Bei der Zollschiffstation Maasholm wird ein kleines Motorboot für die Kontrolle der Wasserfahrzeuge auf der Schlei eingesetzt. Das Boot ist ebenfalls mit Funk ausgestattet.

Der Grenzaufsichtsdienst im Bezirk des Hauptzollamts Flensburg verfügt seit 1977 über ein Nachtsichtgerät, mit dem auch bei völliger Dunkelheit die Beobachtung des Geländes möglich ist.

*g) Bewaffnung*

Die Grenzaufsichtsbeamten sind mit Stahlruten, Pistolen und Maschinenpistolen ausgerüstet. Sie werden intensiv im Schießen ausgebildet. Die Handhabung der Waffen und das Schießen werden laufend trainiert.

*h) Zollhunde*

Im Streifen- und Postierungsdienst an der deutsch-dänischen Landgrenze werden Zollhunde geführt. Der abgerichtete Hund ist ein wichtiges Hilfsmittel der Grenzaufsicht. Durch seinen ausgeprägten Gehör- und Geruchssinn ermöglicht er die Wahrnehmung ver-

borgener Personen und Sachen. Er erleichtert das Stellen von Flüchtigen, ersetzt weitgehend die Schußwaffe und bietet dem Beamten Schutz.

Einige Diensthunde sind darüberhinaus als Rauschgiftspürhunde ausgebildet. Diese Hunde sind in der Lage, verborgenes Rauschgift aufzuspüren und anzuzeigen.

*i) Erfolge des Grenzaufsichtsdienstes*

Im Jahre 1977 sind außerhalb von Grenzübergängen 269 Schmuggelaufgriffe erzielt worden. Geschmuggelt wurden hauptsächlich hochsteuerbare Waren wie Zigaretten und Spirituosen. Darüberhinaus konnten 69 illegale Grenzgänger oder fahndungsmäßig ausgeschriebene Personen gestellt werden. U. a. wurde einer der gefährlichsten dänischen Verbrecher gefaßt, als er im Morgengrauen bei Niehuus die deutsch-dänische Grenze illegal überschreiten wollte.

## 10. Verbrauchsteuern[357]

Die Mehrzahl unserer Bürger verbindet mit dem Begriff „Bundeszollverwaltung" die Vorstellung von Gepäck und Waren kontrollierenden und Abgaben erhebenden Zöllnern an den Grenzübergängen. Verhältnismäßig wenigen ist bekannt, daß die Zollverwaltung auch die dreizehn gegenwärtig bestehenden Verbrauchsteuern erhebt und — mit Ausnahme der den Ländern zufließenden Biersteuer — verwaltet. Sie überwacht außerdem die Unternehmen, die verbrauchsteuerpflichtige Erzeugnisse herstellen und Betriebe und Personen, die solche Erzeugnisse lagern, mit ihnen handeln oder zu besonderen Zwecken steuerbegünstigt verwenden.

In der Bundesrepublik werden heute die folgenden Waren mit Verbrauchsteuern belegt: Mineralöl, Tabak, Branntwein, Bier, Schaumwein, Kaffee, Tee, Zucker, Salz, Spielkarten, Leuchtmittel, Zündwaren und Essigsäure.

Im Bezirk des Hauptzollamts Flensburg haben die Abgaben auf Branntwein, Mineralöl, Bier und Zucker ein besonderes Gewicht.

Für die Stadt Flensburg war der Branntwein, was die Herstellung, den Handel und die Verarbeitung anbelangt, in den letzten Jahrhunderten von beträchtlicher wirtschaftlicher Bedeutung. So gab es um 1700 ungefähr 100 Brennereien, die diese bemerkenswerte Flüssigkeit, im allgemeinen im Nebenerwerb, meist aus Korn, gewannen und zum größten Teil, vorwiegend nach Norwegen, ausführten. Das Brennen war damals frei und wurde nur in Krisenzeiten, z. B. bei schlechten Ernten verboten. Dieses Gewerbe erreichte um 1798 seinen Höhepunkt. Es sollen um diese Zeit über 200 Brennereien in Betrieb gewesen sein. Etwa 1.050.000 Liter Branntwein wurden ausgeführt, 90 % davon nach Norwegen. Da die Rückstände des Brennens, die Kornschlempe, der Viehfütterung dienten, erreichte der Viehbestand in Flensburg um diese Zeit ebenfalls einen Höchststand von etwa 4.000 Stück Rindvieh und 4.000 Schweinen.

Politische und wirtschaftliche Krisen und die beginnende Industrialisierung brachten die vielen kleinen Brennereien in große Schwierigkeiten und allmählich zum Erliegen. So arbeiteten 1862 im wesentlichen nur noch 6 moderne Dampfbrennereien, die neben Branntwein Hefe herstellten. Ein Teil des gewonnenen Sprits wurde an Ort und Stelle zu Trinkbranntwein verarbeitet. Die Trinkbranntweinherstellung erfuhr etwa gegen

1880 einen Aufschwung, als man verstärkt zur Rumfabrikation überging. Hochprozentiger Jamaica-Rum wurde aus London bezogen, zum Teil auch unmittelbar aus dänisch-Westindien eingeführt und zum trinkfertigen sogenannten „german-flavoured-Rum" verarbeitet, der bald in Deutschland, England und Skandinavien berühmt wurde. An dieser Stelle darf ein anderer Flensburger Trinkbranntwein nicht unerwähnt bleiben: der mit 26 verschiedenen Kräutern bereitete Aquavit „Bommerlunder". Seine Geburtsstunde fällt in das Jahr 1760, als der Gastwirt und Schnapsbrenner Peter Schwennesen in Bommerlund, am alten Ochsenweg nördlich von Padborg, ihn zum ersten Mal destillierte.

Nach Überlieferungen stammt das Rezept für diese Flensburger Spezialität von einem unbekannten, verwundeten französischen Offizier — vermutlich ein Opfer des zu jener Zeit herrschenden Siebenjährigen Krieges — der bei Schwennesen um Kost und Pflege bat. Beides wurde ihm in reichem Maße zuteil. Der Offizier genas, und auch sein Pferd kam durch Ruhe und gutes Futter wieder zu Kräften. Als die Stunde des Abschieds nahte, mußte der Offizier offenbaren, daß er nicht einen roten Heller bei sich hatte. Dann aber griff er in seinen Mantelsack und holte ein vergilbtes Blatt Papier hervor: Das Rezept für einen köstlichen Klaren, den man danach „Bommerlunder" nannte. Er überreichte es Schwennesen als Dank für die erfahrene Hilfsbereitschaft und Fürsorge. Es gelangte im Laufe der Zeit über die Firma M. C. Möller an die Firma Hermann G. Dethleffsen.

Als nach den kriegerischen Ereignissen von 1864 Flensburg 1867 eine preußische Stadt wurde, mußten die Flensburger sich an preußische Gesetze gewöhnen. Dazu gehörte u. a. die Maischbottichsteuer für Branntwein. Sie wurde erst 1909 durch eine Verbrauchsabgabe, die nach der im Branntwein enthaltenen Alkoholmenge berechnet wurde (Fabrikatsteuer) abgelöst. 1922 trat das im wesentlichen noch heute geltende „Gesetz über das Branntweinmonopol" in Kraft. Es war das Ergebnis jahrelanger Bemühungen um die Verwirklichung bestimmter agrarpolitischer, sozialpolitischer und gesundheitspolitischer Zielsetzungen. Das Gesetz regelt u. a.

1. die Übernahme des hergestellten Branntweins durch die inzwischen eingerichtete Branntweinmonopolverwaltung und die Freistellung von der Ablieferungspflicht für bestimmte Branntweine,
2. das Einfuhrmonopol und Ausnahmen davon,
3. die Verwertung von Branntwein und den Branntweinhandel und
4. die Abgabenbelastung des Branntweins.

Nach dem Zweiten Weltkrieg brachte das Gesetz Nr. 27 des alliierten Kontrollrats vom 10. 5. 1946 einen schwerwiegenden Einschnitt für die Branntweinbesteuerung. Die bis dahin als „Hektolitereinnahme" bezeichnete Abgabe wurde in eine Steuer umgewandelt und von 475,— Reichsmark auf 11.470,— Reichsmark je Hektoliter Alkohol erhöht. Diese nach der Währungsumstellung untragbare Belastung wurde am 21. 10. 1948 auf 1.000,— DM je Hektoliter Alkohol herabgesetzt. Die Besteuerung des Branntweins hat sich seither wie folgt entwickelt:

Erhöhung ab 1. 1. 1966 auf 1.200,— DM je Hektoliter Alkohol
1. 1. 1972 auf 1.500,— DM je Hektoliter Alkohol
18. 3. 1976 auf 1.650,— DM je Hektoliter Alkohol
1. 1. 1977 auf 1.950,— DM je Hektoliter Alkohol

Die Steuererhöhung vom 18. 3. 1976 hatte einen besonderen Grund: Der Europäische Gerichtshof hatte am 17. 2. 1976 entschieden,

1. daß die im Branntweinmonopolgesetz verankerten Einfuhrverbote gegen den EWG-Vertrag verstießen, soweit es sich um Alkohol aus Mitgliedstaaten der EG handelt,

2. daß aus EG-Ländern eingeführte Branntweinerzeugnisse steuerlich nicht höher belastet werden dürfen als gleichartige inländische Erzeugnisse,

3. daß die Erhebung eines „Preisausgleichs" für aus EG-Ländern eingeführte Spirituosen zum Ausgleich des Preisgefälles zwischen inländischen und den eingeführten Spirituosen vertragswidrig sei.

Jetzt konnte billiger Alkohol aus der EG ungehindert auf den deutschen Markt strömen. Um dem entgegen zu treten, mußte die Branntweinmonopolverwaltung ihre Abgabepreise den neuen, niedrigen Preisen anpassen. Die deutschen Brennereien, besonders die landwirtschaftlichen Brennereien wären in ihrer Existenz bedroht gewesen, wenn nicht eine sofortige Subventionierung der Agraralkoholerzeugung beschlossen worden wäre. Die Erhöhung der Branntweinsteuer um 150,— DM je Hektoliter Alkohol diente dazu, hierfür die erforderlichen Mittel zu beschaffen.

Im Jahre 1960 wurden in Flensburg rd. 4 Mill. Liter Alkohol zu Spirituosen verarbeitet, 10 Jahre später waren es rd. 9 Mill. und 1977 etwa 12 Mill. Liter Alkohol. Dafür flossen die folgenden Beträge an Branntweinsteuer in die Bundeskasse:

1960 rd. 40 Mill. DM
1970 rd. 92 Mill. DM
1977 rd. 150 Mill. DM

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, daß die Zahl der Spirituosenhersteller von 1965 bis 1977 etwa von 30 auf 9 zusammengeschrumpft ist. Es arbeiten gegenwärtig die folgenden Betriebe:

Hermann G. Dethleffsen
Hansen GmbH & Co.
Hermann C. Andresen
Sonnberg-Rum
A. H. Johannsen (Marienburg)
C. A. Petersen, Cap-Rum
H. B. Petersen KG
Burg-Kellerei Andersen & Co.
Holm-Kellerei Nic. Jacobsen

Die ersten vier stellen ihre Erzeugnisse in Branntweineigenlagern unter zollamtlicher Aufsicht her, und die anderen, kleineren Unternehmen produzieren im sogenannten freien Verkehr.

Die Firma Pott hat den Herstellungsbetrieb 1964 nach Rinteln verlegt und unterhält in Flensburg nur noch ihre Verwaltung.

Ein nicht unbeträchtlicher Teil der in Flensburg erzeugten Spirituosen, vor allem „Bommerlunder" und Rum werden unter Befreiung von der Branntweinsteuer in alle Welt exportiert.

Von den oben erwähnten, im Jahre 1862 in Betrieb gewesenen 6 größeren Brennereien, existiert heute nur noch die Kornbrennerei der Firma C. C. Christiansen in der Neustadt, die schon 1820 gegründet worden ist. Eine 2. Brennerei dieser Firma ist 1976 nach Mon-

heim im Bezirk Düsseldorf verlegt worden. Diese Brennerei verarbeitet Melasse, ein Abfallprodukt der Zuckergewinnung, zu Alkohol und Hefe. Das genaue Gründungsdatum dieser Brennerei ist nicht mehr feststellbar, man weiß nur, daß es vor dem 1. 10. 1887 liegt.

Im Jahre 1955 errichtete die Firma I. C. Schmidt, Flensburg, Große Str., eine Obstverschlußbrennerei. Sie importierte Brennweine aus Frankreich, Italien und osteuropäischen Ländern, um daraus Weindestillate zu gewinnen. Die Brennerei wurde bis 1963 ohne Brennrecht betrieben. Sie erhielt dann ein Brennrecht von 60 Hektolitern.

Die Brennerei erwies sich bald als eine Fehlinvestition, die auf die Dauer keinen Gewinn einbrachte. Sie wurde deshalb 1966 beim Hauptzollamt abgemeldet und nach Goch/ Niederrhein verkauft.

Eine weitere, sehr alte Obstverschlußbrennerei betrieb die Firma H. C. Asmussen in der Kompagniestraße als Weinbrennerei. Sie galt ungezählten Generationen von „Zolllehrlingen" als Anschauungsmodell und wird ihnen als so etwas wie eine romantische Alchimistenküche unvergessen bleiben. Sie wurde 1964 nach Bargteheide in Holstein verlegt.

Im Bezirk des Hauptzollamts Flensburg liegt auch die Brennerei der Kartoffelverwertungsgesellschaft Cordes & Stoltenburg in Schleswig. Sie hat mit 1.500.000 Litern Alkohol das größte Brennrecht in der Bundesrepublik. Sie ist 1950 in erster Linie zu dem Zweck errichtet worden, die wirtschaftliche Lage der Bauern im verkehrsfernen Grenzgebiet zu stärken. Diese konnten nun ihre Kartoffelüberschüsse zu günstigen Bedingungen der Brennerei zuführen und andererseits die anfallende Schlempe als wertvolles Viehfutter von dort beziehen.

Alle Brennereianlagen werden — von einigen Ausnahmen abgesehen — zur Sicherung gegen eine unbefugte Entnahme von Branntwein zollamtlich verschlossen. Dabei werden alle gefährdeten Stellen an Rohrleitungen, Geräten und Gefäßen mit Zollplomben versehen, die regelmäßig von Zollbeamten auf ihre Unversehrtheit zu prüfen sind. So ist allein die Brennerei in Schleswig durch rd. 1.100 Zollplomben gesichert.

Die Firma Herm. G. Dethleffsen unterhielt seit 1920 ein Branntweinmonopollager unter Zollverschluß. Aus diesem Lager wurde unverarbeiteter Branntwein für Rechnung der Monopolverwaltung u. a. an Spirituosenhersteller, Apotheken und andere Betriebe, die Branntwein für gewerbliche Zwecke benötigten, unter Mitwirkung von Zollbeamten verkauft.

Die Firma hat den mit der Branntweinmonopolverwaltung bestehenden Vertrag zum 30. 9. 1969 gekündigt. Nachdem ein beträchtlicher Teil hiesiger Spirituosenhersteller dazu übergegangen war, seinen „Primasprit" unmittelbar bei der Monopolstelle in Hamburg zu beziehen, war die Unterhaltung des Monopollagers für die Firma aus wirtschaftlichen Gründen uninteressant geworden.

Seit dem 1. 10. 1969 wird das Monopollager durch die Firma Schmidt, Norderstraße 114, ausschließlich für den Kleinverkauf bis 280 Liter Alkohol fortgeführt

Auch das Brauereigewerbe hatte schon früh in Flensburg seinen festen Platz. Während Bier anfangs ausschließlich für den eigenen Hausbedarf gebraut wurde, hat es bereits im 17. Jahrhundert eine Ausfuhr von Flensburger Bier in den Nord- und Ostseeraum gegeben. 1873 wurde in der Neustadt eine große Aktienbrauerei gegründet, die einen umfangreichen Export nach Ostasien, Australien und Südamerika betrieb. Dieses Unter-

nehmen brachte die bis dahin arbeitenden 20 kleingewerblichen Brauereien weitgehend zum Erliegen, so daß 1890 von diesen nur noch drei übriggeblieben waren. 1888 wurde auf dem Munketoft eine zweite große Brauerei errichtet. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden die beiden Betriebe unter dem Namen „Flensburger Brauereien AG" zusammengelegt. Das Unternehmen heißt heute „Flensburger Brauereien Emil Petersen & Co. KG". Die letzte der kleingewerblichen Brauereien mußte in den 30er Jahren ihre Produktion einstellen.

Bier ist in Deutschland seit Jahrhunderten Gegenstand der Besteuerung (in Bayern seit 1543). Die Abgabe wurde zunächst allgemein als Materialsteuer erhoben. Dabei wurden die verwendeten Rohstoffe, in erster Linie Malz, aber auch die sonstigen Rohstoffe Hopfen, Gerste oder Zuckerstoffe, besteuert. Eine weitere Art der Abgabenbelastung war die Apparatesteuer, die sich nach der Leistungsfähigkeit (Raumgehalt) der Braugeräte, z. B. Maischbottich oder Sudkessel, richtete. Die gegenwärtig erhobene Biersteuer ist eine Materialsteuer, die das Fertigerzeugnis zu Grunde legt und den unterschiedlichen Stammwürzegehalt berücksichtigt. Sie gilt seit 1919 einheitlich in ganz Deutschland. Sie wird als Einnahme der Länder von der Bundeszollverwaltung auftragsweise erhoben und an diese abgeführt.

Vor dem Kriege beschäftigten 3 Essig- und Senffabriken in Flensburg die Beamten des Steueraufsichtsdienstes regelmäßig mit sogenannten „Essigvergällungen", die in Wahrheit Branntweinvergällungen mit Essig waren. Alle drei sind dem harten Wettbewerb und dem Zwang zur Konzentration zum Opfer gefallen: H. B. Wilms, Norderstraße 37, im Jahre 1953; I. T. Schmidt, Holm 45, im Jahre 1961; Peter J. N. Simonsen, Adelbylund, im Jahre 1969.

Früher waren die „Essigvergällungen" Routineangelegenheiten, über die ein Wort zu verlieren, nicht lohnte. In den ersten Jahren nach dem Kriege war das anders. Trinkbranntwein gab es allenfalls auf dem Schwarzen Markt zu kaum erschwinglichen Preisen und da zumeist mit den unbekümmerten Qualitätsmerkmalen obskurer Schwarzbrennereien.

Der Monopolsprit gelangte in zollamtlich verschlossenen Fässern in die Essigfabrik. Dort wurde er unter dem Beistand wachsamer Zöllneraugen in den sogenannten Essigbildner gepumpt und mit dem darin befindlichen Essig vermischt. Damit war dem zollamtlichen Bedürfnis Genüge getan. Der Branntwein war nicht mehr zu genießen, er war vergällt.

Während die Zöllner nun befriedigt von dannen zogen, wurden die zurückgebliebenen Fässer einer nochmaligen gründlichen Behandlung unterzogen. In ihnen hatte sich nämlich inzwischen ein hochprozentiger Rest angesammelt, der auf keinen Fall umkommen oder gar zu Essig gemacht werden durfte. Mit der allergrößten Sorgfalt wurde auch der letzte Tropfen geborgen und heimlich in monopolfeindliche Lustgefühle umgewandelt.

Ein solches staatsgefährdendes Treiben konnte auf die Dauer auch dem harmlosesten Zöllner nicht verborgen bleiben. Die Folge: Die Spritfässer wurden nun unter mißtrauischen Zöllnerblicken und von zornigen Arbeiterfäusten so lange hin und her geschwenkt, bis das beruhigte amtliche Gewissen überzeugt war, den letzten Branntweintropfen aus dem Spundloch herausschaukeln zu sehen. Die Arbeiter aber — bar jeder Staatsmoral — feixten im Stillen: Ein geschicktes Fässerschwenken war die sichere Garantie für einen anständigen Rausch.

Als dieses Problem sich nach der Währungsreform 1948 von selbst löste, verbesserte sich das Verhältnis zwischen den Essigarbeitern und ihren zöllnerischen Widersachern zusehends auf den Vorkriegsstand.

Eine 1952/53 in Schleswig und damit im Hauptzollamtsbezirk Flensburg erbaute Zuckerfabrik stellt einen wirtschaftlichen Faktor ersten Ranges dar. Die erzeugten Zukkermengen betrugen 1959/60 380.000 dz, 1969/70 416.000 dz und 1976/77 670.000 dz.

Die Erzeugung unterliegt den Marktordnungsbestimmungen der EG. Auf Grund der Verordnung des EWG-Rates über die gemeinsame Marktorganisation für Zucker vom 18. 12. 1967 werden für jedes Unternehmen bestimmte Grundquoten und Höchstquoten festgesetzt. Für die Zuckermengen, die über die Grundquote hinaus erzeugt werden, ist neben der Zuckersteuer in Höhe von gegenwärtig 6,— DM/dz eine besondere Produktionsabgabe zu entrichten.

Obwohl in Flensburg ein Betrieb, der Mineralöl herstellt, nicht ansässig ist, betrug das Aufkommen an Mineralölsteuer im Jahr 1977 rd. 10 Mill. DM. Etwa die Hälfte davon wurde bei den Grenzzollämtern Kupfermühle, Harrislee und Böglum fast ausschließlich von einfahrenden Lastkraftwagen eingenommen. Diese hatten in ihren Tanks mehr als die abgabenfreien Mengen an Dieselkraftstoff mitgeführt. Der andere Teil ist durch den hiesigen Mineralölhandel aufgebracht worden.

Die steuerbegünstigte Verwendung von Heizöl hat nach dem Zweiten Weltkrieg wachsende Bedeutung erlangt. Das Heizöl ist deshalb so interessant, weil es sich von der Beschaffenheit her bedenkenlos in Dieselmotoren „verdieseln" läßt, was natürlich verboten ist. Der Preisunterschied zwischen Heizöl und Dieselkraftstoff beträgt gegenwärtig etwa 0,55 DM je Liter.

Da wird mancher vielleicht der Versuchung nicht widerstehen können, seinen eigenen Heizöltank anzuzapfen, um preiswert zu fahren oder etwa eine Arbeitsmaschine zu betreiben. In der Vergangenheit hat es in diesem Bereich zahlreiche Betrügereien großen Stils gegeben, die Steuerausfälle in Millionenhöhe zur Folge hatten.

Aber diese billige Selbstbedienung oder auch andere Manipulationen mit dem gleichen Ziel sind seit dem 1. 4. 1976 mit einem stark erhöhten Risiko verbunden. Dem Heizöl ist jetzt ein Farbstoff beigemischt, der es den prüfenden, mit Spezialgeräten ausgerüsteten Zollbeamten ermöglicht, einen Mißbrauch von Heizöl sofort festzustellen. Besondere, motorisierte Kontrolltrupps überwachen u. a. ständig den Straßenverkehr, indem sie Fahrzeuge stichprobenweise anhalten und Kraftstoffproben aus den Tanks an Ort und Stelle untersuchen.

Das System der allgemeinen zollamtlichen Überwachung der verbrauchsteuerpflichtigen Betriebe hat sich heute den Bedürfnissen der elektronischen Datenverarbeitung angepaßt. Die Aufsichtsbeamten — zu Kaisers Zeiten in Uniform und mit furchterregendem Schleppsäbel verziert — erschienen bis in die ersten Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg möglichst oft, meistens mindestens einmal im Monat, in den Betrieben, um die besonders auferlegte Steuerbuchführung und evtl. auch die Produktion „vor Ort" zu überwachen. Heute überzeugen sich speziell ausgebildete Beamte durch Prüfung des kaufmännischen und betrieblichen Rechnungswesens in Zeitabständen von in der Regel einem Jahr und länger, ob der Staat bekommt, was des Staates ist.

# VII. Teil

## *Zeittafel*

| | |
|---|---|
| 1231 | Aus Waldemar II. Erdbuch erste Kunde von einer landesherrlichen Zollstätte am Südufer der Flensburger Förde an der Grenze Husbyharde und Wiesharde, wahrscheinlich am Mühlenstrom in Flensburg (heute Kreuzung der Angelburger Straße und Süderhofenden) und erste Erwähnung eines Zolles von Pferden „theloneum". |
| 26. 8. 1240 | Flensburg zum ersten Mal erwähnt. |
| 29. 12. 1284 | Verleihung des Stadtrechts. |
| 1314 | Flensburger Zollrolle I. |
| 14. Jahrhundert: | Flensburger Zollrolle II, die Stadt erhält bedeutende Zollprivilegien. |
| 1480 | Flensburger Zollrolle III. |
| 1511—31 | Thomas Lorck Zollpächter. |
| 1564—1600 | Anna Lorck Zollpächterin. |
| 29. 1. 1566 | Erstes dänisches Reichszollgesetz Friedrichs II. |
| 1594 | Flensburger Zollrolle IV. |
| 12. 1. 1632 | Zoll-Ordinanz Christians IV., das erste einheitliche Dienstreglement für das gesamte Zollwesen. |
| 1. 6. 1636 | Einführung der Licenten, Verordnung vom 9. April 1636. |
| 1663—67 | Peter Neander Zollpächter. |
| 1667—68 | Stadt Flensburg Zollpächterin. |
| 5. 3. 1668 | Gemeinschaftliche Zollrolle und Zollordnung sowie Licentrolle und Licentordnung für die Herzogtümer Schleswig und Holstein. |
| 1705—1710 | Stadt Flensburg Zollpächterin. |
| 11. 9. 1711 | Rectifizierte königl. und fürstl. Zollordnung und Rolle. |
| 1720—21 | Kanzleirat Crane Zollpächter. |
| 1731—41 und 1744—53 | Stadt Flensburg Zollpächterin. |
| 1754 | Justizrat Bärens der erste königl. Zollverwalter in Flensburg nach Aufhebung der Zollpacht. |
| 1766 | Kammer-Assessor Ludwig Lüders Zoll- und Licentenverwalter in Schleimünde. |
| 11. 5. 1768 / 30. 7. 1768 | Gemeinschaftliche Zoll- und Licenten-Verordnung und die privative königliche Zoll- und Licentenverordnung. |
| 1774 | Friedrich Henningsen Zolleinnehmer in Bau. |
| 23. 11. 1778 | Zoll- und Licent-Verordnung wie auch Zoll- und Licent-Rolle für die Herzogtümer Schleswig-Holstein, die Herrschaft Pinneberg und Grafschaft Rantzau. |
| 1790 | Verlegung der Zollstelle von Schleimünde nach Kappeln. |
| 1796 | Der Gerichtsschreiber Arend Stadtlander der erste Zollkontrolleur in Holnis. |
| 8. 7. 1803 | Königl. Zollverordnung für die Herzogtümer Schleswig und Holstein. |
| 8. 9. 1816 | Ankauf des Grundstücks Norderstraße 72 — Schiffbrücke 39 durch die Zollbehörde. |
| 1817 | Kriegsassessor Georg Fr. Wiggers der erste Zollkontrolleur und Visiteur in Ekensund, Kapitän C. N. Risbrigh desgl. in Fühnshaff. |
| 1821 | Christian Bay der erste Zollkontrolleur in Maasholm. |
| 1824 | Bau des Zollgebäudes in Maasholm. |
| 1838 | Gründung des Vereins zur Abstellung der Schmuggelei in Flensburg. |
| 1. 1. 1839 | Die Zollverordnung vom 1. Mai 1838 für die Herzogtümer Schleswig und Holstein tritt in Kraft. Errichtung des Oberzollinspektorats für das Herzogtum Schleswig in Flensburg im Hause Große Straße 24. |
| 1843 | Bau des Packhofes in Flensburg. |
| 1847 | Bau des alten Zollamts in Kappeln. |
| 1. 9. 1850 | Verlegung der Zollgrenze von der Königsau an die Eider. |
| 15. 4. 1854 | Verlegung der Zollgrenze von der Eider an die Elbe. |
| 22. 12. 1863 | Verlegung der Zollgrenze von der Elbe an die Eider. |

| | |
|---|---|
| 20. 3. 1864 | Verlegung der Zollgrenze von der Eider an die Königsau. |
| 18. 4. 1864 | Erstürmung der Düppeler Schanzen. |
| 1. 6. 1864 | Errichtung des Zolldirektorats für das Herzogtum Schleswig in Flensburg im Hause Große Straße 24, Errichtung der Zollämter Ekensund und Steinberghaff. |
| 1. 2. 1865 | Errichtung der Schleswig-Holsteinischen Zolldirektion in Flensburg im Hause Große Straße 24. |
| 24. 12. 1866 | Preußen nimmt Besitz von Schleswig-Holstein. |
| 12. 1. 1867 | Errichtung preußischer Wappenschilder an der Königsau. |
| 15. 9. 1867 | Errichtung der Provinzial-Steuer-Direktion in Glückstadt, Errichtung des Haupt-Steuer-Amts in Flensburg. |
| 1. 7. 1869 | Vereinszollgesetz, das Zollgesetz des deutschen Zollvereins im Norddeutschen Bund. |
| 1. 2. 1872 | Aufhebung des Zollamts Fühnshaff. |
| 1. 7. 1876 | Aufhebung des Haupt-Steuer-Amts Schleswig, Abgabe des gesamten Bezirks an das Haupt-Steuer-Amt Flensburg. |
| 19. 2. 1883 | Haupt-Steuer-Amt Flensburg in Haupt-Zollamt umbenannt. |
| 1. 6. 1901 | Errichtung des Zollamts Augustenburg. |
| 1. 5. 1902 | Verlegung des Zollamts Maasholm nach Schleimünde. |
| 1. 1. 1904 | Rückverlegung nach Maasholm. |
| 1. 10. 1909 | Aufhebung des Zollamts Mummark. |
| 31. 10. 1910 | Aufhebung des Zollamts Holnis. |
| 2. 10. 1911 | Übergabe des neuen Gebäudes des Hauptzollamts Flensburg. |
| 17. 3. 1913 | Übergabe des Dienstwohngebäudes des Hauptzollamtsvorstehers in Flensburg. |
| 1. 8. 1919 | Anlage eines Freihafens in Flensburg genehmigt. |
| 11. 2. 1920 | Abstimmung in der 1. Zone. |
| 14. 3. 1920 | Abstimmung in der 2. Zone. |
| 15. 6. 1920 | Neue deutsch-dänische Grenze. |
| 1. 7. 1921 | Abgabe des Zollamts Schleswig an das Hauptzollamt Tönning. |
| 21. 4. 1922 | Abgabe des Zollamts Eckernförde an das Hauptzollamt Kiel. |
| 18. 9. 1922 | Aufhebung des Zollamts Maasholm. |
| 17. 7. 1923 | Einweihung des Freihafens in Flensburg. |
| 1. 10. 1924 | Zollamt Schleswig wieder dem Hauptzollamt Flensburg unterstellt. Abgabe der Insel Sylt an das Hauptzollamt Tönning. |
| 15. 7. 1932 | Abgabe des westlichen Teiles der Landgrenze mit dem Bezirk Neukirchen an das Hauptzollamt Husum. |
| 1. 7. 1933 | Aufhebung des Freihafens Flensburg. |
| 1936 | Neubau des Zollamts Kappeln, Abbruch des alten Dampfschiffspavillons in Flensburg. |
| 1937 | Bau der Fördebrücke in Flensburg. |
| 1. 11. 1937 | Gesamte Landgrenze wieder dem Hauptzollamt Flensburg unterstellt. |
| 1937/38 | Bau des zweiten Zollamtsgebäudes in Rosenkranz. |
| 5. 1. 1938 | Eröffnung der Zollschule Flensburg im Gebäude der ehem. Oberrealschule I. |
| 15. 1. 1938 | Errichtung des Zollansagepostens Flensburg. |
| 1. 4. 1939 | Zollgesetz vom 20. 3. 1939 in Kraft getreten. |
| 25. 8. 1939 | Aufruf des „VGAD". |
| 1. 9. 1939 | Beginn des Zweiten Weltkrieges. |
| 6. 1944 | Verlegung des Kommissariats Ladelund nach Süderlügum. |
| 24. 7. 1944 | Zollgrenzschutz dem Reichsführer SS unterstellt. |
| 8. 5. 1945 | Englische Truppen erreichen die dänische Grenze. |
| 23. 5. 1945 | Verhaftung der Reichsregierung an Bord der „Patria" vor Mürwik, Ende der Reichsfinanzverwaltung. |
| 9. 8. 1945 | Verhaftung des Hauptzollamtsvorstehers Petersen in seinem Dienstzimmer. |
| 1. 6. 1946 | Abgabe der Grenzbewachung an die unter britischer Aufsicht stehende Inspektion des Zollgrenzschutzes in Flensburg. |
| 20. 6. 1948 | Währungsreform. |

3. 10. 1948 Der erste Linienbus nach dem Kriege passiert die Grenze bei Kupfermühle.
1. 4. 1950 Verlegung der Zollschule in die ehem. Marineschule Mürwik.
1. 8. 1950 Rückgliederung des Zollgrenzdienstes in die allgemeine Zollverwaltung.
15. 10. 1950 Wiedereröffnung des Zollamts Harrislee.
1. 4. 1951 Umwandlung der „Dienststelle Packhof" in Zollamt Flensburg-Hafen.
6. 4. 1951 Wiedereröffnung der Zollämter Neupepersmark, Aventoft und Rosenkranz.
1. 10. 1951 Abgabe des Kommissariats Süderlügum an das Hauptzollamt Husum, 2. Teilung der Landgrenze.
30. 4. 1952 Aufhebung des Zollansagepostens Flensburg.
20. 5. 1952 Wiederbeginn der Personen-Fördeschiffahrt nach Dänemark (Kollund).
25. 7. 1952 Errichtung der Zollzweigstelle Flensburg-Hafeneingang.
1. 10. 1952 Aufhebung der Zollzweigstelle Fischereihafen.
5. 12. 1952 Verlegung des Kommissariats Gelting nach Kappeln.
25. 8. 1953 1. Spatenstich für die neue Straße zum neuen Zollamt Kupfermühle.
26. 6. 1954 Wiedereröffnung des Dammweges bei der Schusterkate für den Ausflugsverkehr.
8. 12. 1954 Beginn der Bauarbeiten für das neue Zollamt Kupfermühle.
29. 7. 1955 Richtfest beim Zollamt Kupfermühle.
31. 3. 1956 Auflösung der Zollschule Flensburg.
9. 6. 1956 Einweihung des neuen Zollamts Kupfermühle und Eröffnung des neuen Grenzübergangs Kupfermühle-Kruså.
15. 11. 1956 Wiedereröffnung der sogenannten Wirtschaftsübergänge für den kleinen Grenzverkehr.
28. 3. 1958 Die „Butterschlacht".
1. 4. 1961 Aufhebung des Zollansagepostens Schleimünde und Einrichtung der Zollschiffstation Maasholm.
1. 5. 1961 Aufhebung des Kommissariats Kappeln.
1. 1. 1962 Zollgesetz vom 14. 6. 1961 in Kraft getreten.
21. 6. 1966 Verlegung der öffentlichen Niederlage aus dem alten Packhof in den Brauereiweg.
1. 7. 1968 Auflösung des HZA Husum, Bezirk Süderlügum und gesamte Landgrenze HZA Flensburg unterstellt.
3. 9. 1968 Aufhebung des ZA Süderlügum und Errichtung des ZA Niebüll.
29.—30. 8. 1968 14. Norddeutsche Zoll-Sportwettkämpfe in Flensburg (OFD Berlin, Bremen, Hamburg, Hannover und Kiel).
16. 6. 1969 Umbauten beim ZA Kupfermühle fertig.
1970 Erste Besprechungen für Umgestaltung des Übergangs Harrislee/Padborg und „Registrierungsgebiet" Padborg.
9. 2. 1971 Deutsche Bauern demonstrieren mit vielen Traktoren wegen ihrer Ansicht nach zu niedrigen Erzeugerpreisen in der EWG bei den Landstraßen-Zollämtern und bringen für den ganzen Tag den Abfertigungsbetrieb zum Erliegen.
1. 4. 1971 Personalverbund Zoll/BGS.
1. 5. 1971 Die Dienststelle des British Frontier Service beim ZA Kupfermühle wird aufgelöst.
1. 7. 1971 Sogenannte Bahnverordnung über gemeinschaftliches Versandverfahren für Zollgut im Eisenbahnverkehr.
Juli 1971 Automatische Fahrzeugzählanlage wird beim dän. ZA Kruså installiert, deren Ergebnisse auch dem ZA Kupfermühle zur Verfügung stehen.
April 1972 Bau einer Signalbrücke zwischen den Zollämtern Kupfermühle und Kruså.
30. 9. 1972 Aufhebung der öffentlichen Zollniederlage.
1. 1. 1973 Beitritt Dänemarks zur EWG mit einer Übergangszeit bis 1. Januar 1978.
1. 4. 1973 ZA Flensburg-Bahnhof wird Zollabfertigungsstelle des ZA Flensburg-Weiche.
9. 5. 1973 Fertigstellung des Berichts der deutsch-dänischen Arbeitsgruppe über Kapazitätsprobleme der Grenzübergänge Kupfermühle/Kruså und Harrislee/Padborg.
16. 5. 1973 Fertigstellung des Berichts der dänisch-deutschen Arbeitsgruppe über den Ausbau des Grenzübergangs Padborg/Harrislee zu einer gemeinsamen dänisch/deutschen Grenzabfertigungsanlage.
11. 9. 1973 Richtfest für Neubau des ZA Flensburg-Hafen.

| | |
|---|---|
| **2. 5. 1974** | Einweihung des neuen ZA Flensburg-Hafen. |
| 15. 5. 1974 | Grüne Versicherungskarte entfällt. |
| 1. 7. 1974 | Personalverbund Zoll/BGS auch beim ZA Böglum. |
| 10. 2. 1975 | Fertigstellung des Berichts der dänisch-deutschen Arbeitsgruppe über die Planung der Abfertigungsanlage am künftigen Autobahngrenzübergang Ellund/Frøslev. |
| 1. 7. 1975 | Umgestaltung des Übergangs Harrislee/Padborg fertig. |
| 1. 1. 1977 | Auflösung des BZKom(St) Flensburg und Errichtung des Sachgebiets „Außenprüfung und Steueraufsicht" beim HZA. |
| 8. 9. 1977 | Richtfest für den HZA-Neubau. |
| 5. 10. 1977 | Richtfest für das deutsche Dienstgebäude beim Autobahnübergang Ellund/Frøslev. |
| 16. 12. 1977 | Richtfest für die Bauten der Zollgemeinschaftsanlage in Padborg. |

# VIII. Teil

## *Anmerkungen*

1 „Chronik des Hauptzollamts Flensburg", 1964, Hs mit Abb. im Besitz des HZA Fl, LAS und StA (XII Hs Nr. 1074); 1965 in kleiner Auflage ohne Abb. von der OFD Kiel veröffentlicht. „200 Jahre Zollverwalter und Zollvorsteher in Flensburg", Hs mit Abb. am 30. Juni 1970 ORR Tiedt bei seiner Pensionierung überreicht. Weitere Stücke im Besitz der OFD Kiel, des HZA Fl, LAS und StA (XII Hs Nr. 2003).

2 Alexander Scharf: Schleswig-Holstein und Dänemark im Zeitalter des Ständestaates, ZSHG 1955, Nr. 79, S. 178—179.

3 Kersten Krüger: Die Einnahmen und Ausgaben der dänischen Rentmeister 1588—1628, S. 43—45.

4 P. Grønvold: Toldvæsenets Organisation in „Det Danske Toldvæsen", 1932, S. 200.

5 Nach den Kgl. Dän. Hof- und Staatskal.

6 CS 1838, S. 117.

7 Franz Ehlers: Zoll- und Steuergeschichte Schleswig-Holsteins, herausgegeben von der OFD Kiel, 1969.

8 FWB 1838, Beil. zum 52. Stück, Sp. 657—660:
Die Mitglieder verpflichteten sich:
1. Weder direkt noch indirekt z. B. durch wissentlichen Ankauf oder Auflagerung und Aufnahme eingeschwärzter Waren, an der Schmuggelei Anteil zu nehmen.
2. Vielmehr, so weit als tunlich, sich selbst des Ankaufs von Waren zu enthalten, deren Einschwärzung sich vermuten läßt.
3. In Anknüpfung von Geschäftsverbindungen und namentlich bei Ankauf von Waren unter gleichen Bedingungen den Mitgliedern des Vereins den Vorzug zu geben.
4. Desgleichen beim Ankauf von Waren außer dem Kreise des Vereins unter gleichen Bedingungen vorzugsweise mit solchen Personen zu handeln, von denen man hinsichtlich der Schmuggelei eine bessere Meinung hegt.
5. Auf gleiche Weise den Fabrikaten und Erzeugnissen des Inlandes vor denen des Auslandes beim Ankaufe und Gebrauche den Vorzug zu geben.

Der Verein nebst den Namen der Mitglieder wurde durch öffentliche Blätter bekannt gemacht. Die Verbindlichkeit der Vereinsmitglieder zur Festhaltung der vorstehenden Grundsätze begann mit dem Inkrafttreten der neuen Zollverordnung. Dem Verein stand das Recht zu, Mitglieder, die den aufgestellten Grundsätzen zuwider handelten, auszuschließen und dies öffentlich bekannt zu machen. Den Mitgliedern stand es aber frei, jeder Zeit aus dem Verein auszutreten. Wie lange der Verein bestanden hat, ist nicht bekannt.

9 CS 1838, S. 723.

10 CS 1838, S. 687.

11 Nach den Kgl. Dän. Hof- und Staatskal.

12 Peter Kall: Furtenreiter, Zollvigilance, Grenzgendarmerie, SFSt Nr. 20/1969, S. 161—180 und Abb. S. 13—15 u. SHAN H. 20/1969, S. 58—83.

13 CS 1838, S. 776.

14 CS 1839, S. 166.

15 Nach den Kgl. Dän. Hof- und Staatskal.

16 Reimer Hansen: Kurze Schleswig-Holsteinische Landesgeschichte, S. 109.

17 CS 1850, S. 101.

18 CS 1851, S. 18

19 Hansen: S. 108.

20 CS 1852, S. 7.

21 CS 1854, S. 309, 344.

22 CS 1854, S. 542.

23 Hansen: S. 108.

24 CS 1863, S. 473.
25 VO Bl. Hzgt. Schl. 1864, S. 40.
26 VO Bl. Hzgt. Schl. 1864, S. 97.
27 VO Bl. Hzgt. Schl. 1864, S. 81.
28 VO Bl. Hzgt. Schl. 1865, S. 11.
29 StA II C, Nr. 101, Bd. 1.
30 VO Bl. Schl.Holst. 1867, S. 988.
31 CS 1867, S. 129 u. 131, Nr. 6525 Patent wegen der Besitznahme der Herzogtümer Holstein und Schleswig, Nr. 6526 Allerhöchste Proklamation an die Einwohner der Herzogtümer Holstein und Schleswig.
32 VO Bl. Schl.Holst. 1867, S. 1041.
33 N. Falck: Handbuch des Schleswig-Holsteinischen Privatrechts, 1838, Bd. 3, S. 525.
34 Bail/Schädel/Hutter: Kommentar zum deutschen Zollgesetz v. 14. 6. 1961, S. 6.
35 Poul Enemark: Studier i Toldregnskabs Materiale, 1971, S. 27 ff.
36 Georg Hanssen: Das Zollwesen der Herzogtümer Schleswig und Holstein in Vorzeit und Gegenwart, Heidelberg 1841, S. 159—160.
37 Die Geschichten von den Orkaden, Dänemark und der Jomsburg, Thule, Bd. 19, S. 328.
38 Hermann Andersen: Told og Toldvæsen i gamle Dage in „Det Danske Toldvæsen", 1932, S. 15.
39 Otto Schütt: Der Stadt Flensburg olde Willkoer, SFSt Nr. 13, S. 30 ff und S. 45, Anm. 99.
40 Lauritz Wilhelm Birk: Told og Accise, 1920, S. 6.
41 L. W. Birk: a.a.O. S. 11 u. 12.
42 P. Eliassen: Kongeaaen eller den gamle Grænse, S. 47.
43 Hermann Andersen: a.a.O. S. 19 u. 20.
44 Georg Hanssen: a.a.O. S. 162.
45 L. W. Birk: a.a.O. S. 22 u. 23.
46 Georg Hanssen: a.a.O. S. 160 u. 161
47 Ludwig Andresen u. Walter Stephan: Beiträge zur Geschichte der Gottorfer Hof- und Staatsverwaltung 1544—1659, Qu FGSH, 14. Bd., S. 391.
48 H. Ratjen: Verz. der Hs der Kieler Universitätsbibliothek III, S. 89 ff., 419.
49 Kgl. u. Fürstl. VO v. 9. 4. 1636, StA, Lüders: Allgemeine Landconstitutiones bis 1730, Nr. 3.
50 ZV vom 1. 5. 1838.
51 § 27 der ZV vom 8. 7. 1803.
52 Hermann Andersen: Konsumptionen, in „Det Danske Toldvæsen", 1932, S. 40 u. 41 und L. W. Birk: a.a.O. S. 118 ff.
53 Hermann Andersen: a.a.O. S. 48.
54 Hermann Andersen: a.a.O. S. 28 u. 29.
55 StA A 21a Zoll und Licenten, Bd. 1, 1564—1705.
56 Kanc. Brevb.: 1621—23, S. 2, 4, 10 u. 155; 1624—26, S. 298, 450, 457, 604 u. 827; 1627—1629, S. 91.
57 Wie 55.
58 Offener Brief vom 22. 3. 1670, StA XIII, Ver. 2.
59 Peter Kall: Das Kreuzzollwesen, StA XII, Hs 2002 und Franz Ehlers: Zoll- und Steuergeschichte Schleswig-Holsteins, herausgegeben von der OFD Kiel, 1969, S. 222—228 und Der Zollbeamte zwischen Nord- und Ostsee, 5/1965, S. 3 und 4 und 6/1965, S. 11—13.
60 Hermann Andersen: a.a.O., S. 28 u. 29.
61 P. Grønvold: Toldvæsenets Organisation in „Det Danske Toldvæsen", 1932, S. 199 u. 200.
62 „Toldetaten", Direktoratet for Toldvæsenet, Kopenhagen, Nr. 167, Oktober 1965, S. 221. Die dänische Zollverwaltung trifft schon jetzt durch einen Aufruf zur Sammlung von Beiträgen aus der Zollgeschichte Vorbereitungen für das 350jährige Jubiläum im Jahre 1982.
63 Wolfgang Laur: Zum Namen Flensburg, ZSHG 84/1960, S. 247—52.
64 Otto Schütt: a.a.O. S. 30 u. 31.
65 FGG S. 18.
66 Dies und Folgendes nach Georg Hille: Die Haff- und Hafengerechtigkeit der Stadt Flensburg, ZSHG 35/1905, S. 1—36.

67 Wie vor.
68 Paul Philippsen: Schiffswerften und Schiffsbaumeister in Flensburg, StA XII, Hs 1464.
69 StA A 235, Bd. 1, S. 520.
70 FGG, S. 590, Anm. 105.
71 RA RK ty, Sekr. B 149, Akter vedr. Flensborg, Frederikstad og Tønder, 1698—1743, unter „Diverse".
72 FWB 1805, S. 119.
73 Sejd. I, Nr. 18, S. 28.
74 FGG, S. 31.
75 Sejd. I, Nr. 25, S. 50.
76 FGG, S. 33.
77 10. Aug. 1398 (Sejd. I, Nr. 39, S. 141), 14. Sept. 1413 (Sejd. I, Nr. 68, S. 225), 31. Dez. 1430 (Sejd. Nr. 98, S. 383) und 17. Dez. 1482 (Sejd. I Nr. 174, S. 637).
78 Sejd. I, Nr. 68, S. 225.
79 Sejd. I, Nr. 149, S. 564.
80 StA A 21a Zoll und Licenten, Bd. 1, 1564—1705, Nr. 1.
81 a) Andreas Lordk-Schierning: Die Chronik der Familie Lordk, SFSt Nr. 7, S. 41—45.
b) FGG, S. 64 u. 65.
c) Lothar Schwetlik: Der hansisch-dänische Landhandel und seine Träger, ZSHG, Bd. 88, S. 145 ff.
82 Lordk-Schierning: a.a.O. S. 43.
83 H. F. Schütt: Flensburger Stadtrecht, SFSt Nr. 12, S. 77.
84 Lordk-Schierning: a.a.O. S. 61—64.
85 Otto Schütt: Geschichte der Schriftsprache, S. 41.
86 H. F. Schütt: Flensburger Stadtrecht, SFSt Nr. 12, S. 117 u. 159.
87 Patent und Brief z. Z. nicht auffindbar.
88 StA A 21a, Bd. 1, Zoll und Licenten, 1564—1705.
89 Wie vor.
90 Wie vor.
91 Wie vor.
92 Wie vor.
93 Wie vor.
94 Schreiben vom 27. 5. 1663, StA A 21a, Bd. 1 Zoll und Licenten, 1564—1705.
95 Aus dem Jahre 1664 ohne näheres Datum, StA A 21a, Bd. 1 Zoll und Licenten 1564—1705.
96 RA Ty. Kanz. Pat. 1660—69, A. I. Nr. 10, S. 165b u. 166b.
97 StA A 21a, Bd 1 Zoll und Licenten 1564—1705.
98 Wie vor.
99 Kgl. Res. vom 9. 3. 1667, RA Ty. Kanz. Pat. 1660—1669, A. I. Nr. 10.
100 J. Smith: Slesvigske Amtsforvaltere, S. 223.
101 RA RK Afd. vedr. Hertugd. B 119. Es handelt sich hier um nicht zusammenhängende Unterlagen aus dem Schriftverkehr Peter Neanders und seiner Witwe.
102 RA RK Afd. vedr. Hertugd. B 200.
103 N. Falck: Handbuch des Schl.Holst. Privatrechts 1838, Dritter Bd., zweite Abt., S. 534, Anm. Nr. 84.
104 Kgl. Res. vom 9. 6. 1665, StA A 21a, Bd. 1 Zoll und Licenten 1564—1705.
105 StA A 34, Bd. 16, Gerichtsprotokolle 1667—1673, Nr. 16, Bl. 32, R u. Bl. 33.
106 StA A 34, Bd. 16, Gerichtsprotokolle 1667—1673, Nr. 16, Bl. 33, R u. Bl. 34.
107 Kgl. Res. vom 9. 3. 1667 RA Ty. Kanz. Pat. 1660—69 A. I, Nr. 10.
108 StA A 34, Bd. 16, Gerichtsprotokolle 1667—1673, Nr. 16, Bl. 118.
109 Johann Friedrich Hansen: Staatsbeschreibung des Herzogtums Schleswig, S. 704.
110 Wie 58.
111 StA, XII Hs 973, S. 27
112 StA, Lüders: Allgemeine Landconstitutiones bis 1730, Nr. 75.
113 StA, A 21a, Bd. 1 Zoll und Licenten 1564—1705.
114 v. 3. 12. 1704, StA, A 21a, Zoll und Licenten Bd. 1, 1564—1705.

115 Wie 113.
116 Wie 113.
117 Wie 113.
118 StA, A 21a, Zoll und Licenten, Bd. 2, 1705—1712.
119 RA RK ty. Sekr. B 1 Lt D. 1707.
120 Schreiben vom 7. 6. 1707, StA A 21a, Zoll und Licenten, Bd. 2, 1705—1712.
121 StA 21a, Zoll und Licenten, Bd. 2, 1705—1712.
122 Schwer lesbare Schriftsätze des Stadtschreibers Claeden: v. 12. 4., 22. 4., 24. 4., 30. 4., 4. 5., 10. 5., 14. 5., 18. 5., 25. 5., 1. 6., 18. 6., 25. 6.,16. 7., 13. 8., 20. 8., 1. 10. und 25. 11. 1707, StA A 21a, Zoll und Licenten, Bd. 2, 1705—1712.
123 RA RK Afd. vedr. Hertugd. (Forpagtningskontracter) C. 159, Nr. 56.
124 Schreiben der RK v. 3. 1. 1708. StA A 21a, Zoll und Licenten, Bd. 2, 1705—1712.
125 StA A 21a, Zoll und Licenten, Bd. 2, 1705—1712.
126 Wie vor.
127 Wie vor.
128 v. 8. 2., 14. 6. und 17. 7. 1710, StA A 21a, Zoll und Licenten, Bd. 2, 1705—1712.
129 Wie 125.
130 Wie 125.
131 Wie 125.
132 Wie 125.
133 v. 30. 8., 10. und 17. 11. sowie 17. 12. 1710, StA A 21a, Zoll und Licenten, Bd. 2, 1705—1712.
134 Wie 132.
135 Wie 132.
136 Wie 132.
137 FGG, S. 170.
138 J. Smith: Slesvigske Amtsforvaltere, S. 158—159.
139 RA RK Alm. Afd. vedr. Hertugd. Embedsansøgninger A 21.
140 Wie vor.
141 RA RK ty. Sekr. Exped. Prot. B 22, Bd. 14, S. 415.
142 RA RK ty. Sekr. Vorst. B 2, 1720, Lit P(a), Nr. 74.
143 RA RK ty. Sekr. Bilag til Vorst. Prot. B 5, 1720 (Jan.-April), Nr. 74.
144 RA RK ty. Sekr. Best. Prot. 1720, Nr. 9.
145 RA RK Alm. Afd. vedr. Hertugd., A 54.
146 RA RK ty. Sekr. „Vorst." B 2, 1720 Lit P (a), Nr. 107.
147 RA RK ty. Sekr., B 149.
148 RA RK ty. Sekr. Bilag til Best. Prot. B 32, 1720—37 I, Bd. 15.
149 Schreiben v. 22. u. 28. 9. 1717, RA RK ty. Sekr. Indkomne Breve, 1680—18. B 132 II Br.-D.
150 RA RK ty. Sekr. Exped. Prot. B 22, Bd. 9, S. 142.
151 ZSHG Nr. 55/1926, S. 483 und Qu FGSH Nr. 39/1959, S. 121: Der Kieler Umschlag war frühestens von 1480 in der Woche nach dem Fest der Heiligen Drei Könige (7.—13. 1.) ein Geld- und Warenmarkt und der Zahlungstermin für Immobilienhandel und Geldgeschäfte aller Art. Hauptbesucher war der schleswig-holsteinische Adel.
152 Plakate v. 30. 12. 1741 und v. 14. 1. 1745 RA RK ty. Sekr. Exped. Prot. B. 22, Nr. 24.
153 RA RK ty. Sekr. B 149.
154 RA RK ty. Sekr. „Assignationsbuch", 1. 1. 1745 — 23. 8. 1746 C 175 Pag. 404.
155 StA A 235, Bd. 1, S. 155.
156 StA XII Hs 975, S. 344—355.
157 StA A 235, Bd. 1, S. 155 v. 24. 5. 1720, S. 156 v. 29. 5. 1720.
158 StA A 235, Bd. 1, S. 159 v. 3. 7. 1720.
159 StA A 235, Bd. 1, S. 161 v. 24. 9. 1720.
160 StA A 235, Bd. 1, S. 162 v. 10. 10. 1720.
161 StA A 235, Bd. 1, S 162 v. 16. 10. 1720.
162 StA A 235, Bd. 1, S. 163 v. 21. 10. 1720.
163 Aktenvermerk auf der Eingabe der Stadt Flensburg v. 8. 3. 1721, RA RK ty. Sekr. B 149.
164 StA A 235, Bd. 1, S. 164 v. 31. 10. 1720.

165 StA A 235, Bd. 1, S. 190 v. 7., 8., 24., 26. u. 28. 3. 1721.
166 RA RK ty. Sekr. B 149.
167 StA A 235, Bd. 1, S. 191 v. 4. 4. 1721.
168 Wie zu 166.
169 StA A 21a, Zoll und Licenten, Bd. 1, 1564—1705.
170 StA A 21a, Zoll und Licenten, Bd. 2, 1705—1712.
171 StA XII Hs 975, S. 344—355.
172 RA RK ty. Sekr. B 149.
173 StA XII Hs 949, S. 4.
174 StA A 235, Bd. 1, S. 204 v. 18. 6. 1721.
175 Hans Werner Gondesen: „Die königl. privil. Zollstelle zu Lütken Kragstede", JbSG, 1955, S. 185.
176 Wie 173
177 StA A 235, Bd. 1, S. 204 v. 20. 6. 1721 sowie Chr. Stenz und R. P. Sørensen: „Bov Sogn", 1969, S. 286.
178 „4 Species" Theodor Link: Flensburger Überseehandel von 1755—1807, Qu FGSH, Bd. 38/ 1959, S. 30/31 und der „Speciesstreit" H. F. Schütt, StA Hs XII, Handschriftenabt.
179 StA A 21a, Zoll und Licenten, Bd. 3, 1724—1744.
180 Wie vor.
181 Wie vor.
182 StA XII Hs 949.
183 RA RK ty. Sekr. Best. Prot. B 31, Bd. 3, S. 252/53.
184 RA RK ty. Sekr. Vorst. B 2, Lit E (a), Nr. 107
185 RA RK ty. Sekr. Best. Prot. B 31, Bd. 2, S. 482.
186 StA XII Hs 949, S. 1 u. 2 §§ 1—3.
187 StA XII Hs 949, S. 2, § 4.
188 StA XII Hs 949, S. 2—8.
189 StA XII Hs 949, S. 9-21.
190 StA XII Hs 949, S. 22, § 7.
191 DBL, Bd. XVIII, S. 619.
192 Plakat v. 28. 5. 1735, RA RK Afd. vedr. Hertugd. H 5.
193 StA XII Hs 949, S. 34, § 10 u. S. 35—37.
194 StA XII Hs 949, S. 22, § 8 u. S. 23—30.
195 StA XII Hs 949, S. 31—34.
196 StA XII Hs 949, S. 38—40.
197 StA XII Hs 949, S. 41, § 12 Abs. 1.
198 RA RK Afd. vedr. Hertugd. H 11, Bd B.
199 StA XII Hs 949, S. 54, § 14.
200 StA XII Hs 949, S. 54, § 15 und ausgedehnter Schriftwechsel in A 21a, Zoll und Licenten, Bd. 3, 1724—1744.
201 StA XII Hs 949, S. 65, § 16.
202 StA XII Hs 949, S. 65, § 16.
203 StA XII Hs 949, S. 65—66.
204 StA XII Hs 949, S. 67, § 17.
205 StA XII Hs 949, S. 73—75.
206 StA XII Hs 949, S. 75 u. 76.
207 StA XII Hs 949, S. 67, § 18.
208 StA XII Hs 949, S. 68—71.
209 RA RK ty. Sekr. Best. Prot. B 31, Bd. 3, S. 252/253.
210 StA XII Hs 949, S. 76 u. 77.
211 StA XII Hs 949, S. 78—86.
212 StA XII Hs 949, S. 86—97.
213 StA XII Hs 949, S. 89—90.
214 StA XII Hs 949, S. 107, § 26.
215 StA XII Hs 949, S. 108—110.

216 StA XII Hs 949, S. 98—107.
217 StA Marie Rehder: „Die Reedereien Flensburgs" XII Hs 1411a.
218 StA XII Hs 959, Nr. 18 „Deductio der Uhralten Flensburgischen Zoll- und Handlungsfreyheit auf die Königreiche Dänemark und Norwegen wie auch der jetzigen Handels-Gebrechen nebst einem Vorschlage wie selbigen einigermaßen zum Soulagement der Flensburgischen Commercirenden abzuhelfen sey allerunterthänigst abgefaßt im Jahr 1745".
219 Gert Sandhofer: „Flensburgs Stadtverfassung von 1700—1848", Qu FGSH, Bd. 45, S. 91/92 und StA A 221.
220 StA A 235, Bd. 2, S. 677/678.
221 StA A 235, Bd. 2, S. 674/675.
222 StA A 235, Bd. 2, S. 675.
223 StA A 235, Bd. 2, S. 687.
224 StA A 235, Bd. 2, S. 684/685.
225 StA A 235, Bd. 2, S. 685.
226 StA A 235, Bd. 2, S. 699, 700, 709 u. 710.
227 StA A 235, Bd. 2, S. 686.
228 StA A 235, Bd. 2, S. 688/689.
229 StA XII Hs 949, S. 124/125.
230 StA XII Hs 949, S. 126/127.
321 StA A 235, Bd. 2, S. 690 und Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743—1772.
232 StA XII Hs 949, S. 147/151 und Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743—1772.
233 StA XII Hs 949, S. 152/153 und Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743—1772.
234 StA Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743—1772.
235 StA A 235, Bd. 2, S. 697/699.
236 StA A 235, Bd. 2, S. 699/702.
237 StA XII Hs 949, S. 128/146.
238 StA XII Hs 949, S. 153.
239 StA XII Hs 949, S. 153/55 und Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743—1772.
240 StA XII Hs 949, S. 155 und Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743—1772.
241 StA, Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743—1772.
242 StA A 235, Bd. 2, S. 709/710.
243 StA, A 235, Bd. 2, S. 710/711.
244 StA XII Hs 949, S. 155/157.
245 StA XII Hs 949, S. 166, § 40.
246 StA, Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743—1772.
247 StA A 235, Bd. 2, S. 715.
248 Brief z. Z. nicht auffindbar.
249 StA, Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743—1772.
250 StA 235, Bd. 2, S. 717.
251 StA XII Hs 949, S. 166, § 41.
252 StA XII Hs 949, S. 167, § 42.
253 StA A 235, Bd. 2, S. 715.
254 StA A 235, Bd. 2, S. 773/775.
255 StA A 235, Bd. 2. S. 910.
256 StA A 235, Bd. 2, S. 911 v. 16. 2. 1752.
257 StA, Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743—1772.
258 StA, Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743—1772.
259 Dies geht aus dem Schreiben Claedens an Anna Pauli v. 1. 9. 1753 hervor. StA, Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743—1772.
260 StA A 235, Bd. 2, S. 936.
261 v. 29. 8. 1753, StA, Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743-1772.
262 StA, Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743—1772.
263 StA, Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743—1772.
264 StA, Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743—1772.
265 StA, Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743—1772 und A 235, Bd. 2., S. 939/940.

266 RA RK ty. Sekr., B 2, Vorst. 1753 (7/7-31/12), Nr. 313.
267 StA A 235, Bd. 2, S. 768 und 771.
268 StA A 235, Bd. 2, S. 938/39.
269 StA, Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743—1772.
270 StA, Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743—1772.
271 StA, Zoll- und Licenten, A 21a (4), 1743—1772.
272 Welche Funktion Owesen dann übernommen hat, ist nicht bekannt. In dem Kgl. Dän. Hof- und Staatskalender für 1755 ist er unter den Zollbeamten in Flensburg nicht erwähnt.
273 StA A 235, Bd. 2, ad pag. 939 c.
274 RA RK ty. Sekr. Vorst. B 2, 1754, 1/6-9/12, Nr. 227.
275 RA RK ty. Sekr. Vorst. B 2, 1753, 7/7-31/12, Nr. 326.
276 Kunstdenkmäler des Landes Schleswig-Holstein, Bd. Stadt Flensburg, S. 298, 374—375, 470—473.
277 RA RK ty. Sekr. Vorst. LL(a), 1741, 7/1-28/6, Nr. 158.
278 RA RK ty. Sekr. Vorst. LL (a), 1753, 7/7-31/12, Nr. 368.
279 RA RK ty. Sekr. Vorst. LL(a), 1754, 1/6-9/12, Nr. 340.
280 Nach dem Kgl. Dän. Hof- und Staatskal.
281 StA XIII, Ver 2, 1791.
282 StA, Mitteilung des RA v. 23. 4. 1963.
283 LAS, Acta C, XII. I., Nr. 512, Akten betr. den Bau eines Zollpackhauses in Flensburg, Bl. 17—24.
284 Wie vor, Bl. 13—15.
285 Wie vor, Bl. 11.
286 Wie vor, Bl. 37—38.
287 Wie vor, Bl. 26.
288 Wie vor, Bl. 55.
289 Wie vor, Bl. 5.
290 StA, Nebenprotokoll zum Schuld- und Pfandprotokoll 53 o, Bd. 17, Bl. 497 R—499.
291 StA, Druck-Dokumentation 2214/18.
292 LAS, Abt. 29 I, Nr. 585.
293 Die letzte Dienstflagge, die bis zum Kriege von 1864 über dem alten Zollhaus in Flensburg geweht hatte — ein Danebrog mit der deutschen Aufschrift „Kønichliche Zollflagge" und dem Monogramm König Frederiks VII. —, blieb nach dem Kriege in deutschen Händen. Zahlreiche Versuche, die Flagge in dänischen Besitz zu bringen, glückten nach vielen Jahren mit dem Tode des deutschen Besitzers. Die Flagge, die dann als besondere Kostbarkeit gehütet wurde, wurde im Jahre 1920 nach der Abtretung Nordschleswigs an Dänemark dem König Christian X. überreicht, als er eine Abordnung dänisch gesinnter Flensburger am Kreuzweg nördlich des Grenzübergangs Kupfermühle—Kruså empfing. Die Flagge, die dann in das Zollmuseum nach Kopenhagen kam, befindet sich jetzt im „Købstadmuseet — Den Gamle By" in Århus, wohin das Zollmuseum vor einigen Jahren verlegt wurde.
Quellen: Et gammelt Toldflag, Dansk Toldtidende, Nr. 9, September 1920. Det gamle Toldflag fra Flensborg, „Flensborg Avis" vom 30. 12. 1966.
294 Adreßbuch der Stadt Flensburg 1868/69, S. 146/47.
295 1878, S. 73, 94, 158, 184 und 240.
296 Aus den Grundstücksakten des städt. Bauaufsichtsamts.
297 Nach Angaben der Enkelinnen: Frau Matzen auf Gut Brunsholm (Angeln), Frau Henny Mildner, Kaan-Marienborn bei Siegen, Höhenweg 7 und Frau Hansi Noack in Rialasingen (Hegau), Am Rehberg 12.
298 HZA Fl II-b-I-la (alt), Sonderordner O 4601.
299 Wie 296.
300 Angabe von ZR a. D. Peter Möller in Kiel, Graf-Spee-Str. 42.
301 RR a. D. Karl Kaiser, Niederlahnstein/Rhein, Schillerstr. 8.
302 Wie 300.
303 HZA A (alt), H-2-34, Bl. 82.
304 RFBl. 1920, S. 402, Reg. Amtsbl., Schl. 1920, S. 291, Nr. 877.

305 Übergabeverhandlung aus dem Bezirk Tondern (von Toldforvalter Demkjær, Toldkammer Tønder, zur Verfügung gestellt).
Die Verhandlungen haben in Übersetzung folgenden Wortlaut:
„Aus Anlaß der Übergabe Nordschleswigs an Dänemark hat heute die Übergabe nebenstehend bezeichneten Gebäudes mit Gartenland stattgefunden.
Die unterzeichneten Beamten:
1. Im Auftrage der deutschen Regierung: Oberzollkassierer August Ahlf aus Tondern,
2. Im Auftrage der dänischen Regierung: Toldforvalter C. R. Seehuusen.
Beide legitimierten sich gegenseitig durch schriftlichen Ausweis von ihren Regierungen. Mit Vollmacht versehen übergaben bzw. übernahmen sie dann das Dienstgebäude einschließlich Einrichtung und der Gebrauchsgegenstände. Darauf wurde zur Übergabe geschritten. Mit der Baubeschreibung in der Hand fand ein Rundgang statt durch alle Zimmer und schließlich durch den Garten."
Nach den vorliegenden Verzeichnissen waren unter Einrichtung und Gebrauchsgegenständen Garderobenhaken, Schreibklappen, Feuerleitern, elektrische Lichtanlagen, Toiletteneimer, Bodentreppen, eingezäunte Gärten usw. zu verstehen.
306 RFBl. 1921, S. 158/59.
307 RFBl. 1924, S. 44.
308. Wie 301. Den Bericht hat Kaiser 1963 im Alter von 83 Jahren handschriftlich gefertigt.
309 Angaben der Tochter, Frau Hilde Kabus, Oberlahnstein/Rhein, Bergweg 67.
310 Angaben der Schwiegertochter, Frau Charlotte Hansen, Kiel, Düsternbrooker Weg 61.
311 Angaben seines Sohnes, Redakteur Gerhard Bühmann, Flensburg, Hafendamm 40.
312 Angaben der Tochter, Frau Dr. Ingeborg Dahm, Kiel-Wik, Büsumer Weg 53.
313 Angaben von RR. a. D. Alfred Vogt, Hamburg-Blankenese, Tietzestraße 23.
314 Hans Heinsohn, jetzt RR und stellv. Vorsteher des HZA Fl.
315 Angaben von Frau Anni Plog, Bad Godesberg, Germanenstr. 46.
316 FT vom 5. 10. 1948.
317 Der Oberfinanzpräsident Schleswig-Holstein, 0 3100 A—Z/P, Kiel, 1. August 1950.
Ich bitte, allen Angehörigen der Zollverwaltung und des Zollgrenzdienstes Folgendes bekanntzugeben:
Mit dem heutigen Tage übernehmen die Oberfinanzpräsidenten und die Hauptzollämter die Leitung des Zollgrenzdienstes an den internationalen Grenzen des Bundesgebietes. Damit wird auch in Schleswig-Holstein der Zollgrenzdienst an der Auslandsgrenze in die Zollverwaltung zurückgegliedert. Die nunmehr wieder hergestellte Einheit entspricht den Erfordernissen nach Zusammenfassung der Zollerhebung, der Zollaufsicht und der Grenzbewachung unter einheitlicher Leitung. Sie gewährleistet am ehesten die künftig mehr denn je erforderliche wirksame Bekämpfung des Schmuggels in allen seinen Erscheinungsformen.
Die Wiedervereinigung entspricht darüber hinaus dem dringenden nie verstummten Wunsch der Zollbeamten aller Laufbahnen und Dienstgrade, die sich ohnehin auch während der vergangenen 5 Jahre trotz förmlicher Trennung als Angehörige einer Verwaltung gefühlt haben. Allen Angehörigen der Zollverwaltung dafür zu danken, ist mir an diesem Tage ein besonderes Bedürfnis.
Ich bin überzeugt, daß wir in diesem Geiste des Zusammenstehens und der Verbundenheit alle Probleme meistern werden, die die Zukunft auch für die Zollverwaltung bringen wird.
In Vertretung: gez. Dr. Wiener
318 Ausführlicher Bericht von Gerhard Gebauer in „200 Jahre Zollverwalter und Zollvorsteher in Flensburg", S. 45—47.
319 FA vom 17. 10. 1950.
320 FT vom 9. 4. 1951.
321 FT vom 27. 11. 1952.
322 Ausführlicher Bericht von Horst Lothar Rieck in „200 Jahre Zollverwalter und Zollvorsteher in Flensburg", S. 60—63.
323 „Die Welt" vom 24. und 31. 3. 1958 und FA vom 11. 4. 1970.
324 Jb der PrZV 1914, S. 137—138.
325 RFBl. 1929, S. 277.

326 RFBl. 1922, S. 244.
327 RFBl. 1924, S. 140.
328 Jb der RZV 1930, S. 244—246.
329 Über Organisation und Aufgaben des HZA Fl., siehe auch SFSt 22/72, S. 190—192.
330 Siehe auch Peter Kall: Die „Preußische Zollverwaltung im abgetretenen Nordschleswig", in Franz Ehlers: „Zoll- und Steuergeschichte Schleswig-Holsteins", Abschnitt II, S. 204—221, herausgegeben von der OFD Kiel, 1969.
331 Chr. Stenz und R. P. Sørensen, Bov Sogn, S. 285—287.
332 Schreiben der General-Zollkammer zu Kopenhagen vom 10. 9. 1796, StA XIII, Ver. 2.
333 StA A 21a, Bd. 4 und Privatbesitz von ORR Johannes Siemen in Kiel.
334 RFBl. 1922, S. 350 und Reg.Amtsbl. Schl. 1922, S. 355, Nr. 1090.
335 Angaben von RR a. D. Max Glöckner in Kiel, Nettelbeckstr. 7.
336 Nach der Chronik des Ostseebades Steinberghaff von Dr. Horst Windmann, Flensburg.
337 Nach Angaben von Bürgermeister Windmann, Steinberghaff, sowie nach der Gebäuderolle des HZA Fl.
338 Reg.Amtsbl. Schl. 1880, S. 93, Nr. 446.
339 Welche Vorstellungen über die Entwicklung der Zollverwaltung man sich damals nach dem verlorenen Krieg machte, zeigt uns die Verfügung des Landesfinanzamtes Schleswig-Holstein, B 2578 vom 4. 8. 1922, die folgenden Wortlaut hat:
„Bei der durch meine Verfügung vom 4. v. Mts. B 2037 erfolgten Äußerung zu dem Bauplane für die Zollabfertigungsanlagen im dortigen Freihafen ersuche ich auch zu berücksichtigen, daß möglicherweise in näherer Zukunft der Frage der Errichtung eines zweiten Hauptzollamts in Flensburg nähergetreten werden muß. Es wird also zu erörtern sein, ob sich ggf. durch eine einfache Erweiterung des geplanten Amts- und Wohngebäudes die Unterbringung eines neuen Hauptzollamts zweckmäßig erscheinen läßt."
340 Der Betonschutt der alten Zollmauer dient heute noch der Sicherung der Uferböschung am Strandweg von Fahrensodde nach Solitüde sowie der Mole des Yachthafens in Glücksburg.
341 RZBl. 1933, S. 316.
342 BZBl. 1955, S. 453.
343 Es handelt sich hier um gekürzte Berichte der Vorsteher oder ihrer Vertreter sowie von Sachgebietsleitern, die in folgendem jeweils genannt sind. Ausführliche Berichte über die genannten Dienststellen für die Zeit bis 1970 befinden sich in meinen früheren Arbeiten: „Chronik des Hauptzollamts Flensburg" und „200 Jahre Zollverwalter und Zollvorsteher in Flensburg." (siehe auch Anm. 1)
344 Von Hans Mey und Ernst Wilhelm Schrader.
345 FT vom 4. 4. 1963.
346 Die 1897 gegründete Vereinigte Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffsgesellschaft.
347 BGBl. II 1967, S. 937.
348 Von Max Bertus, Helmut Behrendt und Jacob Johannsen.
349 Von Fritz Schumann, Werner Schachtschneider und Helmut Behrendt.
350 Von Werner Kiär, Hans Mey und Menno Koch.
351 Von Oswald Petersen, Hans Mey und Erich Meier.
352 RZBl. 1930, S. 415.
353 Von Lothar Schulz-Bode.
354 Von Hans Ingwersen und Heinz Schmidt.
355 Von Werner Martens und Rolf Classen.
356 Von Hans Jürgen Grade.
357 Von Waldemar Tiedgen.
358 Vervollständigt von Ernst Bergmann.
359 Zusammengestellt von Werner Neuber.

WIR Chriſtian der Vierdte / von Gottes gnaden zu Dennemarcken / Norwegen / der Wenden vnd Gothen König / vnd von deſſelben gnaden wir Friederich / Erbe zu Norwegen / beyde Hertzogen zu Schleßwig / Holſtein / Stormarn vnd der Ditmarſchen / Graffen zu Oldenburg vnd Delmenhorſt / etc. Gevettere / Endtbieten vnſerer Fürſtenthumbe Schleßwig Holſtein / vnd dero *incorporirten* Länder *Prælaten*, denen von der Ritterſchafft / Städten / vnd geſambten Einwohnern vnd Eingeſeſſenen / vnſere gnade. Ehrwürdige / Ehrneveſte / Ehrbahre vnd Ehrſahme liebe getrewe / Wir achten ohnnötig / auch weitleufftig vor augen zuſtellen / wie alle vnd jede / zu menſchlicher *Suſtentation* vnd auffenthalt behufige dinge / nicht allein zu vbermeſſiger *luxuri* vnd üppigkeit / leyder gar mißbraucht / ſondern auch / was aus vnſern Fürſtenthumben / an Getreidig / vnd anderer nothwendigheit / vielmahln nicht zuentbehren / von Vortheilhafften leuten auffgekaufft / vnd ſchendlichen gewins halben / an andere örter / nicht ohne ſonderbahren Nachtheil / des gemeinen nutzen / *expörirt* vnd außgeführet wird / zumahl ſelbiges die kundtbar *evidentz*, mehr den genugſamb zu tage führet / darüber ſich dan ferner leichtſamb zutragen vnd begeben kondte / das vnſere Fürſtenthumb vnd Länder / durch ſothane *luxuri*, auch *Exportation*, wo nicht allerdings erſchöpffet vnd entblöſſet / zum wenigſten / bey dieſen ohne das ſorgſamen leufften / in nicht geringen mangel vnd durfftigkeit dero / zu menſchlicher *alimentation* gehöriger Notturfft / vnd folgends groſſe tewrung möchten gerahten / Wiewol wir nun vmb ſelbigen Vnheil vorzukommen / im werck begriffen / *leges veſtiarias* vnd *ſumptuarias* verfaſſen / vnd durch dem Truck *publiciren* zulaſſen / So iſt aber dennoch zubefahren / das damit der Zweck vnſerer gemein nützigen *Intention*, zu abſtellung des Landtverderblichen *Luxus*, auch verhütung ſolcher ohnzuleſſiger außführung / allein nicht zuerreichen / dahero ſelbigen Vnrath ſo viel beſſer vorzubiegen / auch in dieſen ſchwierigen vnd Nahrloſen zeiten / die allgemeine *onera* vnd bürden deſto mehr zu *ſublevirn*, vnd zuerleichtern / haben wir vns dahin freundtvätterlich vereinigt / die zu mehrbeſagter *Luxuri* anlaß gebende ſachen / bevorab man deren wol kan entrahten / auch vorbemelte *Exportation*, aus obangedeuteten *conſiderationen* / biß zu weiterer verordnung / mit gewiſſen *licenten* zubelegen / maſſen ſolche *licent* gelder / wegen der *importirten* wahren / von dem Verkäuffer / wegen der *Exportiren*den ſachen aber / von dem Käuffer abzuſtaten / vnd ſelbiger wahren vnd *Licenten ſpecification*, in den Städten / vnd an denen örten / woſelbſten in vnſern Fürſtenthumben / die in- vnd außfuhr / ſo wol zu Waſſer als zu Lande geſchicht / zuvernehmen / auch mit deren erhebung vnd einnamb / bevorſtehenden erſten *Junij*, jetzſcheinenden Eintauſend / ſechshundert / ſechs vnd dreiſsigſten Jahrs / der anfang gemacht werden ſol / Jedoch wollen wir vnſern *Prælaten* vnd denen von der Ritterſchafft / dero Wein vnd Bier / ſo dieſelbe zu jhrem eignen behuff einlegen / dergeſtalt / das kein vnterſchleiff dabey verübet würde / gnedigſt vnd gnedig frey gelaſſen vnd vergünnet haben / *Mandiren* vnd Befehlen demnach vnſern Amptleuten / Stallern / Landtvogten / Bürgermeiſtern vnd Rath in den Städten / jedes orts / gnedigſt gnedig wollend / das jhr vber dieſe vnſere Verordnung / ſorgſame vnd ohnnachleßige obacht habet / wie wir dan auch den Kauffleuten / Kramern / Handlern / vnd geſambten vnſern Vnterthanen / vnd vnſerer Fürſtenthumben Eingeſeſſenen / auch ſonſt allen vnd jeden / welche die / in offtberürter *ſpecification exprimirte* wahren / in- oder ausführen / ernſtlich gebieten / das jhr von denſelben / die *deſignirte* vnd angeſetzte *licenten*, ohne einigen vnterſchleiff / richtig einbringet vnd abtraget / mit dieſer angehengten *Comminination* vnd Verwarnung / da jrgend jemand ſich eines widrigen gelüſten laſſen / Hiegegen handlen / vnd der angedeuteten wahren ichtwas verſchweigen / nicht anmelden / vnd davon nicht erlegen würde / das ſelbige Wahren vnd Güter / als *ipſo facto committirt*, verfallen ſeyn ſollen / Wornach ſich ein jedweder zuachten / Seyn euch mit Königl. vnd Fürſtl. gnaden gewogen. Geben vnter vnſern Königl. vnd Fürſtlichen *Secreten*, in vnſerer König Chriſtians / als dieſes Jahrs regierenden Herrn Veſte Chriſtianpreiß / den 9. *Aprilis*, *Anno* 1636.

No. 1, 1564, 1. Febr. Copie 1564

Wir Friderich der ander von Gottes Gnaden zu Dennemarcken, Norwegen, der Wenden und Gothen König, Herzog zu Schleswig, Holstein, Stormarn und der Dithmarschen, Graf zu Oldenburg und Delmenhorst erkennen und thun kundt hiermit offentlich vor Jedermänniglich. Daß uns seligen Johann Johan Johels nachgelassene Wittib Anna Lorich durch stattliche ansehnliche Vorbitt mit underthänigstem Fleiß ersuchen und bitten lassen, ihr unseren Zollen in unserer Stadt Flensburg, damit ihr Vater seliger Thomas Lorich von weylandt König Hans zu Dennemarck vermuge habenden Brief, so folglich durch S. L. Sohn seligen König Christian den andern bestätigt, und uns verzeigt worden, begnadet gewesen, Zeit ihres Lebens wie bisanhero beschehen lassen, und zu behalten gnädigst gewähren und verstatten wollen. Welches wir auf beschehene stattliche Vorbitt, doch aus Gnaden ingerumet und nachgeben können und verliehen demnach itzgedachter Anna Lorich abgerurten unseren Zollen in Kraft und Macht durch unseren offenen Brief, denselbigen von Pferden, Ochsen und allerhand Waren und Leibzucht mit aller Gerechtigkeit sunder Steigerung, als von alters hero gewohnlich gewesen, die Zeit ihres Lebens zu behalten, zu gebrauchen und zu genießen, ohne mänigliche Hinderung und Widerung. Und sollen aber unseres Amtes und Stadt Flensburg Eingesessene und Zugehörige hiervon ausbescheiden, und uns wie gebräuchlich jährlich zwanzig Mark lübsch gegeben und vorreicht werden. Gebieten und befehlen hierauf dem ehrbaren unseren Rath, Amtmann auf Flensburg und lieben getreuen Bertram von Anefelden, und allen anderen, die nach ihm Amtleut seyn werden, desgleichen auch unseren Vogten, auch Bürgermeister, Rat und Männiglichen hiemit und wollen, daß Ihr gedachte Anna Lorich hieran nicht allein nicht hindert, oder hindern lasset, sondern auch darbey schützen und handhaben. Daran geschieht unsers befehliche endliche Meinung urkundlich mit unserem königlichen Secret bekräftiget und geben zu Coldingen den ersten Februar Anno 1500 im vierundsechzigsten.

Friderich

# Warhaffter Bericht

ihrer

## vornehmsten Umstände

welche

vor, in, und bey Verwaltung

einer abermahligen

## zehen jährigen Pachtzeit

ihr Hamburgisches Zoll- und Licent-

## Gefälle

sich hervor gethan.

mit einer

und

zum immerwährenden Gedächtniß

der löbl. Hamburgischen commercirenden

## Burgerschafft

ans Licht gestellet

von

Christian August Witte

bestallten Königl.

## Zollverwalter.

---

Im Jahr 1744.

Allerschuldigste
Freudens-Bezeugungen und Glückes-Wünsche,
bey denen,
am 28. und 30. Novemb. Anno 1739.
Höchstfeierlich zu begehenden
Hohen Gebuhrts-Festen
des
Allerdurchlauchtigsten und Großmächtigsten Herrn,

HERRN CHRISTIANS DES SECHSTEN,

von Gottes Gnaden Souverainen Erb- Königes zu Dännemarck und Norwegen, der Wenden und Gothen usw. und der gleichfalls Allerdurchlauchtigsten und Großmächtigsten Frauen,

FRAUEN SOPHIEN MAGDALENEN

von Gottes Gnaden Königin zu Dännemarck — Norwegen, der Wenden und Gothen usw. nebst beygefügtem allerdemüthigstem Ersuchen, in allertiefster Erniedrigung fußfälligst überreichet
von

Allerhöchstgedachten
Ihro Königl. Königl. Majest. Majest.

allerunterthänigst - Treugehorsamsten Knechten
der Commercirenden Bürgerschaft zu Flensburg.

Licent und Zoll sind zwar gekrönten Häuptern eigen,
Der Himmels-Herr hat Sie zu deren Herrn bestimmt;
Doch pflegt Gewinnsucht auch die Klauen oft zu zeigen,
Wenn sie des Fürsten Wohl, zum falschen Vorwand nimmt,
Dann setzt die Treue, Recht und alles aus den Augen,
Um nur der Länder Blut, gleich Igeln, einzusaugen.

Da lauert solche Sphings, in ihrer dunkeln Höhle,
Drückt, ängstigt, übersetzt, verjagt die Handelsschaft,
Obgleich das Land ohn' sie ein Körper ohne Seele,
Ein Uhrwerk ohne Rad, ein Fruchtbaum ohne Saft.
Doch diese Saite bleibt gefährlich zu berühren;
Es heißt: Man fordre nichts, als nur die Schreib-Gebühren.

Derselben Übermaaß gehörig vorzukommen,
Hat Flensburgs Kaufmannschaft, schon seit geraumer Zeit,
Zu seiner Kön'ge Trohn die Zuflucht stets genommen,
Und vor Demselbigen, in Unterthänigkeit,
Fußfälligst, angesucht, durch gnädigstes Erklären,
Des Zolles Pachtung ihr vor andern zu gewähren.

Solange nun, als wir dies Pachtungs-Glück genossen,
Hat unsre Kaufmannschaft, nicht Geiz, noch Zwang gepreßt,
Und Dir fürnehmlich ist ein Vortheil zugeflossen,
Der durch Register sich handgreiflich zeigen läßt;
Wobey wir denen nur die Hebung anvertrauet,
Die mehr auf Redlichkeit, als Eigennutz, geschauet.

Immittelst eilet jetzt die Pachtzeit bald zum Schlusse,
Wir aber fangen auch schon zu besorgen an,
Es möchte sich vielleicht, dem Handel zum Verdrusse,
Ein, ihm und unsrer Stadt, nicht wohl gewogner Mann,
Damit sein Groll und Hass ja nicht im Finstern bleiben,
Aus Haabsucht unterziehn, das Pacht-Geld aufzutreiben.

Monarch! Dein Gnädigseyn, das keine Gräntzen kennet,
Läßt unsrer Zuversicht Dein Fiat angedeihn;
Demnechst wird auch von Dir ein Cammer-Glied ernennet,
Um das, was ohngefehr zu sagen möchte seyn,
Mit dem, dem wir hierzu gemessen Vollmacht geben,
Vorgängig abzuthun und gründlich aufzuheben.

Wir werfen uns daher vor Deinem Trohne nieder,
Und unsre Demuth fleht in tiefster Niedrigkeit:
Erneur', o König! doch die alte Gnade wieder,
Die Deine treuste Stadt bereits zweymahl erfreut:
Wirst Du die Pacht-Zeit uns zehn Jahre lang verlängern,
So wird die Handelschaft ein neuer Wachsthum schwängern.

Die höchsterwünschte und beglückte
Ankunfft
des
Allerdurchlauchtigsten und Großmächtigsten Herrn,

HERRN CHRISTIANS DES SECHSTEN,

von Gottes Gnaden Souverainen Erb - Königes zu Dännemarck
und Norwegen, der Wenden und Gothen usw. und der gleichfalls
Allerdurchlauchtigsten und Großmächtigsten Frauen,

FRAUEN SOPHIEN MAGDALENEN,

von Gottes Gnaden Königin zu Dännemarck und Norwegen, der
Wenden und Gothen usw.
Imgleichen
Seiner königlichen Hoheit,
des
Durchlauchtigsten Fürsten und Herrn,

HERRN FRIEDERICHS,

von Gottes Gnaden Erb- Cron- Printzens zu Dännemarck und Norwegen usw
Ihrer Aller- und Gnädigsten Landes-Herrschafft,
in
DERO aller- und getreueste Teutsche Erb-Länder,
besungen,
mit freudigstem Entzücken, in Tiefster Ehrerbietigkeit,
Aller- und Höchstgedachter

Ihro Königl. Königl. Majest. Majest.
und Ihro Königl. Hoheit,

aller- und dehmüthigste Knechte,
die gesammte commercirende Bürgerschaft der Königl. Stadt Flensburg.

Der Bothe, mit der Herolds-Ruthen,
Merkur, der schnelle Flügel-Mann,
Kahm, über Berg und Thal und Fluthen,
Mit der erwünschten Nachricht an:
Es sey der Dänen Haupt, nebst seiner Heroinen,
und Beider Götter-Sohn, in Cimbrien erschienen.

Wer taugt, die Wollust auszudrücken,
So diese Freuden-Post gebahr?
Bey dem vergnüglichen Entzücken
Lief die Gesundheit fast Gefahr.
Wer sonst kaum kriechen kann, springt heute, für Verlangen,
Diß Hohe Götter-Drey fußfälligst zu empfangen.

Sinds gleich nur Kind- und Kindes-Kinder,
Die Du, mit Ruhm, beherrschen wirst,
So liebst Du uns desfals nicht minder,
Und kamst, als ein großmüthger Fürst,
Dem Flor der Kaufmannschaft Dein Vorwort nicht verweigern,
Daß Neid und Geitz ihr nicht den Zoll entziehn, und steigern.

Desselben Pacht-Zeit will sich enden,
Wir sind in derem letzten Jahr,
Und, bey dem Zoll in fremden Händen,
Läufft unser Handel-Stand Gefahr.
Der König wird die Pacht, und unser Glück erneuen,
Läßt Du, bey Ihm, uns nur Dein Vorwort angedeien!

Das, was von Dir wir uns erflehen,
Des Pachts Erlängrung, Deinen Schutz,
Geschieht, die Nachwelt wird es sehen,
O König! nicht aus Eigennutz.
Das Wohl der Handelschaft gebieret diese Zeilen,
Womit wir, Ehrfurchtsvoll, zu Deinen Füßen eilen!

*Anhang 6*

## Die Vorsteher des Hauptzollamts Flensburg und ihre Vorgänger

Die Zollbeamten, die seit 1754 nach dem Ende der letzten Zollpacht, nacheinander Leiter der Zollkammer, Vorsteher des Zollamtes, des Hauptsteueramts und des Hauptzollamts Flensburg waren, sind folgende:

1 Justiz-Rat Justus Diederich Albrecht Bärens, Zollverwalter, 1754—1803
2 Kammerherr und Oberst Franz Christopher von Bülow, Zollverwalter, 1805—1831
3 Etats-Rat Heinrich Möller, Zollverwalter, 1832—1844
4 Kapitän Conrad Elias von Oehl, Zollinspektor, 1845—1851
5 Justiz-Rat C. F. Falk, Zollinspektor, 1852—1863
6 Christian Carstensen, Zollinspektor, 1864—1867
7 Steuer-Rat Hubert Meerholz, Obersteuerinspektor, 1867—1891
8 Steuer-Rat Gustav Heitmeyer, Oberzollinspektor, 1892—1903
9 Zoll-Rat Hermann Hass, Oberzollinspektor, 1904 — 31. 12. 1920
10 Zolldirektor Heinrich Ling, 1. 1. 1921 — 30. 9. 1924
11 Zolldirektor Friedrich Hansen, 1. 10. 1924 — 30. 6. 1934
12 Regierungsrat Karl Bühmann, 1. 7. 1934 — 7. 2. 1944
13 Regierungsrat Detlef Petersen, 6. 4. 1944 — 9. 8. 1945
14 Regierungsrat Dr. Walter Grill, 24. 8. 1945 — 4. 7. 1946
15 Regierungsrat Eberhard Kuehn, 5. 7. 1946 — 30. 9. 1948
16 Regierungsrat Ernst Plog, 1. 10. 1948 — 26. 10. 1950
17 Regierungsrat Werner Reicke, 27. 10. 1950 — 31. 5. 1952
18 Regierungsrat Walter Twiesselmann, 1. 6. 1952 — 30. 9. 1954
19 Regierungsrat Dr. Wilhelm Stäglich, 1. 10. 1954 — 19. 11. 1956
20 Regierungsrat Alfred Vogt, 1. 1. 1957 — 31. 12. 1960
21 Zollrat Hugo Rohdass, 1. 1. 1961 — 31. 7. 1961
22 Oberregierungsrat Rudolf Tiedt, 1. 8. 1961 — 30. 6. 1970
23 Regierungsrat Emil Behn, 1. 7. 1970 — 30. 4. 1972
24 Oberregierungsrat Johannes Peter Asmussen, seit 1. 5. 1972

*Anhang 7*

## Instruction für die Vier Zoll-Unterbediente in der Stadt Flensburg

Da es erforderlich gefunden worden, in Ansehung der Zoll-Visitations-Verrichtungen in Flensburg gewisse den dortigen local Umständen angemessene Regeln festzusetzen, so werden die Controlleurs zu Flensburg hierdurch angewiesen, die ihnen obliegenden Amtspflichten nicht nur überhaupt nach Vorschrift der Zollverordnung und den sonst ergangenen Verfügungen gehörig wahrzunehmen, sondern es wird ihnen auch noch folgendes zur genauen Nachachtung und zum Verhalten hierdurch bekannt gemacht.

1. Dem Kammerrath und Zoll-Inspekteur Oschatz daselbst ist die Oberaufsicht über die Zoll-Unterbediente und das dortige Zoll-Visitations-Wesen von hiesiger Kammer bis weiter einseitig übertragen worden, so daß der Justizrath und Zollverwalter Bärens künftig nur die Führung der Zoll-Rechnung und die Besorgung alles dessen, was dahin gehört, behält, welche neue Zoll-Einrichtung mit dem 1. des künftigen Monats ihren Anfang nimmt. Es soll demnach:

2. Die Anordnung alles dessen, was die Zoll-Aufsicht an der dortigen Schiffs-Brücke, wie auch die Visitation der Schiffe und Waaren betrieft, von besagtem Zoll-Inspecteur abhangen. Den Zollunterbedienten wird daher hierdurch zur Pflicht gemacht, allen Aufträgen, die derselbe ihnen in solcher Hinsicht ertheilen wird, vollkommen Folge zu leisten, auch sich so oft es nötig ist und wenigstens zweymal des Tages in dem Contoir des Zoll-Inspecteurs bey der Schiffsbrücke einzufinden des Morgens 8 Uhr, um solche Aufträge von ihm zu empfangen, des Abends aber nach geendigten Zoll-Expeditionen, um von den Vorfällen des Tages Rapport abzustatten. Es müssen daher ferner:

3. Die ankommenden Schiffer sich sogleich nach ihrer Ankunft bey dem Zoll-Inspecteur mündlich melden, damit er einen der Controlleurs zur Versiegelung der beladenen Fahrzeuge beordert, fürnächst die Schiffer oder ihre Mäkler dem Zoll-Inspecteur die im Zoll-Contoir ausgefertigte und unterschriebene Generale und speciale Angabe einliefern und darnach, wenn er zuvor denjenigen Controlleur, welchen er die Aufsicht bey der Lossung des Schiffes aufgetragen, sich daraus einen vollständigen Auszug hat verfertigen lassen, die Oberaufsicht führen zu können.

4. In Ansehung der ausgehenden Schiffe wird eben erwehnte Regel und die Vorschrift der Zollverordnung Kap. 7 Art. 7 und 8 gehörig befolget.

5. Obgleich die kleinen Fahrzeuge und Böte, womit nur einländische Victualien, Baumaterialien, Feuerung und dergleichen freye Sachen aus dem Flensburger Zoll-District eingebracht werden, von der schriftlichen Zoll-Abgabe bis weiter befreyet seyn mögen, so ist doch die Ankunft und Abfahrt dieser Fahrzeuge und Böte und ihre Ladung jedes mal bey dem Zoll-Inspecteur mündlich zu melden, damit derselbe darüber die nöthige Aufsicht von den Zollunterbedienten führen lassen könne.

6. Die Controlleurs haben sich nach den in Flensburg gewöhnlichen Arbeits und Lossungs-Stunden solchergestalt zu richten, daß drey von ihnen alle Werkeltage bey dem ihnen angewiesenen Lossen und Laden an der Schiffs-Brücke zugegen sind, in den Sommer-Monaten von des Morgens 6 bis des Mittags 12 Uhr und Nachmittags von 1 bis Abends 6 Uhr. So wie die Arbeits-Stunden nach den Jahreszeiten abwechseln, so verändern sich auch die Expeditionen der Controlleurs dahin, daß sie später des Morgens anfangen und früher des Abends geendigt sind. Sollten aber in ersterwähnter Zeit viele beladene Schiffe auf einmal eingekommen seyn, und die Commercirenden oder Schiffer wünschen, daß die Arbeit und Lossungs-Stunden vermehret werden mögen, so haben die Controlleurs sich des Morgens eine Stunde früher beym Lossen einzustellen und damit des Abends eine Stunde länger fortzufahren, wie sie denn auch des Sonnabend Abends, wenn ihnen vorher angezeigt worden, daß viele ausgehende Zoll-Zettel im Zoll-Contoir zu expediren sind, eine Stunde länger als gewöhnlich beysammen bleiben müssen, um die Zoll-Documente gehörig zu attestiren.

7. Von gedachten drey Controlleurs führet einer täglich über die außer der Expeditions-Zeit ankommenden Schiffe zur Verhütung alles verbotenen Lossens und Ladens die specielle Aufsicht. Zu welchem Ende derselbe sich des Morgens eine Stunde früher als die Zoll-Expedition angehet und ebenfalls an solchen Tagen des Abends bis Sonnenuntergang bey der Schiffs-Brücke aufzuhalten und zu vigiliren hat. Nichtweniger ist einer der Controlleurs von dem Zoll-Inspecteur zu beordern, an den Sonn- und Festtagen auf gleiche Art und besonders auf dieses Geschäft zu achten; wider des nächtlichen Lossens und Ladens haben ebenfalls die Zoll-Unterbediente nach der näheren Anweisung des Zoll-Inspecteurs abwechselnd und erforderlichenfalls gemeinschaftlich zu vigiliren und die Waaren, welche heimlich ein oder ausgebracht werden sollen, zur Confiscation anzuhalten.

8. Die Visitation der landwärts eingehenden fremden Waaren soll auch künpftig lediglich unter Aufsicht des Zoll-Inspecteurs und nach seiner Anordnung geschehen, und zu dem Ende haben die Fracht und andere Fuhrleute ihre Zollpassirzettel sofort bey ihrer Ankunft an denselben abzuliefern. Würde aber ein Fuhrmann, welcher Waaren aus der Fremde nach Flensburg transportiret, durch einen unvermeidlichen Vorfall verhindert, bey Tage anzukommen und daher erst dort in der Nacht eintreffen, so mag der Eigner dieser Waaren berechtigt seyn, den ihm am nächsten wohnenden Controlleur herbey zu holen und in dessen Gegenward die Waaren abladen zu lassen. Falls die Verschläge nicht versigelt sind, hat der Controlleur solche zu versigeln und am folgenden Morgen den darüber empfangenen Zollpassirzettel an den Zoll-Inspecteur abzuliefern und davon mündlich weiteren Bericht abzustatten.

9. Derjenige Controlleur, welcher angewiesen ist, das landwärts ein und ausgehende wahrzunehmen, hat sich in vorgedachter Zeit an einem zu dieser Aufsicht bequemen Ort aufzuhalten, damit auf Requisition der Kaufleute die landwärts eingehenden Landes-Producte und gleicherweise ausgehenden verzollten Kaufmanns Waaren ohne vorherige Meldung an den Zoll-Inspecteur ungeräumt visitiren, wie auch die Zollpassirzettel und andere dahin gehörige Documente attestiren können.

10. Damit nicht nur der Zoll-Inspecteur von allen das Zoll-Visitations-Wesen angehenden Geschäften gehörig unterrichtet werde, um die ihm anvertraute Oberaufsicht zweckmäßig und mit gehöriger Genauigkeit führen zu können, sondern damit auch alle Anordnungen und Unrichtigkeiten oder Verwerfung der Zollrechnung zur Justification anzulegenden Documente vorgebeuget werden, sollen alle Angaben und Passirzettel, nur die im vorstehenden 9. N. erwähnte ausgenommen, dem Zoll-Inspecteur im voraus zur Nachsicht und weiteren Verfügung zugestellt werden. Wenn nach diesen Documenten die Visitation der Schiffe und Waaren, der Anordnung des Zoll-Inspecteurs gemäß, von dem Controlleur geschehen, so sind solche sämtlich nach vorgängiger Attestion von dem Zoll-Inspecteur jeden Abend beym Rapport wieder abzuliefern, welcher sie sodann durch einen der Controlleurs dem Zollverwalter und Justizrath Bärens zusendet.

11. Übrigens ist es eine Selbstfolge, daß, wenn der Zoll-Inspecteur durch Krankheit oder aus anderen Ursachen an der Wahrnehmung gedachter Oberaufsicht verhindert werden möchte, der Justizrath Bärens, wenn ihm diese Hindernisse angezeigt werden, besagte Oberaufsicht so lange zu übernehmen hat, bis der Zoll-Inspecteur seine Verrichtungen selbst wieder antreten kann, wie denn auch die Zoll-Unterbediente in erwähnten Fällen schuldig und verbunden sind, den Aufträgen, die gedachter Justizrath ihnen erteilet, Folge zu leisten und die ihnen obliegenden Geschäfte in Übereinstimmung mit dieser Instruction pflichtmäßig zu verrichten.

Königl. Westindisch-Guineische Rente und General-Zollkammer zu Copenhagen

den 24. Sept. 1791.

*Hansteen* *Malling* *Frelsen* *Tonderlune*
*Scheel* *Hagerup* *Trant*
*Koll*

## *Anhang 8*

## Grundstück Norderstraße 72 - Schiffbrücke 39

Der Kaufvertrag, der im Stadtarchiv erhalten ist, hat folgenden Wortlaut (auszugsweise):

Ich endesunterschriebener Bürger und Einwohner Hinrich Matthias Nielsen in Vollmacht für den Kaufmann Henning Lorenz Paulsen . . . überlasse dem Herrn Kammerherrn, Oberst und Zollverwalter von Bülow hierselbst für königliche Rechnung nach speziellem Auftrage des höchst preislichen Königlichen General-Zollkammer- und Commerz-Collegiums in Copenhagen das meinem Mandanten bisher zuständige Haus und Hof, belegen in der Ramsharde zu Flensburg zwischen dem Hause des Kaufmanns Lorenz Jensen junior auf der Norder- und dem Hause des Kleinschmieds Christian Ernst Clausen auf der Süderseite, bestehend

erstens aus dem eigentlichen Wohnhaus und drei hintereinander liegenden zusammenhängenden Gebäuden von massiver Brandmauer, zwei und drei Etagen hoch und zum Teil mit Keller versehen,

zweitens aus einem Stallgebäude, ungefähr vierundzwanzig Ellen lang und auch als Packraum nutzbar,

drittens aus dem quer vor dem mit starkem Pumpwasser versehenen Steinhofe, dessen Breite den größten Wagen Platz zum Kehren gibt, stehenden Packhause cirka vierundzwanzig Ellen ins Gevierte, über dessen unterstem Raume sich drei Böden befinden, alle geräumig und mit starken Trägern und Balken versehen,

viertens aus einem hinter diesem Packhause vorhandenen zweiten ebenfalls geräumigen Steinhofe mit laufendem Wasser, in welchem

fünftens ein kleines Packhaus von Brandmauer und drei Etagen hoch sich befindet,

sechstens aus Wagenremisen und brandmaueren Schweinekoben für dreißig Schweine, und

siebentens aus dem Garten hinter dem letzten Steinhofe, welcher Garten aus zwanzig Abteilungen besteht, wovon die unterste, an der Brücke liegend, beinahe vierzig Ellen breit und zur Zeit des Friedens als Schiffswerft gebraucht ist, bei welchen beschriebenen und gut erbauten Gebäuden eine Durchfahrt der Länge nach von der Straßenpforte bis zur Brücke hinausgeht,...

Solchernach und vorbeschriebenermaßen setze und führe ich der Verkäufer . . . den Herrn Käufer . . . in die Gewähr, den Besitz, Genuß und Gebrauch des spezifizierten Hauses und Hofes . . . dergestalt, daß derselbe solches alles zu Michaelis Flüttzeit 1816 . . . anzutreten und in Besitz zu nehmen . . .

So geschehen Flensburg, den achten September 1816, ausgefertigt und untergeschrieben den sechsten September 1817.

Protokolliert . . .

Flensburg, den sechzehnten Oktober 1817

A. Jensen, Stadtsekretär

Die Zollbehörde hat unter von Bülow und seinem Nachfolger Etats-Rat Heinrich Möller (1832—1844) nach und nach dieses von der Norderstraße bis zur Schiffbrücke reichende Grundstück durch Ankauf oder Tausch von kleinen Stücken Land vergrößert. Über diese Veränderungen gibt der nachstehende Auszug aus dem Grundbuch Aufschluß:

*Anno 1817 den 24. Mai*

Das Königliche General-Zollkammer- und Commerz-Collegium in Copenhagen kauft durch den Kammerherrn, Oberst und Zollverwalter von Bülow von dem Kleinschmied Christian Ernst Clausen von den zu dessen in Ramsharde belegenen Hause gehörigen nach der Schiffbrücke sich erstreckenden Garten ein Stück Landes von 22½ Ellen Länge von Westen nach Osten und 2 Ellen Breite von Süden nach Norden, welches an das vormals Henning Lorenz Paulsen zugehörige Packhaus und Fabrikgebäude nach Westen anstößt, und auf Kosten des Käufers mittels einer Befriedigung von dem übrigen Gartengrunde des Verkäufers abzuschließen ist, für 160 RbTh Silber.

*Anno 1817 den 16. Oktober*

Hier ist der Verkauf des Grundstückes Noderstraße 72 nach vorstehendem Kaufpreis eingetragen.
Kaufsumme 13.600 RbTh in Silber.

*Anno 1842 den 22. Januar*

Weiterer Erwerb eines Streifen Landes von der Witwe des weil. Kleinschmiedes Christian Ernst Clausen nach Expropriationsverfügung der Königlich Schleswig-Holsteinischen Regierung vom 22. Juli 1841.

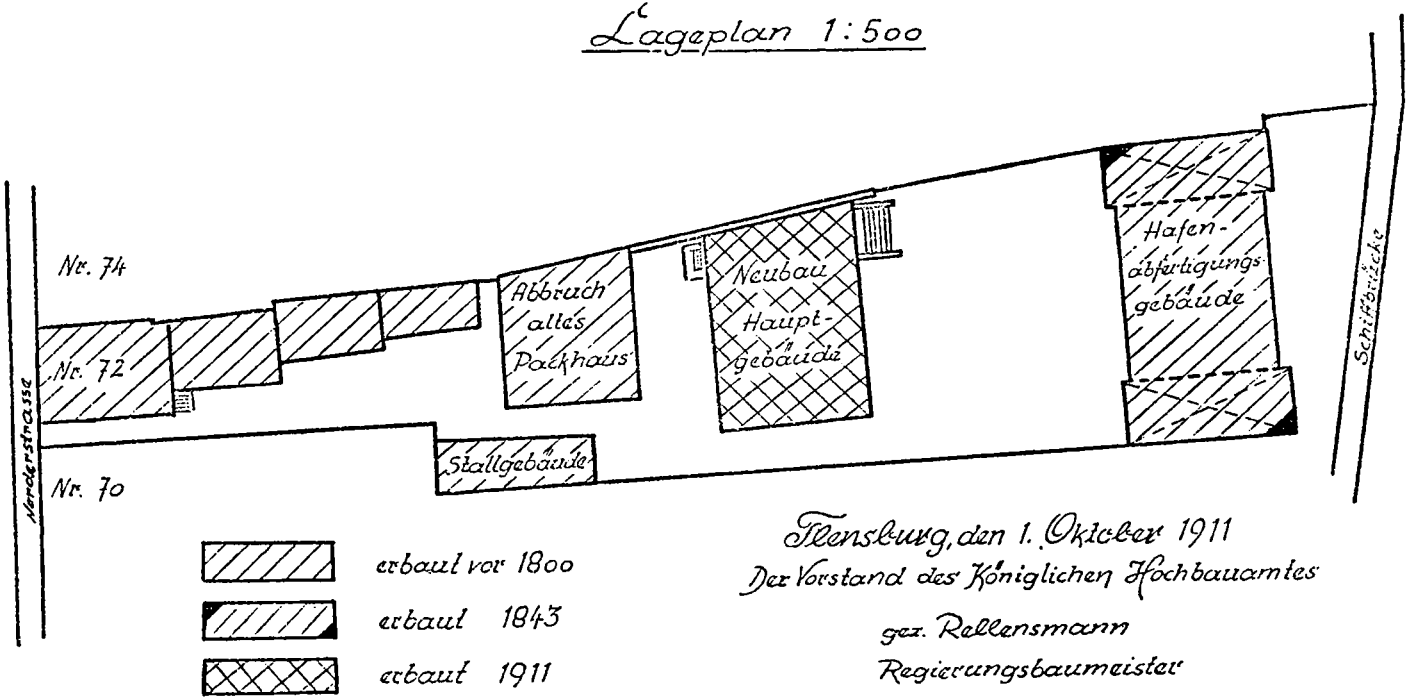
*Anno 1842 den 6. März*

Der Justizrat und Oberzollinspektor Müller erwirbt namens des Königlichen General-Zollkammer- und Commerz-Collegiums in Copenhagen durch Tausch ein Grundstück der Schiffsbrücke zum Bau des Zollpackhausgebäudes gegen ein beim Bau des neuen Zollpackhausgebäudes nach approbiertem Plan übrig bleibendes Stück Land.

Die durch die vielen Zukäufe bedingte eigenartige Form des Grundstückes zwischen Norderstraße 72 und Schiffbrücke 39 ist aus dem Lageplan aus dem Jahre 1911 ersichtlich.

# Hauptzollamt zu Flensburg

## Lageplan 1:500




Flensburg, den 1. Oktober 1911

Der Vorstand des Königlichen Hochbauamtes

gez. Rellensmann

Regierungsbaumeister

MILITARY GOVERNMENT
OF GERMANY

MILITÄRREGIERUNG-BEFREIUNG
*MILITARY GOVERNMENT EXEMPTION*

**D 803224**

Datum der Ausstellung *Date Issued* 1.9.46. Wird unwirksam am *Expires on* 14.11.46.

Name *Name* MEYER, Karl

Anschrift *Address* Burgfriad 3 Wohnort *Town* Flensburg

Ausweiskarte Klasse *Identity Card Type* Civilian Nr. *No.* B-30427

Unterschrift des Inhabers *Signature of Holder*

ANWEISUNGEN: Diese Befreiung ist im Namen der Militärregierung ausgestellt worden. Sie ist nicht übertragbar, darf nicht abgeändert oder vernichtet werden und ist nur gültig in Verbindung mit der Ausweiskarte des Inhabers. Der Verlust dieser Karte muss der Polizei gemeldet werden. Gefundene oder unwirksam gewordene Karten müssen an die ausstellende Behörde zurückgegeben werden.

*INSTRUCTIONS: This exemption is issued by Military Government. It is not transferable, must not be altered or destroyed, and is only valid when used in conjunction with the holder's identity card. The loss of this card must be reported to the police. If found, or on expiration of validity, this card must be returned to the issuing authority.*

GRÜNDE, EINZELHEITEN UND AMTLICHE UNTERSCHRIFT: Die umstehend benannte Person ist, wie unten angegeben, von Beschränkungen betroffend: AUSGANG—REISE—VERBOTENE GEGENSTÄNDE—SPERRBEZIRK betreffend
(Nicht zutreffendes ist durchzustreichen).

*REASONS, SPECIFICATIONS AND ENDORSEMENTS: The person named on the reverse hereof is granted exemption, only as specified below, from restrictions respecting: CURFEW—TRAVEL—PROHIBITED ARTICLES—PROHIBITED AREA (delete where applicable).*

EINZELHEITEN DER BEFREIUNG
*PARTICULARS OF EXEMPTION:*

Curfew only when on duty for the Habour or Port custom office.

GRÜNDE *REASONS:* Employment CUSTOMS.

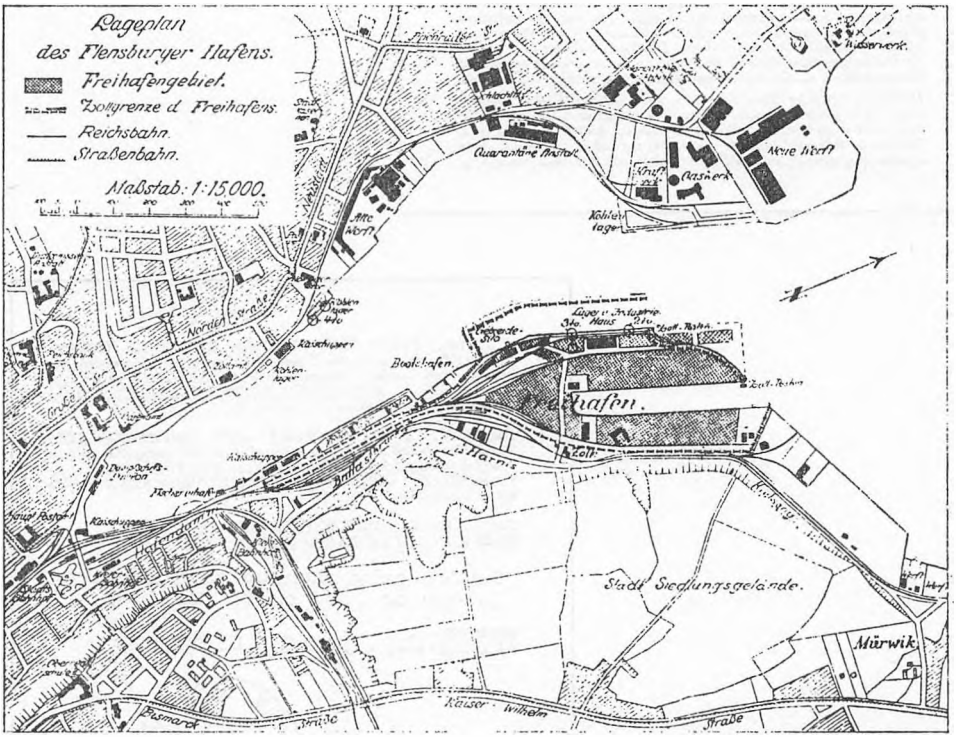
MILITARY GOVERNMENT 576

Ausstellende Behörde *Issuing Organisation* 576(K)Det.Mil.Gov.

Name (Druckschrift) *Name (printed)* J. MEIR Rang *Rank* P.S.O.4.

Unterschrift *Signature* PSO Stammnr. *Serial No.* 15024

# Ffreihala
## Flensburger Freihafen- und Lagerhaus-Aktien-Gesellschaft
### Flensburg-Freihafen




Ca. 30000 qm Gesamtfläche mit 450 m Aussen-Kaianlage mit 1100 m Kailänge im Hafenbecken.

Getreidespeicher mit Böden und Silos und einem Gesamtfassungsvermögen von 6000 tons.

Lagerhalle mit zwei Böden mit einer Lagerfläche von je 2400 qm.

Wasser, Eisenbahn (Normal- und Kleinspur) sowie Strassenanschluss.



# Eröffnung

## des Flensburger Freihafens

**am Dienstag, den 17. Juli 1923.**

## Festfolge.

1 Uhr Frühstück der Handelskammer im Flensburger Hof.

3 Uhr Eröffnung des Freihafens am Haupteingangstor. Übergabe an die Zollverwaltung.

3½ Uhr Besichtigung des Freihafens, Lagerhauses und Silospeichers.

4½ Uhr Dampferfahrt auf der Föhrde.

8 Uhr Festessen im Alt-Flensburger Haus.

Dunkler Anzug, kein Zylinder.

---

Flensburger Hof und Hotel Union halten Zimmer für auswärtige Gäste offen.

## Verzeichnis der Dienststellenleiter

Die nachstehenden Listen enthalten die Leiter der genannten Dienststellen in der Zeit von 1920—1977, ausgenommen das Zollamt Tondern sowie die Zollabfertigungsstellen Niebüll (Post), Süderlügum (Bhf) und Harrislee (Bhf), deren Leiter nicht mehr ermittelt werden konnten.[358]

Nach Abtretung Nordschleswigs im Jahre 1920 wurden an der neuen Grenze folgende Zolldienststellen errichtet:

Zollamt I Kupfermühle
Zollamt I Flensburg-Weiche
Zollamt I Tondern (auf dänischem Gebiet) — am 2. 1. 1924 aufgehoben —
Zollamt II Harrislee
Zollamt II Böglum
Zollamt II Aventoft
Zollamt II Rosenkranz

Zollabfertigungsstelle Harrislee-Bahnhof (Sommer 1936 aufgehoben)
Zollabfertigungsstelle Süderlügum-Bahnhof (am 2. 1. 1924 aufgehoben)
Postzollabfertigungsstelle Niebüll (am 2. 1. 1924 aufgehoben)

Die Zollinspektionen (G): Neukirchen, Ladelund, Flensburg und Gelting

Im Laufe der Zeit sind noch folgende Dienststellen errichtet worden:

Zollamt I Flensburg-Zollausschluß am 17. 7. 1923 (am 30. 9. 1933 aufgehoben)
Zollamt II Neupepersmark am 28. 12. 1923
Zollamt I Süderlügum am 2. 1. 1924 (am 3. 9. 1968 aufgehoben)
Zollamt I Flensburg-Hafen am 1. 4. 1951
Zollamt II Niebüll am 3. 9. 1968

Vorhanden waren:

Zollamt I Flensburg-Bahnhof
Zollamt II Kappeln
Zollamt II Schleswig und der Bezirk der Steueraufsicht in Flensburg

1 Vorsteher des HZA
2 Ständige Vertreter des Vorstehers
3 ZA Flensburg-Hafen
4 ZA Flensburg-Bahnhof
5 ZA Flensburg-Weiche
6 ZA Kupfermühle
7 ZA Harrislee
8 ZA Böglum
9 ZKom Flensburg
10 BZKom (G) Flensburg
11 ZKom Flensburg-Land
12 ZKom Flensburg-Förde
13 ZKom Gelting/Kappeln
14 ZKom Ladelund/Süderlügum
15 ZKom Neukirchen/Niebüll
16 ZA Flensburg-Zollausschluß
17 ZA Schleswig
18 ZA Kappeln
19 ZA Niebüll
20 ZA Süderlügum
21 ZA Rosenkranz
22 ZA Aventoft
23 ZA Neupepersmark

## 1. Die Vorsteher des Hauptzollamts Flensburg

1 Zoll-Rat Hass, Hermann,
Oberzollinspektor 1904 — 31. 12. 1920
2 Zolldirektor Ling, Heinrich
1. 1. 1921 — 30. 9. 1924
3 Zolldirektor Hansen, Friedrich
1. 10. 1924 — 30. 6. 1934
4 RR Bühmann, Karl
1. 7. 1934 — 7. 2. 1944
5 RR Petersen, Detlef
6. 4. 1944 — 9. 8. 1945
6 RR Dr. Grill, Walter
24. 8. 1945 — 4. 7. 1946
7 RR Kuehn, Eberhard
5. 7. 1946 — 30. 9. 1948
8 RR Plog, Ernst
1. 10. 1948 — 26. 10. 1950
9 RR Reicke, Werner
27. 10. 1950 — 31. 5. 1952
10 RR Twiesselmann, Walter
1. 6. 1952 — 30. 9. 1954
11 RR Dr. Stäglich, Wilhelm
1. 11. 1954 — 19. 11. 1956
12 RR Vogt, Alfred
1. 1. 1957 — 31. 12. 1960
13 ZR Rohdass, Hugo
1. 1. 1961 — 31. 7. 1961
14 ORR Tiedt, Rudolf
1. 8. 1961 — 30. 6. 1970
15 RR Behn, Emil
1. 7. 1970 — 30. 4. 1972
16 ORR Asmussen, Johannes
1. 5. 1972 —

## 2. Ständige Vertreter des Vorstehers des Hauptzollamts Flensburg

1 Oberzollrevisor und Rechnungsrat
Christiansen ? ? ? — 30. 9. 1920
2 ZAmtm Thies
? ? 1921 — 31. 3. 1923
3 ZAmtm Harder, Peter
1, 4. 1923 — 31. 7. 1923
4 ZAmtm Wölle, Ernst
1. 8. 1923 — 30. 4. 1932
5 ZR Bühmann, Karl
17. 5. 1932 — 30. 6. 1934
6 ZR Eggers, Richard
1. 7. 1934 — 31. 8. 1935
7 ZR Fehlberg, Arthur
1. 9. 1935 — 31. 10. 1936
8 ZR Mörs, Wilhelm
1. 11. 1936 — 25. 7. 1938
9 ZR Nagel, Johannes
19. 9. 1938 — 5. 10. 1939
10 ZR Bächle, Oskar
1. 7. 1940 — 10. 4. 1943
11 ZAmtm Balzer, Hermann
11. 4. 1943 — 30. 6. 1945
12 ZAmtm Meyer, Karl
24. 8. 1945 — 3. 6. 1946
13 ZR Möller, Alfred
4. 6. 1946 — 31. 1. 1952
14 ZR Möller, Peter
1. 2. 1952 — 30. 11. 1952
15 ZR Ahlgrimm, Richard
1. 2. 1953 — 30. 6. 1957
16 ZR Heiden, Walter
1. 7. 1957 — 31. 7. 1965
17 OZR Asmussen, Johannes Peter
1. 8. 1965 — 30. 4. 1971
18 OZR Nath, Heinz
1. 5. 1971 — 14. 10. 1974 †
19 RR Heinsohn, Hans
1. 3. 1975 —

## 3. Die Leiter des Packhofes und Vorsteher des Zollamts Flensburg-Hafen

Bis zum Jahre 1941 waren die Leiter des Packhofes, die die Dienstbezeichnung „Sachbearbeiter C" führten, gleichzeitig Leiter des Sachgebietes „Zoll" des Hauptzollamts. Während des Zweiten Weltkrieges und in den ersten folgenden Jahren wurde umgekehrt der Packhof von den jeweiligen Zoll- und Sachgebietsleitern des Hauptzollamts mit verwaltet. Am 1. 4. 1951 wurde aus der „Dienststelle Packhof" das Zollamt Flensburg-Hafen.

1 ZAmtm Thies
vor 1910 — 31. 3. 1923
2 ZAmtm Harder, Peter
1. 4. 1923 — 31. 12. 1930
3 ZAmtm Fischer, Max
12. 1. 1931 — 31. 3. 1937
4 ZAmtm Feuker, Paul
1. 4. 1937 — 30. 11. 1941
5 ZR Bächle, Oskar
1. 12. 1941 — 10. 4. 1943
6 ZAmtm Balzer, Hermann
1943 — 1944
7 ZAmtm Tarnow, Erno
1944 — 1945
8 ZAmtm Meyer, Karl
1945 — 1949
9 ZR Möller, Peter
1950 — 30. 12. 1950
10 OZI Kalbhen, Ludwig
2. 1. 1951 — 30. 4. 1951
11 OZI Huse, Friedrich
1. 5. 1951 — 30. 11. 1951
12 OZI Kramer, Arthur
1. 12. 1951 — 31. 1. 1954
13 OZI Behder, Friedrich
1. 2. 1954 — 31. 8. 1954
14 OZI Hinrichsen, Karl
1. 9. 1954 — 30. 11. 1954
15 ZAmtm Scheerer, Alois
1. 12. 1954 — 30. 4. 1961
16 ZR Kall, Peter
1. 5. 1961 — 31. 8. 1973
17 ZR Schrader, Ernst Wilhelm
1. 9. 1973 — 31. 7. 1974
18 ZR Sönnichsen, Jens (beauftragt)
1. 8. 1974 — 30. 9. 1974
19 ZR Ruhberg, Walter
1. 10. 1974 —

## 4. Zollamt Flensburg-Bahnhof

1 ZI Falke, Wilhelm
1914 — 1920
2 OZI Stampe, ?
? — ?
3 OZI Lawätz, Walter
1922 — 1926
4 OZI Wesslau, Arthur
1926 — 1928
5 OZI Lawätz, Walter
1929 — 31. 10. 1929
6 OZI Körding, Peter
1. 11. 1929 — 30. 6. 1932
7 OZI Richelsen, Hans
1. 7. 1932 — 30. 10. 1935
8 OZI Tarnow, Erno
1. 11. 1935 — 19. 9. 1939
9 OZI Richelsen, Hans
19. 11. 1939 — 31. 10. 1940
10 OZI Vogt, Alfred
1. 11. 1940 — 13. 1. 1943
11 ZAmtm Balzer, Hermann
14. 1. 1943 — 19. 4. 1943
12 OZI Schmidt, Werner
20. 4. 1943 — 29. 5. 1951
13 OZI Schmidt, Erich
17. 5. 1951 — 31 1. 1952
14 OZI Wegner, Willy
1. 2. 1952 — 30. 4. 1952
15 OZI Schmidt, Erich
1. 5. 1952 — 19. 2. 1953
16 OZI Petran, Robert
20. 2. 1953 — 17. 9. 1953
17 ZAmtm Otte, Walter
1. 11. 1953 — 30. 4. 1961
18 ZR Bertus, Max
1. 5. 1961 — 31. 10. 1970
19 ZAmtm Ullrich, Erich (beauftr.)
1. 11. 1970 — 30. 4. 1971
20 ZAmtm Köhn, Wolfgang (beauftr.)
1. 5. 1971 — 31. 10. 1971
21 ZR Wecke, Horst
1. 11. 1971 — 31. 3. 1973

Das Zollamt wurde mit Wirkung 1. 4. 1973 in eine Zollabfertigungsstelle des Zollamts Flensburg-Weiche umgewandelt.

## 5. Zollamt Flensburg-Weiche

Eisenbahnzollamt für den Güterverkehr errichtet im August 1920

1 OZS Konsalig,
Aug. 1920 — Dez. 1920
2 ZI Bauch, Edwin
1. 1. 1921 — ? ? 1924
3 ZI Schröder, Ludwig
? ? 1924 — ? ? 1927
4 ZI Heinsohn, Hermann
1. 3. 1927 — 28. 2. 1929
5 ZI Lohse, Hans
1. 3. 1929 — 31. 7. 1932
6 ZI Wieckhorst, Johannes
1. 8. 1932 — 31. 3. 1938
7 OZI Weller, Arthur
1. 4. 1938 — 30. 1. 1940
8 ZI Weihmann, Friedrich (i. V.)
1. 2. 1940 — 11. 3. 1942
9 OZI Hesse, Albert
12. 3. 1942 — 1. 1. 1943
10 OZI Rathjen, Emil
5. 1. 1943 — 31. 1. 1946
11 OZI Möller, Alfred
23. 2. 1946 — 24. 6. 1946
12 OZI Wegner, Wilhelm
27. 6. 1946 — 21. 5. 1951
13 ZAmtm Adomeit, Walter
22. 5. 1951 — 30. 4. 1955
14 ZAmtm Gang, Walter
1. 5. 1955 — 30. 10. 1956
15 OZI Kall, Peter (i. V.)
1. 11. 1956 — 27. 5. 1957
16 ZAmtm Schumann, Fritz
28. 5. 1957 — 31. 1. 1964
17 ZR Schachtschneider, Werner
1. 2. 1964 — 31. 5. 1977
18 ZAM Behrendt, Helmut (i. V.)
1. 6. 1977 —

## 6. Zollamt Kupfermühle

Landstraßenzollamt an der Chaussee Flensburg-Åbenrå, heute Europastraße 3, errichtet am 15. 6. 1920

1 OZS Brüchmann, Otto
1. 7. 1920 — 15. 6. 1923
2 ZI Richelsen, Hans
16. 6. 1923 — 31. 8. 1929
3 OZS Kruse, Johannes
1. 9. 1929 — 31. 7. 1932
4 OZI Havemann, Paul
1. 8. 1932 — 30. 6. 1938
5 OZI Möller, Alfred
1. 7. 1938 — 18. 11. 1939
6 OZI Tarnow, Erno
20. 11. 1939 — 18. 2. 1940
7 OZI Lafrenz, Karl
30. 9. 1940 — 11. 11. 1940
8 OZI Möller, Alfred
18. 11. 1940 — 24. 1. 1942
9 OZI Inselmann, Robert
2. 2. 1942 — 23. 4. 1943
10 OZI Vogt, Alfred
24. 4. 1943 — 2. 11. 1945
11 OZI Glass, Otto
1. 3. 1946 — 24. 6. 1946
12 OZI Möller, Alfred
25. 6. 1946 — 30. 10. 1948
13 OZI Olfermann, Wilhelm
1. 11. 1948 — 30. 11. 1951
14 OZI Zahn, Max
1. 12. 1951 — 11. 2. 1952
15 ZI Müller, Rudolf (i. V.)
12. 2. 1952 — 31. 3. 1952
16 ZAmtm Olfermann, Wilhelm
1. 4. 1952 — 31. 8. 1962
17 ZOI Pütz, Wilhelm
1. 9. 1962 — 31. 12. 1962
18 OZR Kiär, Werner
16. 1. 1963 — 31. 12. 1970
19 ZR Meier, Erich (beauftragt)
1. 1. 1971 — 30. 4. 1971
20 OZR Mey, Hans
1. 5. 1971 —

## 7. Zollamt Harrislee

Landstraßenzollamt am alten Ochsenweg, errichtet am 15. 6. 1920; geschlossen vom 8. 5. 1945 bis 14. 10. 1950

1 ZS Pauli, Wilhelm
25. 6. 1920 — 29. 7. 1922
2 ZS Johannsen, Andreas
1. 8. 1922 — ? ? 1922
3 ZS Stade, Ferdinand
? ? 1922 — 6. 12. 1923
4 OZS Reißner, Gustav
7. 12. 1923 — 31. 10. 1928
5 ZI Breyer, Wilhelm
1. 11. 1930 — 31. 3. 1935
6 ZI Johannsen, Fritz
1. 4. 1935 — 31. 3. 1937
7 ZI Penckwitt, Hans
1. 4. 1937 — 2. 1. 1939
8 ZI Henckel, Rudolf
3. 1. 1939 — 9. 9. 1939
9 OZS von Appen, Wilhelm (i. V.)
10. 9. 1939 — 10. 1. 1943
10 OZS Schütz, Franz (i. V.)
11. 1. 1943 — 8. 5. 1945
11 ZI Hansen, Willy
15. 5. 1950 — 2. 12. 1951
12 OZI Wegner, Wilhelm
3. 12. 1951 — 31. 3. 1952
13 ZOI Hansen, Willy
1. 4. 1952 — 31. 3. 1960
14 ZOI Brandt, Heinrich
1. 4. 1960 — 30. 10. 1960
15 ZAmtm Petersen, Oswald
1. 11. 1960 — 27. 12. 1963
16 ZOI Schrader, Ernst Wilhelm (i. V.)
28. 12. 1963 — 31. 3. 1965
17 ZAmtm Asmussen, Johannes Peter
1. 4. 1965 — 31. 7. 1965
18 ZR Mey, Hans
1. 8. 1965 — 30. 4. 1971
19 OZR Meier, Erich
1. 5. 1971 —

## 8. Zollamt Böglum

Landstraßenzollamt an der Landstraße Tønder—Niebüll, errichtet am 15. 6. 1920

1 ZS Jessen, Max
17. 7. 1920 — 30. 9. 1920
2 ZS Kamps, Carl
1. 10. 1920 — 7. 12. 1923
3 ZS Eggebrecht, Wilhelm
8. 12. 1923 — 15. 10. 1927
4 ZS Gottschalk, Franz
16. 10. 1927 — 31. 3. 1930
5 OZS Damerius, Otto
1. 3. 1930 — 6. 1. 1933
6 ZI Mundt, Friedrich
16. 3. 1933 — 30. 10. 1935
7 ZI Pietsch, Wilhelm
1. 11. 1935 — 15. 1. 1938
8 ZI Köster, Hans Jürgen
1. 3. 1938 — 29. 2. 1940
9 OZS Krambeer, Hermann (i. V.)
1. 3. 1940 — 31. 7. 1945
10 OZI Petersen, Oswald
1. 8. 1945 — 30. 9. 1945
11 OZS Krambeer, Hermann (i. V.)
1. 10. 1945 — 9. 10. 1947
12 ZI Hansen, Willi
10. 11. 1947 — 14. 5. 1950
13 ZI Neubauer, Max
15. 5. 1950 — 25. 4. 1952
14 ZI Rohwer, Werner
1. 8. 1952 — 14. 7. 1953
15 ZI Höcke, Gerhard
15. 7. 1953 — 31. 12. 1953
16 ZI Jensen, Heinz
4. 1. 1954 — 28. 2. 1957
17 ZI Bergmann, Ernst
1. 3. 1957 — 20. 4. 1960
18 ZI Starbusch, Harald
21. 4. 1960 — 26. 11. 1961
19 ZOI Aulbach, Kurt
27. 11. 1961 — 31. 8. 1968
20 ZOI Starbusch, Harald
1. 9. 1968 — 14. 4. 1969
21 ZAmtm Schulz-Bode, Lothar
15. 4. 1969 —

## 9. Zollkommissariat Flensburg

1 ZI Harder, Peter
vor 1910 — 30. 9. 1920
2 OZI Beckendorf, Hans
1. 10. 1920 — 31. 3. 1922
3 OZI Bostelmann, Arthur
1. 4. 1922 — ? 1923
4 OZI Wessel, Adolf
? 1924 — 31. 8. 1925
5 ZI Heinsohn, Hermann
1. 9. 1925 — 30. 4. 1926
6 BZKom (St) Petersen, Hermann
1. 5. 1926 — 31. 3. 1933
7 BZKom (St) Schürer, Fritz
1. 4. 1933 — 31. 8. 1936
8 BZKom (St) Kalbhen, Ludwig
1. 9. 1936 — 31. 1. 1943
9 BZKom (St) Jansen, Karl
1. 2. 1943 — 1. 12. 1945
10 BZKom Kramer, Arthur
20. 12. 1945 — 30. 11. 1951
11 BZKom Olfermann, Wilhelm
1. 12. 1951 — 30. 3. 1952
12 BZKom Behder, Friedrich
1. 4. 1952 — 31. 1. 1954
13 BZKom Behn, Emil
1. 2. 1954 — 30. 6. 1957
14 ZOI Tiedgen, Waldemar
1. 7. 1957 — 31. 10. 1960
15 ZOI Brandt, Heinrich
1. 11. 1960 — 30. 11. 1964
16 ZAmtm Gebauer, Gerhard
1. 12. 1964 — 31. 12. 1969
17 ZAmtm Ruhberg, Walter
1. 1. 1970 — 30. 9. 1974
18 ZAM Martens, Werner
1. 10. 1974 — 31. 12. 1976

Das Zollkommissariat Flensburg wurde mit Wirkung 1. 1. 1977 aufgehoben.
Seine Aufgaben nimmt seit diesem Zeitpunkt das neu errichtete „Sachgebiet für Außenprüfung und Steueraufsicht" des Hauptzollamts Flensburg wahr.

## 10. Bezirkszollkommissariat (G) Flensburg

Am 15. 6. 1920 von Christiansfeld nach Flensburg verlegt

1 Oberzollkontrolleur (G) Beckendorf, Hans 15. 6. 1920 — 31. 10. 1920
2 ZI (G) Schlüter, Alex
1. 11. 1920 — 30. 11. 1922
3 ZI (G) Tarnow, Erno
? 1923 ?
4 ZI (G) Schlüter, Alex
1. 4. 1924 — 31. 3. 1925
5 ZI (G) Wiekhorst, Johannes
1. 4 1925 — 31. 3. 1926
6 ZI (G) Abraham, Bruno
1. 4. 1926 — 31. 8. 1929
7 BZKom (G) Wesemeyer, Alex
1. 9. 1929 — 31. 8. 1932
8 BZKom (G) Heinz, Leonhard
15. 9. 1932 — 29. 6. 1936
9 RegAss Dr. Dittmar, Erich
30. 6. 1936 — 31. 12. 1936
10 BZKom (G) Zahn, Max
1. 1. 1937 — 31. 10. 1937

Am 1. 11. 1937 Teilung des Bezirks in Flensburg-Land und Flensburg-Wasser, später Förde.
BZKom (G) Zahn übernimmt Flensburg-Land
BZKom (G) Olfermann übernimmt Flensburg-Wasser

## 11. Zollkommissariat Flensburg-Land

Errichtet am 1. 11. 1937 nach Teilung des BZKom (G) Flensburg in Flensburg-Land und Flensburg-Wasser jetzt Flensburg-Förde

10 BZKom (G) Zahn, Max
1. 11. 1937 — 14. 7. 1940
11 ZI Köpke, Hans (i. V.)
15. 7. 1940 — 10. 11 1940
12 OZI Lafrenz, Karl
11. 11. 1940 — 1. 1. 1941
13 OZI Vogt, Alfred
8. 1. 1941 — 31. 3. 1941

14 ZI Köpke, Hans (i. V.)
1. 4. 1941 — 9. 6. 1941

15 BZKom (G) Seeger, Theodor
10. 6. 1941 — 31. 1. 1945

16 ZI Knees, Franz (i. V.)
1. 2. 1945 — 9. 3. 1945

17 BZKom (G) Johannsen, Fritz
10. 3. 1945 — 18. 5. 1945

18 BZKom (G) Zahn, Max
19. 5. 1945 — 15. 2. 1947

19 ZGKom Jochimsen, Hermann
18. 2. 1947 — 16. 11. 1952

20 RegAss Hohl, Alois
17. 11. 1952 — 1. 6. 1953

21 RegAss Dr. Pingel, Klaus
27. 5. 1953 — 31. 10. 1953

22 ZI Asmussen, Johannes Peter
1. 11. 1953 — 31. 1. 1954

23 ZOI Hermann, Herbert
1. 2. 1954 — 31. 8. 1958

24 ZOI Münzner, Erich
1. 9. 1958 — 30. 9. 1961

25 ZOI Ullrich, Erich
1. 10. 1961 — 30. 9. 1964

26 ZOI Bergmann, Ernst
1. 10. 1964 — 30. 11. 1967

27 RegAss Drees, Franz
1. 12. 1967 — 31. 3. 1968

28 ZAmtm Jäckel, Wolfgang
1. 4. 1968 — 30. 4. 1971

29 ZAmtm Siegel, Norbert
1. 5. 1971 — 31. 8. 1973

30 ZAmtm Wittke, Günter
1. 9. 1973 — 31. 8. 1976

31 ZAM Mensing, Peter-Adolf
1. 9. 1976 —

## 12. Zollkommissariat Flensburg-Förde

Errichtet am 1. 11. 1937 nach Teilung des BZKom (G) Flensburg in Flensburg-Land und Flensburg-Wasser, jetzt Flensburg-Förde

11 ZGKom Olfermann, Wilhelm
1. 11. 1937 — 31. 5. 1947

12 ZGKom Uhde, Friedrich
1. 6. 1947 — 30. 6. 1951

13 ZGKom Bauer, Josef
1. 7. 1951 — 31. 1. 1954

14 ZGKom Tiedgen, Waldemar
1. 2. 1954 — 30. 6. 1957

15 ZOI Meier, Erich
1. 7. 1957 — 15. 1. 1960

16 RegAss Bannenberg, Johannes
16. 1. 1960 — 29. 4. 1960

17 ZOI Schrader, Ernst-Wilhelm
30. 4. 1960 — 31. 5. 1963

18 ZOI Sarau, Herbert
1. 6. 1963 — 31. 10. 1966

19 ZAmtm Junge, Jürgen
1. 11. 1966 — 5. 1. 1969

20 RegAss Dr. Hohrmann, Friedrich
1. 1. 1969 — 31. 5. 1969

21 ZAmtm Sönnichsen, Jens
1. 6. 1969 — 30. 6. 1972

22 ZAmtm Grade, Hans-Jürgen
1. 7. 1972 — 31. 7. 1975

23 ZAM Blieffert, Hans-Henning
1. 8. 1975 —

## 13. Zollkommissariat Gelting/Kappeln

Am 15. 6. 1920 von Augustenburg/Alsen nach Kattrott bei Gelting und am 5. 12. 1952 nach Kappeln verlegt, am 31. 5. 1961 aufgelöst und vom ZKom Flensburg-Förde übernommen

1 Oberzollkontrolleur (G) Hinrichsen, Harald 15. 6. 1920 — 31. 1. 1923

2 ZI (G) Stöhwhase, Wilhelm
1. 2. 1923 — ? 1924

3 ZI (G) Maaß, Carl
? 1925 — 30. 9. 1927

4 ZI (G) Möller, Peter
1. 10. 1927 — 30. 4. 1929

5 BZKom (G) Schmidt, Carl
1. 5. 1929 — 30. 9. 1932

6 BZKom (G) Scholz, Gerhard
1. 10. 1932 — 31. 12. 1936

7 BZKom (G) Wagner, Alfred
1. 1. 1937 — 10. 5. 1940

8 ZI Uhde, Friedrich
11. 5. 1940 — 31. 8. 1945

9 ZGKom Wagner, Alfred
1. 9. 1945 — 31. 3. 1949

10 ZGKom Bürkner, Wilhelm
1. 4. 1949 — 15. 7. 1953

11 ZGKom Preuße, Hans-Heinrich
16. 7. 1953 — 14. 4. 1957

12 ZOI Brandt, Heinrich
15. 4. 1957 — 2. 3. 1960

13 RegAss Scherping, Egon
3. 3. 1960 — 6. 8. 1960

14 ZOI Blauert, Günther
7. 8. 1960 — 31. 5. 1961

## 14. Zollkommissariat Ladelund/Süderlügum

Am 15. 6. 1920 von Schottburg nach Ladelund und im Juni 1944 nach Süderlügum verlegt

1 Oberzollkontrolleur (G) Lorentz, Paul
15. 6. 1920 — 30. 11. 1920

2 ZI (G) Jensen, Wilhelm
1. 12. 1920 — 31. 3. 1922

3 ZI (G) Lüpkes, Fritz
1. 4. 1922 — ? 1924

4 ZI (G) Rubahn, Herbert
? 1925 — 30. 9. 1927

5 BZKom (G) Thomas, Johannes
1. 10. 1927 — 14. 10. 1933

6 BZKom (G) Kalbhen, Ludwig
1. 11. 1933 — 9. 9. 1936

7 RegAss Dr. Arndt, Walter
10. 9. 1936 — 31. 3. 1937

8 BZKom (G) Palatz, Franz
1. 4. 1937 — 12. 2. 1941

9 BZKom (G) Müller, Lothar
12. 2. 1941 — 15. 3. 1942

10 ZI Petersen, Oswald (i. V.)
16. 3. 1942 — 2. 10. 1942

11 BZKom (G) Heisig, Alfred
3. 10. 1942 — 14. 5. 1945

12 BZKom (G) Rohdass, Hugo
15. 5. 1945 — 19. 6. 1945

13 OZI Kopitz, Max
20. 6. 1945 — 6. 7. 1945

14 BZKom (G) Rohdass, Hugo
20. 7. 1945 — 30. 11. 1945

15 OZI Petersen, Oswald
1. 12. 1945 — 14. 12. 1945

16 ZGKom Espe, Walter
15. 12. 1945 — 18. 5. 1947

17 ZGKom Ramsperger, Ferdinand
19. 5. 1947 — 31. 5. 1949

18 ZGKom Grüder, Fritz
1. 6. 1949 — 31. 8. 1952

19 RegAss Dr. Stäglich, Wilhelm
1. 9. 1952 — 31. 1. 1953

20 ZGKom Müller, Rudolf
1. 2. 1953 — 30. 4. 1957

21 RR Winkler, Gerhard
1. 5. 1957 — 30. 9. 1957

22 ZI Schrader, Ernst-Wilhelm
1. 10. 1957 — 23. 7. 1958

23 ZOI Gieratz, Walter
24. 7. 1958 — 11. 6. 1961

24 ZOI Kottek, Walter
12. 6. 1961 — 31. 1. 1965

25 ZOI Fluhr, Albert
1. 2. 1965 — 14. 3. 1965

26 ZAmtm Schellenberg, Kurt
15. 3. 1965 — 1. 5. 1968

27 ZAmtm Stüber, Günter
2. 5. 1968 — 30. 6. 1970

28 ZOI Siegel, Norbert
1. 7. 1970 — 30. 4. 1971

29 ZAmtm Schönknecht, Gert
1. 5. 1971 — 31. 7. 1973

30 ZOI Jeßen, Andreas
1. 8. 1973 — 31. 10. 1975

31 ZOI Mellenthin, Günter
1. 11. 1975 —

## 15. Zollkommissariat Neukirchen/Niebüll

Am 15. 6. 1920 von Spandet nach Neukirchen (Südtondern) und am 1. 4. 1941 nach Niebüll verlegt, am 1. 7. 1968 aufgehoben

1 Oberzollkontrolleur (G) Jacobsen
15. 6. 1920 — 14. 9. 1920
2 ZI (G) Barg, August
15. 9. 1920 — 14. 4. 1924
3 ZI (G) Malchow, Arthur
15. 4. 1924 — 31. 1. 1926
4 ZI (G) Wiekhorst, Johannes
1. 2. 1926 — 30. 9. 1927
5 ZI (G) Dahl, Heinrich
1. 10. 1927 — 30. 3. 1929
6 BZKom (G) Heinsohn, Hermann
1. 4. 1929 — 30. 9. 1932
7 BZKom (G) Brandt, Gerhard
1. 10. 1932 — 31. 10. 1934
8 BZKom (G) Möller, Peter
1. 11. 1934 — 31. 12. 1935
9 BZKom (G) Dahl, Heinrich
1. 1. 1936 — 30. 10. 1938
10 BZKom (G) Rohdass, Hugo
1. 12. 1938 — 9. 6. 1940
11 ZI Kall, Peter
10. 6. 1940 — 30. 6. 1945
12 OZI Nossenheim, Otto
1. 7. 1945 — 3. 9. 1945
13 OZI Penckwitt, Hans
4. 9. 1945 — 12. 10. 1945
14 ZGKom Beeskow, Erich
11. 1. 1946 — 14. 8. 1950
15 ZGKom Nissen, Reinhard
15. 8. 1950 — 30. 6. 1951
16 ZGKom Krebs, Artur
1. 7. 1951 — 31. 12. 1953
17 ZGKom Tondern, Hermann
1. 1. 1954 — 31. 5. 1957
18 ZOI Motullo, Günther
1. 6. 1957 — 15. 11. 1960
19 ZOI Johannsen, Wilhelm
16. 11. 1960 — 30. 11. 1963
20 ZOI Witt, Kurt
1. 12. 1963 — 30. 6. 1968

## 16. Zollamt Flensburg-Zollausschluß

Errichtet am 17. 7. 1923 als Zollamt Flensburg-Freihafen, im Januar 1924 in Zollamt Flensburg-Zollausschluß umbenannt, am 1. 7. 1933 aufgehoben

1 ZI Kruse, Ernst
17. 7. 1923 — ? ? 1924
2 ZI Abraham, Bruno
? ? 1924 — ? ? 1925
3 ZI Schlüter, Alex
1. 4. 1925 — 19. 6. 1927
4 ZI Barg, Richard
1. 7. 1927 — 31. 3. 1930
5 ZI Freudenstein, Georg
1. 4. 1930 — 30. 9. 1933

## 17. Zollamt Schleswig

Vom 1. 3. 1945 — 19. 4. 1949 geschlossen

1 ZI Jacobi, Albert
1. 2. 1920 — 31. 12. 1922
2 ZI Hindberg, Gustav
1. 1. 1923 — 28. 2. 1927
3 ZI Klinghoff, August
1. 3. 1927 — 30. 6. 1930
4 ZI Brüchmann, Otto
1. 7. 1930 — 28. 2. 1945
5 ZI Hoffmann, Friedrich
20. 4. 1949 — 31. 12. 1954
6 ZI Heinsohn, Hans
1. 1. 1955 — 31. 8. 1957
7 ZI Greinert, Helmut
1. 9. 1957 — 30. 9. 1960
8 ZI Martens, Werner
1. 10. 1960 — 30. 1. 1964

9 ZI Brodda, Heinz
1. 2. 1964 — 16. 10. 1966

10 ZOI Ulrichsen, Gert
17. 10. 1966 — 14. 10. 1967

11 ZOI Rieck, Horst-Lothar
15. 10. 1967 — 31. 3. 1971

12 ZOI Sarnow, Helmut
1. 4. 1971 — 31. 7. 1974

13 ZBI Torning, Peter (beauftragt)
1. 8. 1974 — 30. 9. 1974

14 ZOI Jepsen, Hans-Peter
1. 10. 1974 — 31. 10. 1975

15 ZOI Hansen, Uwe
1. 11. 1975 — 30. 6. 1977

16 ZOI Classen, Rolf
1. 7. 1977 —

## 18. Zollamt Kappeln

1 Oberzolleinnehmer Petersen
?? 1920 — ?? 1923

2 ZI Grötsch, Eduard
1. 11. 1923 — 31. 3. 1939

3 ZI Gottschalk, Franz
1. 4. 1939 — 31. 8. 1951

4 ZI Buchholtz, Johannes
1. 9. 1951 — 31. 5. 1961

5 ZI Ingwersen, Hans
1. 6. 1961 — 4. 5. 1964

6 ZOI Prost, Ferdinand
5. 5. 1964 — 1. 4. 1973

7 ZAM Schmidt, Heinz
2. 4. 1973 —

## 19. Zollamt Niebüll

Ersatz für das Zollamt Süderlügum

Errichtet am 3. September 1968 zur Abfertigung des gesamten grenzüberschreitenden Personen- und Warenverkehrs auf der Eisenbahnstrecke Husum—Tønder—Esbjerg und zurück

1 ZBI Stresing, Eckart
3. 9. 1968 —

## 20. Zollamt Süderlügum

Eisenbahnzollamt an der Bahnlinie Ribe—Tønder—Husum—Hamburg, errichtet am 2. 1. 1924, am 3. 9. 1968 aufgehoben

1 ZI Martens, Otto
16. 12. 1923 — 30. 9. 1924

2 ZI Tarnow, Erno
1. 10. 1924 — ? 7. 1927

3 ZI Steen, Heinrich
? ? 1927 — ? ? 1933

4 ZI Väkenstedt, Hans
31. 7. 1933 — 30. 11. 1935

5 ZI Fenor, Otto
1. 12. 1935 — ? 11. 1937

6 OZS Fick, Karl (i. V.)
? 11. 1937 — 28. 2. 1938

7 ZI Petersen, Oswald
1. 3. 1938 — 15. 7. 1940

8 ZS Hartmann, Otto (i. V.)
16. 7. 1940 — 21. 10. 1942

9 OZS Präger, Otto (i. V.)
17. 11. 1942 — 30. 9. 1945

10 OZI Petersen, Oswald
1. 10. 1945 — 31. 1. 1949

11 OZS Präger, Otto (i. V.)
1. 2. 1949 — 31. 8. 1949

12 ZI Lipski, Hermann
1. 9. 1949 — 19. 2. 1953

13 OZS Westphal, Walter (i. V.)
20. 2. 1953 — 31. 5. 1955

14 ZI Schrader, Ernst-Wilhelm
1. 6. 1955 — 30. 9. 1957

15 ZI Steege, Gerhard
1. 10. 1957 — 27. 7. 1958

16 ZI Schrader, Ernst-Wilhelm
28. 7. 1958 — 31. 8. 1958

17 ZI Rückert, Kurt
1. 9. 1958 — 31. 10. 1962

18 ZOI Otte, Kurt
1. 11. 1962 — 3. 3. 1968

19 ZHS Schmidt, Karl-Heinz (i. V.)
4. 3. 1968 — 3. 9. 1968

## 21. Zollamt Rosenkranz

Landstraßenzollamt an der Landstraße Rudbøl—Neukirchen, errichtet am 15. 6. 1920, vom 8. 5. 1945 — 6. 4. 1951 geschlossen

1 ZAss Weihmann, Friedrich
15. 6. 1920 — 14. 3. 1921

2 OZS Gorr, Friedrich
16. 3. 1921 — 31. 12. 1927

3 OZS Holst, Wilhelm
1. 1. 1928 — 31. 7. 1933

4 OZS Möhl, Theodor
1. 8. 1933 — 31. 12. 1937

5 OZS Pfeiffer, Carl
1. 1. 1938 — 26. 3. 1945

6 OZS Neuenfeld, Ernst
27. 3. 1945 — 28. 2. 1956

7 OZS Hecht, Wilhelm
1. 3. 1956 — 30. 11. 1956

8 ZOS Pukies, Franz
1. 12. 1956 — 31. 12. 1962

9 ZHS Scheffler, Wilhelm
1. 1. 1963 — 30. 4. 1969

10 ZOS Hammermeister, Ewald
2. 5. 1969 — 26. 8. 1970

11 ZHS Rentel, Konrad
27. 8. 1970 —

## 22. Zollamt Aventoft

Landstraßenzollamt an der Landstraße Tønder—Neukirchen, errichtet am 15. 6. 1920, vom 8. 5. 1945 — 6. 4. 1951 geschlossen, vom 1. 4. 1966 — 28. 9. 1966 von Grenzbeamten verwaltet.

1 ZS Dieskau, Paul Gustav
? ? 1920 — ? ? 1926

2 OZS Tewes, Richard
? ? 1927 — 14. 11. 1930

3 OZS Belusa, Paul
15. 11. 1930 — 31. 3. 1935

4 ZS Krambeer, Hermann
1. 4. 1935 — 31. 12. 1937

5 ZS Wewetzer, Otto
1. 1. 1938 — 25. 10. 1939

6 ZS Lichtenstein, Paul
? ? 1939 — ? ? 1940

7 ZS Krentel, Hans
? ? 1940 — 30. 3. 1941

8 ZS Wittfoth, Karl-Heinz
1. 4. 1941 — 27. 7. 1943

9 ZS Ramm, Werner
28. 7. 1943 — 8. 12. 1943

10 ZS Krentel, Hans
9. 12. 1943 — 4. 5. 1944

11 ZS Ramm, Werner
5. 5. 1944 — 8. 5. 1945

12 ZS Lindemann, Otto
7. 4. 1951 — 31. 12. 1958

13 ZOS Seeck, Paul
1. 1. 1959 — 28. 2. 1959

14 ZS Lindemann, Otto
1. 3. 1959 — 31. 3. 1966

15 ZHS Bünger, Ulrich
29. 9. 1966 —

## 23. Zollamt Neupepersmark

Landstraßenzollamt an der Landstraße Rens—Ladelund,
am 28. 12. 1923 eröffnet, vom 8. 5. 1945 — 6. 4. 1951 geschlossen

1 ZS Stade, Ferdinand
7. 12. 1923 — 30. 4. 1926
2 ZS Prehn, Emil
1. 5. 1926 — 31. 3. 1930
3 ZS Bayer, Julius
1. 4. 1930 — 31. 10. 1932
4 ZS Grunewald, Franz
1. 11. 1932 — 31. 10. 1936
5 ZS Bulgrin, Albert
1. 11. 1936 — 30. 3. 1939
6 OZS Siem, Hermann
1. 4. 1939 — 8. 5. 1945
7 ZS Gerber, Ernst
1. 4. 1951 — 30. 6. 1958
8 ZOS Haltner, Wilhelm
1. 7. 1958 — 5. 9. 1960
9 ZHS Freund, Hans
6. 9. 1960 — 2. 2. 1970
10 ZOS Jessen, Bernd Johannes
3. 2. 1970 — 18. 3. 1970
11 ZOS Brügmann, Rudolf
19. 3. 1970 — 30. 11. 1970
12 ZHS Jessen, Bernd Johannes
1. 12. 1970 —

*Anhang 14*

## Verkehrszahlen der Zollämter und Zollabfertigungsstellen des Hauptzollamts Flensburg[359]

a) Flensburg-Hafen
b) Flensburg-Bahnhof
c) Flensburg-Weiche
d) Kupfermühle
e) Harrislee
f) Böglum
g) Kappeln und Gelting-Mole
h) Maasholm
i) Langballigau
j) Glücksburg
k) Neupepersmark
l) Süderlügum-Niebüll
m) Aventoft
n) Rosenkranz
o) Schleswig

## Zollamt Flensburg-Hafen

| | Eingereiste Personen | Gestellte Fahrgastschiffe | Gestellte Fracht-, Vieh- u. Fischereifahrzeuge | Eingeführte Rinder | Eingeführte Schweine | Einnahmen DM |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1952 | 19.137 | 4.542 | 2.567 | 34.350 | 3.319 | Das Zollamt hat keine eigene Kasse. |
| 1953 | 28.806 | 5.584 | 2.509 | 33.033 | 28.821 | Die Kassengeschäfte werden durch |
| 1954 | 32.985 | 5.435 | 3.073 | 40.473 | 46.733 | die Zollkasse des Hauptzollamts |
| 1955 | 67.702 | 3.623 | 3.344 | 67.649 | 33.670 | wahrgenommen. Bis 1961 sind die |
| 1956 | 53.526 | 5.210 | 3.646 | 69.034 | 49.386 | Einnahmen des ZA nicht besonders |
| 1957 | 69.630 | 4.984 | 2.753 | 59.325 | 29.799 | festgehalten. Sie sind in den Ein- |
| 1958 | 541.386 | 11.455 | 2.762 | 71.342 | 32.534 | nahmen des HZA enthalten, aus denen |
| 1959 | 833.309 | 16.147 | 2.672 | 72.356 | 38.503 | sie nicht mehr zu ermitteln sind. |
| 1960 | 871.614 | 16.557 | 3.798 | 68.398 | 37.918 | Erst ab 1962 werden beim ZA |
| 1961 | 991.448 | 17.866 | 3.523 | 64.784 | 37.522 | besondere Anschreibungen geführt. |
| 1962 | 1.287.850 | 18.783 | 3.493 | 48.841 | 28.661 | 23.602.406 |
| 1963 | 1.596.553 | 18.862 | 2.719 | 51.935 | 28.238 | 21.328.159 |
| 1964 | 1.466.467 | 15.175 | 2.786 | 48.004 | 10.861 | 19.471.389 |
| 1965 | 1.617.549 | 14.524 | 3.044 | 67.752 | 10.806 | 26.460.244 |
| 1966 | 1.401.416 | 13.418 | 2.402 | 34.857 | 9.360 | 23.899.438 |
| 1967 | 1.629.618 | 13.345 | 1.970 | 19.406 | 5.782 | 24.299.283 |
| 1968 | 2.320.812 | 13.966 | 2.041 | 30.078 | 4.653 | 28.395.075 |
| 1969 | 2.550.997 | 13.880 | 1.804 | 34.505 | 4.641 | 37.991.773 |
| 1970 | 2.477.730 | 14.380 | 1.782 | 32.112 | 6.139 | 39.538.995 |
| 1971 | 2.046.828 | 12.695 | 1.313 | 30.639 | 3.105 | 39.575.795 |
| 1972 | 1.959.497 | 13.209 | 1.342 | 10.278 | 4.557 | 38.845.926 |
| 1973 | 2.068.457 | 13.903 | 1.065 | 433 | 99 | 37.850.873 |
| 1974 | 1.688.964 | 12.863 | 1.135 | | | 41.660.762 |
| 1975 | 1.820.180 | 14.783 | 1.169 | ab Februar 1973 | | 52.077.793 |
| 1976 | 1.663.459 | 16.417 | 1.224 | Ende der | | 60.807.182 |
| 1977 | 1.635.757 | 15.432 | 1.291 | Viehschiffahrt | | 63.171.636 |

Zollamt Flensburg-Bahnhof

— ab 1974 Zollabfertigungsstelle des Zollamts Flensburg-Weiche —

| | Eingereiste Personen | Einnahmen DM | | Eingereiste Personen | Einnahmen DM |
|---|---|---|---|---|---|
| 1952 | 314.825 | 301.000 | 1965 | 154.074 | 2.991.049 |
| 1953 | 277.453 | 268.000 | 1966 | 146.466 | 2.752.878 |
| 1954 | 206.497 | 330.000 | 1967 | 128.193 | 2.348.670 |
| 1955 | 202.764 | 417.000 | 1968 | 123.313 | 3.638.530 |
| 1956 | 221.404 | 508.000 | 1969 | 131.158 | 4.007.107 |
| 1957 | 233.566 | 914.000 | 1970 | 133.469 | 4.459.577 |
| 1958 | 197.207 | 1.233.000 | 1971 | 142.070 | 4.552.664 |
| 1959 | 182.376 | 1.382.000 | 1972 | 153.708 | 3.477.180 |
| 1960 | 191.731 | 1.483.000 | 1973 | 166.451 | 1.528.729 |
| 1961 | 239.704 | 1.935.000 | 1974 | 174.612 | 1.379.200 |
| 1962 | 208.615 | 3.074.000 | 1975 | 178.421 | 1.385.870 |
| 1963 | 182.535 | 2.450.787 | 1976 | 161.924 | 1.347.841 |
| 1964 | 151.392 | 2.696.861 | 1977 | 171.359 | 1.131.194 |

Zollamt Flensburg-Weiche

| | Eingereiste Personen | Gestellte Waggons | Einnahmen DM | | Eingereiste Personen | Gestellte Waggons | Einnahmen DM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1952 | 11.567 | 72.748 | 4.045.000 | 1965 | 9.443 | 73.981 | 8.137.710 |
| 1953 | 12.027 | 74.070 | 1.646.000 | 1966 | 8.405 | 68.813 | 9.326.124 |
| 1954 | 12.508 | 82.263 | 4.183.000 | 1967 | 9.012 | 67.861 | 6.412.161 |
| 1955 | 12.176 | 82.638 | 5.084.000 | 1968 | 8.339 | 64.027 | 8.934.742 |
| 1956 | 12.235 | 92.583 | 4.183.000 | 1969 | 7.029 | 81.442 | 10.649.240 |
| 1957 | 13.327 | 103.744 | 4.351.000 | 1970 | 3.480 | 22.829 | 12.308.282 |
| 1958 | 13.506 | 107.703 | 4.193.000 | 1971 | 2.748 | 16.945 | 10.314.751 |
| 1959 | 12.229 | 97.230 | 3.555.000 | 1972 | 3.141 | 15.061 | 12.640.760 |
| 1960 | 12.682 | 105.999 | 3.944.000 | 1973 | 3.637 | 9.775 | 15.647.486 |
| 1961 | 12.402 | 105.654 | 5.510.000 | 1974 | 5.073 | 7.587 | 17.622.632 |
| 1962 | 862 | 111.750 | 9.700.000 | 1975 | 3.850 | 4.652 | 13.421.847 |
| 1963 | 1.183 | 120.561 | 10.252.272 | 1976 | 4.501 | 2.662 | 10.462.340 |
| 1964 | 11.101 | 82.649 | 9.460.319 | 1977 | 4.697 | 2.349 | 8.181.246 |

Zollamt Kupfermühle

| | Eingereiste Personen | Kraftfahrzeuge Pkw u. Kräder | Busse | Lkw | Einnahmen DM |
|---|---|---|---|---|---|
| 1948 | 142.955 | 41.256 | | | 99.000 |
| 1949 | 212.265 | 50.928 | Kraftfahrzeuge | | 238.000 |
| 1950 | 301.855 | 90.171 | insgesamt | | 562.000 |
| 1951 | 512.400 | 123.001 | | | 955.000 |
| 1952 | 888.456 | 110.753 | 8.232 | 20.820 | 1.421.000 |
| 1953 | 984.102 | 147.366 | 10.273 | 18.689 | 1.514.000 |
| 1954 | 1.367.911 | 193.450 | 10.924 | 18.450 | 1.864.000 |
| 1955 | 1.619.473 | 214.392 | 13.271 | 21.547 | 2.331.000 |
| 1956 | 1.721.893 | 252.190 | 14.724 | 25.638 | 2.642.000 |
| 1957 | 1.812.126 | 313.262 | 14.979 | 25.241 | 4.580.000 |
| 1958 | 3.502.564 | 497.253 | 17.837 | 49.414 | 10.336.000 |
| 1959 | 2.663.613 | 454.557 | 16.674 | 46.279 | 9.407.000 |
| 1960 | 2.486.148 | 473.337 | 16.088 | 42.219 | 9.308.000 |
| 1961 | 2.903.174 | 616.567 | 17.775 | 55.533 | 15.170.000 |
| 1962 | 3.512.453 | 767.618 | 18.480 | 57.770 | 51.391.865 |
| 1963 | 3.677.503 | 794.566 | 18.055 | 66.229 | 56.282.365 |
| 1964 | 4.215.917 | 915.002 | 17.939 | 70.471 | 57.466.000 |
| 1965 | 4.425.178 | 1.063.263 | 19.141 | 80.014 | 54.303.756 |
| 1966 | 5.684.271 | 1.345.952 | 19.184 | 81.255 | 55.058.716 |
| 1967 | 6.242.307 | 1.502.262 | 18.796 | 107.347 | 55.332.033 |
| 1968 | 6.311.962 | 1.821.812 | 21.666 | 95.795 | 61.266.199 |
| 1969 | 6.689.604 | 1.858.453 | 20.730 | 98.576 | 59.284.432 |
| 1970 | 7.091.639 | 1.790.813 | 21.105 | 106.013 | 62.353.609 |
| 1971 | 7.006.974 | 1.752.665 | 19.897 | 115.436 | 76.221.155 |
| 1972 | 7.372.020 | 1.699.326 | 19.427 | 119.138 | 71.023.607 |
| 1973 | 8.194.612 | 1.969.547 | 22.330 | 136.349 | 62.629.561 |
| 1974 | 8.236.332 | 1.832.110 | 23.517 | 143.066 | 69.219.920 |
| 1975 | 9.400.585 | 2.108.757 | 25.818 | 151.554 | 69.495.710 |
| 1976 | 9.629.037 | 2.152.096 | 25.704 | 161.391 | 80.091.570 |
| 1977 | 9.641.524 | 2.086.131 | 25.057 | 157.293 | 85.796.100 |

Zollamt Harrislee (ab 15. 10. 1950 wieder eröffnet)

| | Eingereiste Personen | Kraftfahrzeuge Pkw u. Kräder | Busse | Lkw | Einnahmen DM |
|---|---|---|---|---|---|
| 1950 | 8.561 | 1.496 | | 540 | 11.502 |
| 1951 | 56.587 | 8.339 | | 1.309 | 328.115 |
| 1952 | 110.653 | 11.857 | Die Busse | 1.756 | 305.000 |
| 1953 | 352.754 | 19.947 | sind in | 2.578 | 324.000 |
| 1954 | 369.393 | 33.575 | den Zahlen | 4.161 | 825.000 |
| 1955 | 451.153 | 39.125 | der | 8.078 | 1.038.000 |
| 1956 | 560.818 | 49.344 | Spalte 3 | 14.255 | 1.920.000 |
| 1957 | 813.349 | 70.401 | enthalten. | 19.953 | 3.983.000 |
| 1958 | 1.066.108 | 111.408 | | 11.507 | 2.256.000 |
| 1959 | 1.356.253 | 161.836 | | 32.196 | 4.218.000 |
| 1960 | 1.227.745 | 167.082 | | 36.196 | 3.603.000 |
| 1961 | 1.379.001 | 203.544 | 311 | 48.528 | 5.253.000 |
| 1962 | 1.605.170 | 322.134 | 162 | 58.084 | 39.073.885 |
| 1963 | 1.827.497 | 361.130 | 202 | 73.207 | 54.380.424 |
| 1964 | 1.947.375 | 322.562 | 196 | 79.374 | 39.886.550 |
| 1965 | 1.929.927 | 326.392 | 298 | 74.851 | 37.882.991 |
| 1966 | 1.922.133 | 357.060 | 73 | 85.949 | 42.219.722 |
| 1967 | 1.709.164 | 352.095 | 104 | 70.543 | 37.138.740 |
| 1968 | 1.534.482 | 381.994 | 94 | 68.398 | 37.756.326 |
| 1969 | 1.617.288 | 426.550 | 113 | 69.891 | 51.591.251 |
| 1970 | 1.542.443 | 420.787 | 106 | 68.549 | 55.253.616 |
| 1971 | 1.619.402 | 429.959 | 61 | 77.337 | 57.011.568 |
| 1972 | 1.763.806 | 444.889 | 49 | 80.709 | 63.431.302 |
| 1973 | 1.801.090 | 459.514 | 170 | 75.666 | 57.257.257 |
| 1974 | 1.722.351 | 476.951 | 200 | 66.615 | 57.886.910 |
| 1975 | 1.902.849 | 566.128 | 181 | 70.171 | 58.750.000 |
| 1976 | 2.193.309 | 679.603 | 264 | 77.411 | 56.769.979 |
| 1977 | 2.420.714 | 816.402 | 291 | 82.007 | 63.706.704 |

Zollamt Böglum

| | Eingereiste Personen | Kraftfahrzeuge Pkw u. Kräder | Busse | Lkw | Einnahmen DM |
|---|---|---|---|---|---|
| 1956 | 171.999 | | 55.465 | | 144.017 |
| 1957 | 165.434 | | 73.789 | | 411.491 |
| 1958 | 495.609 | 106.098 | 651 | 16.223 | 688.619 |
| 1959 | 441.807 | 110.378 | 369 | 21.827 | 511.499 |
| 1960 | 525.932 | 142.497 | 368 | 16.102 | 383.195 |
| 1961 | 600.635 | 148.723 | 362 | 20.212 | 661.904 |
| 1962 | 718.248 | 172.560 | 452 | 21.089 | 695.465 |
| 1963 | 753.942 | 192.012 | 372 | 20.893 | 1.074.032 |
| 1964 | 913.724 | 224.872 | 426 | 17.544 | 1.392.559 |
| 1965 | 1.273.464 | 296.316 | 487 | 13.717 | 1.588.444 |
| 1966 | 1.241.736 | 305.422 | 526 | 14.902 | 1.714.551 |
| 1967 | 1.929.556 | 475.625 | 1.561 | 11.525 | 1.471.201 |
| 1968 | 1.894.365 | 462.750 | 2.296 | 12.757 | 1.588.287 |
| 1969 | 2.045.491 | 502.147 | 2.191 | 11.373 | 1.369.512 |
| 1970 | 1.856.228 | 458.193 | 1.833 | 10.728 | 1.444.708 |
| 1971 | 2.135.138 | 526.020 | 1.893 | 10.458 | 1.800.814 |
| 1972 | 2.454.234 | 608.844 | 2.029 | 10.857 | 2.368.384 |
| 1973 | 2.162.463 | 533.360 | 2.077 | 9,546 | 2.209.956 |
| 1974 | 1.392.760 | 366.502 | 2.018 | 7.135 | 2.186.670 |
| 1975 | 1.663.951 | 409.840 | 2.001 | 7.022 | 2.342.496 |
| 1976 | 1.817.083 | 450.248 | 2.038 | 8.065 | 2.124.206 |
| 1977 | 1.859.521 | 478.975 | 3.650 | 9.550 | 2.606.543 |

Zollamt Kappeln einschließlich Zollabfertigungsstelle Gelting-Mole

| | Eingereiste Personen | Gestellte | | | | | Einnahmen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Fahrgast-schiffe | Fracht u. Fischerei-fahrzeuge | Pkw u. Kräder | Busse | Lkw | DM |
| 1963 | 24.730 | 38 | 3.168 | — | — | — | 6.294.758 |
| 1964 | 395.696 | 836 | 3.597 | — | — | — | 2.119.709 |
| 1965 | 103.881 | 1.549 | 7.239 | 1.317 | 53 | 61 | 1.246.241 |
| 1966 | 292.965 | 3.020 | 6.474 | 7.492 | 299 | 133 | 1.145.124 |
| 1967 | 350.177 | 3.216 | 6.202 | 7.388 | 435 | 31 | 1.202.183 |
| 1968 | 491.564 | 3.527 | 5.987 | 8.541 | 478 | 133 | 927.087 |
| 1969 | 741.702 | 3.791 | 5.001 | 8.358 | 313 | 44 | 940.194 |
| 1970 | 900.828 | 3.683 | 5.050 | 9.322 | 394 | 33 | 1.379.533 |
| 1971 | 607.949 | 3.393 | 6.787 | 8.591 | 544 | 66 | 1.387.364 |
| 1972 | 786.541 | 3.757 | 7.060 | 8.397 | 640 | 61 | 1.677.434 |
| 1973 | 871.244 | 3.778 | 5.337 | 9.671 | 627 | 76 | 1.872.208 |
| 1974 | 912.121 | 4.367 | 5.283 | 9.499 | 569 | 99 | 1.614.958 |
| 1975 | 936.314 | 4.302 | 2.610 | 9.937 | 503 | 111 | 1.753.535 |
| 1976 | 923.369 | 4.082 | 2.470 | 10.585 | 540 | 83 | 1.682.491 |
| 1977 | 1.133.782 | 4.364 | 2.441 | 4.166 | 187 | 50 | 2.416.095 |

Der Schiffsverkehr über das Zollamt Kappeln begann 1963 mit der Eröffnung einer Schiffahrtslinie von Faaborg/Fünen nach Kappeln, die jedoch nur kurze Zeit bestanden hat.

Am 29. Juli 1965 wurde von Gelting-Mole eine Autofährverbindung nach Faaborg/Fünen und eine Schiffahrtslinie nach Sønderborg eingerichtet.

Im Oktober 1968 wurde eine Schiffahrtslinie Sønderborg-Kappeln eingerichtet.

Nach Verlegung eines Teiles der Nescafe-Produktion der Nestlewerke in Kappeln nach Mainz im Jahre 1962 sind die Einnahmen des Zollamts Kappeln rückläufig.

Abfertigungsstelle Maasholm

| | Eingereiste Personen | Gestellte Fahrgast-schiffe | Einnahmen DM | | Eingereiste Personen | Gestellte Fahrgast-schiffe | Einnahmen DM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1963 | 12.215 | — | — | 1971 | 38.605 | 685 | 1.280 |
| 1964 | 12.655 | — | — | 1972 | 72.733 | 735 | 4.200 |
| 1965 | 13.015 | — | — | 1973 | 73.073 | 759 | 2.621 |
| 1966 | 13.695 | — | — | 1974 | 52.550 | 796 | 3.793 |
| 1967 | 14.135 | — | — | 1975 | 62.119 | 1.050 | 4.821 |
| 1968 | 15.678 | — | — | 1976 | 86.154 | 1.679 | 3.171 |
| 1969 | 14.985 | 40 | — | 1977 | 140.449 | 2.119 | 5.400 |
| 1970 | 19.300 | 517 | — | | | | |

Abfertigungsstelle Langballigau

| | Eingereiste Personen | Gestellte Fahrgast-schiffe | Einnahmen DM | | Eingereiste Personen | Gestellte Fahrgast-schiffe | Einnahmen DM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1965 | 60.258 | 962 | 2.180 | 1973 | 556.954 | 3.446 | 9.048 |
| 1966 | 138.899 | 1.923 | 1.901 | 1974 | 484.801 | 3.777 | 10.517 |
| 1967 | 281.388 | 2.657 | 3.023 | 1975 | 341.748 | 3.463 | 3.853 |
| 1968 | 391.274 | 3.007 | 2.505 | 1976 | 244.447 | 2.029 | 1.464 |
| 1969 | 280.909 | 2.649 | 979 | 1977 | 334.974 | 1.936 | 4.530 |
| 1970 | 340.680 | 2.614 | 416 | | | | |
| 1971 | 382.132 | 3.155 | 1.846 | Ab 1965 Beginn der Fahrgastschiffahrt | | | |
| 1972 | 436.417 | 3.250 | 6.582 | nach Dänemark. | | | |

Abfertigungsstelle Glücksburg

| | Eingereiste Personen | Gestellte Fahrgast-schiffe | Einnahmen DM | | Eingereiste Personen | Gestellte Fahrgast-schiffe | Einnahmen DM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1965 | 162.360 | 2.383 | 14.226 | 1973 | 385.020 | 3.272 | 4.684 |
| 1966 | 151.486 | 2.281 | 5.886 | 1974 | 411.525 | 2.898 | 3.758 |
| 1967 | 192.119 | 2.383 | 2.790 | 1975 | 521.244 | 4.198 | 2.636 |
| 1968 | 295.370 | 3.023 | 2.623 | 1976 | 542.989 | 4.762 | 3.350 |
| 1969 | 310.552 | 3.459 | 691 | 1977 | 596.972 | 5.168 | 2.583 |
| 1970 | 333.585 | 2.789 | 772 | | | | |
| 1971 | 331.571 | 2.972 | 2.123 | Ab 1965 Beginn der Fahrgastschiffahrt | | | |
| 1972 | 358.173 | 2.980 | 3.377 | nach Dänemark. | | | |

Zollamt Neupepersmark

| | Eingereiste Personen | Kraftfahrzeuge Pkw u. Kräder | Busse | Lkw* | Einnahmen DM |
|---|---|---|---|---|---|
| 1951 | 608 | 52 | — | — | Die Einnahmen |
| 1952 | 1.389 | 95 | 10 | — | 1951—60 sind |
| 1953 | 1.570 | 215 | 15 | 4 | in den |
| 1954 | 1.209 | 174 | 10 | 1 | statistischen |
| 1955 | 1.998 | 135 | 13 | 770 | Unterlagen nicht |
| 1956 | 5.399 | 1.330 | 14 | 640 | festgehalten |
| 1957 | 27.511 | 4.265 | 7 | 463 | worden. |
| 1958 | 158.532 | 13.190 | 21 | 3.573 | |
| 1959 | 81.669 | 6.981 | 26 | 144 | |
| 1960 | 52.633 | 9.014 | 11 | 7 | |
| 1961 | 81.087 | 15.369 | 23 | 44 | 51.705 |
| 1962 | 142.381 | 35.595 | 25 | 77 | 62.545 |
| 1963 | 159.328 | 41.368 | 41 | 150 | 57.980 |
| 1964 | 239.695 | 56.137 | 49 | 175 | 67.570 |
| 1965 | 295.876 | 74.294 | 72 | 892 | 76.380 |
| 1966 | 483.873 | 116.678 | 119 | 2.165 | 63.130 |
| 1967 | 626.459 | 156.006 | 318 | 2.163 | 11.640 |
| 1968 | 572.812 | 143.461 | 375 | 727 | 11.040 |
| 1969 | 464.141 | 115.530 | 717 | 2.249 | 10.040 |
| 1970 | 395.009 | 99.519 | 545 | 2.688 | 8.080 |
| 1971 | 416.814 | 102.254 | 303 | 529 | 5.075 |
| 1972 | 396.343 | 100.139 | 309 | 428 | 5.039 |
| 1973 | 416.667 | 105.277 | 460 | 458 | 1.850 |
| 1974 | 390.567 | 98.834 | 361 | 557 | 1.580 |
| 1975 | 405.520 | 105.464 | 470 | 806 | 2.770 |
| 1976 | 426.800 | 110.826 | 427 | 339 | 1.550 |
| 1977 | 500.593 | 128.218 | 506 | 980 | 500 |

* Lkw-Einfuhren nur im Bedarfsfall mit besonderer Genehmigung des HZA (z. B. Einfuhren von Baumaterial für Bauvorhaben in Grenznähe).

Zollämter Süderlügum bzw. Niebüll

| | Eingereiste Personen | Gestellte Waggons | Einnahmen DM | | Eingereiste Personen | Gestellte Waggons | Einnahmen DM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1951 | 27.000 | 850 | 7.000 | 1965 | 22.044 | 343 | 296.899 |
| 1952 | 50.000 | 1.050 | 31.517 | 1966 | 21.654 | 259 | 235.393 |
| 1953 | 54.000 | 950 | 10.968 | 1967 | 11.877 | 194 | 126.601 |
| 1954 | 51.000 | 350 | 6.000 | 1968 | 7.748 | 190 | 125.282 |
| 1955 | 55.000 | 540 | 21.621 | 1969 | 5.864 | 150 | 132.055 |
| 1956 | 62.000 | 680 | 28.750 | 1970 | 5.814 | 184 | 155.523 |
| 1957 | 60.000 | 15.000 | 515.965 | 1971 | 6.333 | 217 | 113.601 |
| 1958 | 59.500 | 22.410 | 146.269 | 1972 | 6.277 | 329 | 150.891 |
| 1959 | 44.971 | 1.812 | 472.210 | 1973 | 5.149 | 258 | 178.977 |
| 1960 | 32.517 | 1.212 | 106.395 | 1974 | 6.002 | 253 | 358.023 |
| 1961 | 32.741 | 982 | 190.282 | 1975 | 4.967 | 359 | 92.585 |
| 1962 | 34.663 | 1.034 | 185.000 | 1976 | 4.021 | 225 | 112.427 |
| 1963 | 33.917 | 984 | 237.400 | 1977 | 4.075 | 69 | 120.657 |
| 1964 | 23.684 | 1.210 | 362.125 | | | | |

Zollamt Aventoft

| | Eingereiste Personen | Kraftfahrzeuge | | | Einnahmen DM |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Pkw u. Kräder | Busse | Lkw* | |
| 1951 | 1.508 | Zahlen über eingereiste Kfz | | | 50 |
| 1952 | 3.731 | liegen erst ab 1957 vor. | | | 383 |
| 1953 | 4.908 | | | | 760 |
| 1954 | 4.410 | | | | 730 |
| 1955 | 3.652 | | | | 1.490 |
| 1956 | 6.365 | | | | 7.340 |
| 1957 | 25.051 | 3.731 | 6 | 1.062 | 15.230 |
| 1958 | 46.850 | 7.001 | 1 | 4.879 | 64.890 |
| 1959 | 46.776 | 6.608 | 4 | 4.776 | 36.970 |
| 1960 | 47.348 | 22.478 | 5 | 1.536 | 21.900 |
| 1961 | 112.688 | 32.506 | 6 | 1.379 | 29.830 |
| 1962 | 195.819 | 56.740 | 8 | 1.696 | 37.430 |
| 1963 | 187.295 | 60.218 | 14 | 1.649 | 37.870 |
| 1964 | 278.644 | 84.212 | 25 | 2.817 | 40.110 |
| 1965 | 357.269 | 111.513 | 40 | 3.690 | 42.050 |
| 1966 | 602.915 | 173.486 | 41 | 5 | 25.190 |
| 1967 | 824.322 | 205.708 | 49 | 9 | 4.060 |
| 1968 | 894.069 | 233.745 | 77 | 741 | 3.470 |
| 1969 | 1.178.232 | 294.129 | 201 | 324 | 3.650 |
| 1970 | 1.114.747 | 285.129 | 213 | 580 | 3.350 |
| 1971 | 913.757 | 234.182 | 384 | 424 | 3.050 |
| 1972 | 951.715 | 243.012 | 418 | 425 | 3.550 |
| 1973 | 1.340.462 | 348.594 | 1.125 | 121 | 2.250 |
| 1974 | 1.374.411 | 351.860 | 1.768 | 193 | 4.150 |
| 1975 | 1.698.087 | 436.051 | 3.567 | 228 | 4.800 |
| 1976 | 1.953.249 | 498.631 | 5.113 | 441 | 4.100 |
| 1977 | 2.340.354 | 601.334 | 5.568 | 340 | 6.140 |

* Lkw-Einfuhren nur im Bedarfsfall mit besonderer Genehmigung des HZA (z. B. Einfuhren von Baumaterial für Bauvorhaben in Grenznähe).

Zollamt Rosenkranz

| | Eingereiste Personen | Kraftfahrzeuge | | | Einnahmen |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Pkw u. Kräder | Busse | Lkw* | DM |
| 1951 | 1.205 | 11 | — | 22 | 374 |
| 1952 | 3.288 | 334 | — | 143 | 2.054 |
| 1953 | 3.683 | 268 | — | 528 | 1.145 |
| 1954 | ? | 2.037 | — | 647 | 5.430 |
| 1955 | ? | 1.210 | — | — | 6.416 |
| 1956 | ? | 4.344 | — | — | 22.024 |
| 1957 | 43.554 | 4.892 | — | — | 129.753 |
| 1958 | 188.784 | 13.532 | 4 | — | 273.688 |
| 1959 | 148.094 | 13.468 | — | 917 | 127.225 |
| 1960 | 107.570 | 13.054 | 19 | 727 | 63.190 |
| 1961 | 138.438 | 21.726 | 44 | 1.002 | 64.540 |
| 1962 | 281.020 | 52.095 | 113 | 930 | 67.540 |
| 1963 | 216.996 | 48.504 | 76 | 1.048 | 57.550 |
| 1964 | 221.880 | 56.983 | 124 | 68 | 60.360 |
| 1965 | 237.434 | 67.152 | 162 | 341 | 67.340 |
| 1966 | 336.276 | 84.402 | 194 | 134 | 48.310 |
| 1967 | 333.306 | 78.502 | 167 | 277 | 7.920 |
| 1968 | 366.126 | 100.355 | 260 | 136 | 6.420 |
| 1969 | 624.921 | 134.169 | 275 | 269 | 9.120 |
| 1970 | 562.588 | 119.174 | 351 | 280 | 7.230 |
| 1971 | 543.868 | 124.394 | 377 | 460 | 9.240 |
| 1972 | 633.505 | 157.968 | 405 | 580 | 9.850 |
| 1973 | 706.011 | 182.154 | 460 | 690 | 6.810 |
| 1974 | 653.486 | 164.956 | 532 | 341 | 6.640 |
| 1975 | 778.531 | 198.137 | 521 | 139 | 6.520 |
| 1976 | 1.241.278 | 315.380 | 925 | 117 | 7.300 |
| 1977 | 1.113.665 | 281.825 | 1.029 | — | 7.750 |

* Lkw-Einfuhren nur im Bedarfsfall mit besonderer Genehmigung des HZA (z. B. Einfuhren von Baumaterial für Bauvorhaben in Grenznähe).

Zollamt Schleswig

| | Einnahmen DM | | Einnahmen DM | | Einnahmen DM | | Einnahmen DM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1949 | 480.820 | 1957 | 3.633.082 | 1965 | 3.149.913 | 1973 | 457.000 |
| 1950 | 383.453 | 1958 | 4.125.830 | 1966 | 833.524 | 1974 | 699.440 |
| 1951 | 469.584 | 1959 | 3.570.027 | 1967 | 767.462 | 1975 | 643.322 |
| 1952 | 326.000 | 1960 | 3.525.754 | 1968 | 804.922 | 1976 | 582.099 |
| 1953 | 437.026 | 1961 | 4.229.368 | 1969 | 1.369.086 | 1977 | 889.356 |
| 1954 | 3.863.470 | 1962 | 4.452.638 | 1970 | 413.000 | | |
| 1955 | 6.109.140 | 1963 | 4.675.909 | 1971 | 485.000 | | |
| 1956 | 4.705.684 | 1964 | 4.765.868 | 1972 | 544.000 | | |

# Personenregister

Bei Zollbeamten sind die letzten bekannten Dienstbezeichnungen angegeben.


Aaroe, Jürgen, Zollkontrolleur 53
Abraham, Bruno, OZI 181, 184
Adomeit, Walter, ZAmtm 179
Ahlefeldt, Claus von 24
Ahlefeldt, Detlef von, Amtmann 30
Ahlefeldt, Graf, General 37
Ahlefeldt, Hans von, Amtmann 29, 30/31
Ahlefeldt-Langeland, von, Amtmann 33
Ahlefeldt-Laurvig, Christian Emil Graf, Zollkontrolleur 116
Ahlf, August, Oberzollkassierer 159
Ahlgrim, Richard, RR 177
Ambders, Johann Christian, Amts- und Zollverwalter 15
Andersen, Christian, Zoll- und Lic.-Dep. 42, 45, 48
Andresen & Co., Burg-Kellerei, Spirituosenhersteller 144
Andresen, Hermann C., Spirituosenhersteller 144
Anefelden, Bertram von, Amtmann 29
Ankjær, Stephan Erik, Oberst 89, 90
Appen, Wilhelm von, OZS 180
Arndt, Walter, Dr., FinPräs 183
Asmussen, H. C., Weinbrennerei 145
Asmussen, Johannes Peter, ORR 5, 100, 102, 104, 111, 168, 177, 180, 182
Aulbach, Kurt, ZAM 180

Bächle, Oskar, ZR 177, 178
Bärens, Justus Diederich Albrecht, Justizrat und Zollverwalter 15, 52-54, 120, 148, 168, 170
Bärens, Etatsrat bei der RK 50-52
Balzer, August, Ober-Steuer-Kontrolleur 57
Balzer, Hermann, ZAmtm 75, 177, 178
Bang, Hans, Zollkontrolleur 52, 53
Bannenberg, Johannes, RegDir 182
Barg, August, RR 184
Barg, Richard, ZI 184
Bauch, Edwin, ZI 179
Bauer, Josef, OZR 182
Baumann, Johann Reimund, Kriegsrat und Zollkontrolleur 55
Bay, Christian, Zollkontrolleur 115, 148
Bayer, Julius, ZS 187
Beckendorff, Hans, ZR 63, 181
Beeskow, Erich, ZGKom 184
Behder, Friedrich, OZR 178, 181
Behn, Emil, ORR 5, 100-102, 168, 177, 181
Behrendt, Helmut, ZAmtm 111, 160, 179
Belusa, Paul, OZS 186
Bendixen, Thomas, Zoll- u. Lic.-Dep. 48
Bergmann, Ernst, ZR 160, 180, 182
Bertus, Max, ZR 110, 160, 178
Beyer, Otto, Bgm 29
Biehl, A.C., Zolleinnehmer 115
Bieling, Friedrich, OZI 70
Bischoff, Peter, Ratsverwandter 34
Bladt, Hans, Vertreter 86
Blauert, Günther, OZR 183
Blieffert, Hans-Henning, ZAM 112, 182
Blom, Johann Jacob Gram, Etatsrat und OZI 16
Blom, Karl Henrik Gram, Justizrat und OZI 16
Boeg, Emil Ernst Sommerfeld, Zollhebungskontrolleur 113
Bøwing, Erik, Politimester 90
Boldt, Johann Christian August Friedrich Liebmann, Zollkontrolleur 114, 115
Boolsen, Linius, Justizrat und OZI 16
Bostelmann, Arthur, OZI 181
Boysen, Adam Peter, Zollkontrolleur 54
Boysen, H. Kfm. 54
Brandt, Gerhard, BZKom 184
Brandt, Heinrich, ZR 110, 180, 181, 183
Breyer, Wilhelm, ZI 180
Brix, Franz, Gutsbesitzer 60
Brodda, Heinz, OAR 185
Brüchmann, Otto, ZI 179, 184
Brügmann, Rudolf, ZOS 187
Buchholz, Johannes, OZI 185
Bühmann, Heinrich Justus Karl, RR 73-75, 168, 177
Bülow, Franz Christopher von, Kammerherr, Oberst und Zollverwalter 26, 54, 55, 168, 170, 171
Bünger, Ulrich ZHS 112, 186

Bürkner, Wilhelm, ZR 183
Bulgrin, Albert, ZS 187
Buntzen, Andreas, Krüger in Kragstedt 32, 41

Carstensen, Christian, ZI 57, 168
Carstensen, Ludwig, HZA-Kontrolleur 59
Christian, Könige von Dänemark:
Christian I. 26
Christian II. 20, 28
Christian IV. 20, 23, 24, 29, 148
Christian V. 22, 32
Christian VI. 43
Christian X. 158
Christiansen, C. C., Kornbrennerei 144
Christiansen, Christian, gen. Chrischan, Kutscher 61, 70, 71
Christiansen, Julius, Oberzollrevisor und Rechnungsrat 177
Claeden, Georg, Bgm 45-52, 157
Claeden, Georg, Stadtschreiber 35, 46, 155
Classen, Rolf, ZOI 112, 160, 185
Clausen, Hans, Dep.Bg., später Bgm 40, 46, 47
Clausen, H., Bäckermeister 58, 60, 61
Clausen, Michel, Dep.Bg. 34
Cordes & Stoltenburg, Kartoffelbrennerei 89, 139, 145
Cramer, Rudolf August, Dep.Bg. 40
Crane, Johann, Kanzleirat, Zollpächter 37-41, 148

Dahl, Fritz, HZA-Diener 71
Dahl, Heinrich, ZI 184
Damerius, Otto, OZS 180
Danfoss GmbH 119
Demkjær, Theodor, Toldforvalter 90, 159
Dieskau, Paul, ZS 186
Dethleffsen, Christian, Kfm 50
Dethleffsen, Hermann G., Spirituosenhersteller 143-145
Dittmar, Erich, Dr., FinPräs 181
Dönitz, Karl, Großadmiral 80
Dörr, Otto Ulrich Christian Bernhard, Zollhebungsassistent 117
Drees, Franz, LtdRegDir 182

Eckmann, A., Ober-Steuer-Kontrolleur 57
Eggebrecht, Wilhelm, ZS 180
Eggers, Richard, ZR 177
Ehlers, Franz, ZAmtm 152, 153, 160
Eickenbusch, Heinrich, FinPräs 95, 130
Engberg, Zolleinnehmer 117
Erich von Pommern, König von Dänemark 26
Esmark, Heinrich Christian, Konferenzrat 43
Espe, Walter, ZAmtm 183

Falk, C. F. Justizrat und ZI 56, 57, 168
Falke, Wilhelm, ZI 178
Feddersen, Johann Georg, Kfm und Dep.Bg. 51, 52
Fehlberg, Arthur, ZR 177
Fenor, Otto, OZR 185
Ferdinand, Ludwig Peter, Zollhebungskontrolleur 113
Feuker, Paul, ZAmtm 178
Fick, Karl, OZS 185
Fischer, Franz, Telegrafenbote 59
Fischer, Max, ZAmtm 178
Flehr, Tabakwarenhersteller 86, 87
Flitzner, Carl, Haupt-Amts-Kontrolleur 57
Fluhr, Albert, ZOI 183
Friedrich, Könige von Dänemark:
Friedrich II. 20, 27-29, 148
Friedrich III. 21, 29, 30
Friedrich V. 24
Friedrich VI. 16
Friedrich VII. 18, 158
Friedrich, Kronprinz von Dänemark 44
Friedrich, Herzog von Gottorf 20, 28
Friedrich Ernst, Markgraf zu Brandenburg-Culmbach, Statthalter 43, 46
Freudenstein, Georg, ZI 184
Freund, Hans, ZHS 187

Gang, Walter, ZAmtm 179
Gebauer, Gerhard, ZAmtm 159, 181
Gerber, Ernst, ZS 187
Gerhard der Große, Graf von Schauenburg 26
Gieratz, Walter, ZAmtm 183
Gilberg, Adam, ORR 76
Glass, Otto, OZI 179
Glöckner, Max, RR 63, 116, 160
Glunsing, C.D.F., Zollverwalter 116
Goos, J.F.M., Zolleinnehmer 113
Gorr, Friedrich, OZS 186
Gottschalk, Franz, ZI 180, 185
Grade, Hans-Jürgen, ZAmtm 160, 182
Gramm, Geheimer Rat 43
Green, Hans, Kutscher, zuletzt ZOW 73
Greinert, Helmut, OAR 184
Grill, Walter, Dr., MinR 5, 81, 83, 168, 177
Grötsch, Eduard, ZI 185
Grüder, Fritz, RR 90, 183
Grunewald, Franz, ZS 187

Haltner, Wilhelm, ZOS 187
Hammermeister, Ewald, ZHS 186
Hans, König von Dänemark 27, 28
Hans, Herzog 29
Hansen & Co., Spirituosenhersteller 144
Hansen, Friedrich Jürgen, ZollDir 71-73, 168, 177
Hansen, Johannes, Zollaufseher 70
Hansen, Karl Ludwig, Kriegsassessor und Zollhebungskontrolleur 114
Hansen, Uwe, ZOI 185
Hansen, Willy, ZOI 89, 180
Harder, Peter, ZAmtm 71, 177, 178, 181
Hartmann, Otto, ZS 185
Hasch, Jacob Heinrich, Zollhebungskontrolleur 113
Hass, Hermann, ZR und OZI 59-62, 69, 70, 168, 177
Havemann, Paul, OZI 179
Hecht, Wilhelm, OZS 186
Heiden, Walter, ZR 177
Heinrich V., Deutscher Kaiser 19
Heinsohn, Hans, RR 111, 159, 177, 184
Heinsohn, Hermann, ZR 179, 181, 184
Heinz, Leonhard, ZAmtm 181
Heise, ZI 71
Heisig, Alfred, ZOI 183
Heitmeyer, Gustav, Steuerrat und OZI 58, 59, 168
Hemping, Jochim, Zoll- u. Lic.Dep. 48
Henckel, Rudolf, OZI 180
Henningsen, Friedrich, Zolleinnehmer 113, 148
Henningsen, Peter, Zoll- u. Lic.Dep. 42, 45, 48
Hensel, Emil, OZI 77
Hermann, Herbert, ZR 182
Hesse, Albert, OZI 179
Heuss, Theodor, Bundespräsident 88
Hiersing, Peter, Leutnant u. Zollkontrolleur 55
Hillebrecht, Otto, ZollDir 70
Hindberg, Gustav, ZI 184
Hindenburg, Paul von, Reichspräsident 69, 72
Hinrichsen, Hans, Krüger zu Bau 32
Hinrichsen, Harald, RR 63, 182
Hinrichsen, Karl, OZI 178
Hinrichsen, Peter, Krüger zu Bau 41
Hitler, Adolf 76, 77
Höcke, Gerhard, ZR 180
Hoffmann, Friedrich, ZI 138, 184
Hohl, Alois, LtdRegDir 182
Hohrmann, Friedrich, Dr., RegDir 182
Holler, Zolleinnehmer 113
Holm Peer, Amtsvejinspektør 133
Holst, Wilhelm, OZS 186
Holste, Michael Christopher, Rechnungsführer 41, 42
Holstein, Graf von 44
Holzmann, Friedrich, Zollkontrolleur 55
Hoßfeld, Johannes, Geheimer Finanzrat 76
Hübsch, Andreas, Gutsbesitzer, Kommerzienrat 65
Huse, Friedrich, OZI 178

Ingwersen, Hans, ZAmtm 110, 160, 185
Inselmann, Robert, OZI 179

Jacobi, Albert, ZI 184
Jacobsen, RR 63, 184
Jacobsen, Karl, Kriegsassessor und Zollhebungskontrolleur 114
Jacobsen, Nic. (Holm-Kellerei), Spirituosenhersteller 144
Jäckel, Wolfgang, ZAmtm 182
Jahn, Arthur, Dr.Ing., ORBR 95, 130, 133
Jansen, Karl, BZKom 181
Japp, Kurt, ZR 83
Jaspersen, Jasper, Ratsverwandter, später Bgm 34, 35, 37, 40
Jensen, Heinz, ZI 180
Jensen, J. P., Zolleinnehmer 117
Jensen, Wilhelm, ORR 61, 183
Jepsen, Hans-Peter, ZOI 185
Jessen, Andreas, ZAM 183
Jessen, Bernd Johannes, ZHS 112, 187
Jessen, Max, ZS 180
Jochimsen, Hermann, OZR 89, 182
Johann der Jüngere, Herzog 24
Johannsen, A. H. (Marienburg), Spirituosenhersteller 144
Johannsen, Andreas, ZS 180
Johannsen, Fritz, ZAmtm 180, 182
Johannsen, Jacob, ZAmtm 160
Johannsen, Wilhelm, ZOI 184
Johel, Johann, Amtsschreiber 28
Junge, Jürgen, ZAmtm 182

Kaiser, Karl, RR 62, 63, 69, 158, 159
Kalbhen, Ludwig, ZAmtm 178, 181, 183
Kall, Abraham, Kfm 47
Kall, Jacob, Dep. Ältermann 46-48
Kall, Jens, Kfm 47
Kall, Lorenz, Zoll- u. Lic.Dep. 47, 48
Kall, Peter, ZR 110, 152, 153, 160, 178, 179, 184

Kamps, Karl, ZS 180
Kehlet, Matthias, Amtsverwalter 42-45, 47, 49, 51
Kellinghusen, Hinrich, Zollschreiber 41
Keßler, August, Oberzollrevisor 70, 71
Kiär, Werner, OZR 110, 160, 179
Kielstrup, Christian, Zollkontrolleur 53
Klautoft, Peter, Kfm 52
Klinghoff, August, ZI 184
Kloss, Erich 95
Knees, Franz, OZI 182
Koch, Friedrich Christoph Ludwig, Kriegsrat u. Zollkontrolleur 55
Koch, Menno, ZAM 160
Köhn, Wolfgang, ZR 178
Köpke, Hans, ZI 181, 182
Körding, Peter, RR 178
Köster, Hans Jürgen, ZI 180
Konsalig, OZS 179
Kopitz, Max, OZI 183
Kottek, Walter, ZOAR 183
Krafft, Zolleinnehmer 115
Krambeer, Hermann, ZS 180, 186
Kramer, Arthur, OZI 178, 181
Krebs, Artur, ZAmtm 184
Krentel, Hans, ZS 186
Kreyser, Bauinspektor 55
Krosigk, Graf Schwerin von, Reichsfinanzminister 80
Kruse, Ernst, ZI 184
Kruse, Johannes, ROAmtm 89, 90, 179
Kruse, Zollpächter 22
Kudell, Ernst, Polizei-Sergeant 59
Kühl, Jürgen, Kammerrat u. OZI 16
Kuehn, Eberhard, FinPräs 5, 83, 84, 168, 177

Lafrenz, Karl, OZI 179, 181
Landfester, Heinrich, ZI 71
Lange, Michael, ZI beim Øresundzoll 34, 51
Lawätz, Walter, ZAmtm 178
Laward, Knud 19
Lente, Theodor, Sekretär bei der Deutschen Kanzlei in Kopenhagen 29
Lichtenstein, Paul, ZS 186
Liebau, Curt, ZI 70
Lindemann, Otto, ZS 186
Ling, Heinrich, ZollDir 71, 72, 168, 177
Lipski, Hermann, ZI 185
Lölhöffel von Löwensprung, Paul, ZAss 62, 70
Lohse, Hans, ZI 179
Lorch, Georg, Fürstl. Rat 28
Lorck, Anna, Zollpächterin 22, 27-29, 148
Lorck, Thomas, Zollpächter 22, 27-29, 148
Lorentz, Paul, RR 63, 64, 183
Lorenzen, Jens, Schiffszimmermann 59
Loyt, Hans Iversen, Zoll- u. Lic.Dep., später Bgm 42-45, 47-51
Lüders, Hausvogt 34, 35
Lüders, Ludwig, Kammerassessor, Zoll- u. Lic. Verwalter 15, 116, 148
Lüpkes, Fritz, ZI 183

Maaß, Carl, ZI 182
Malchow, Arthur, ZAmtm 184
Manthey, Carl Friedrich Paul, Etatsrat, Zoll- u. Lic. Verwalter 116
Margrethe II., Königin von Dänemark 106
Martens, Otto, RegAmtm 185
Martens, Werner, ZAmtm 110, 160, 181, 184
Marxen, Justus Heinrich, Zollkontrolleur 55
Mechlenburg, Gustav Ferdinand, Oberkriegskommissar und Zollhebungskontrolleur 114
Meerholz, Hubert, Steuerrat u. OStI 57, 168
Meier, Erich, OZR 111, 160, 179, 180, 182
Meley, Johann Gottfried, Amtsverwalter 34, 36, 37, 41
Mellenthin, Günter, ZOI 112, 183
Mensing, Peter-Adolf, ZAmtm 112, 182
Metzger, Julius, Privatier 59
Mey, Hans, OZR 111, 160, 179, 180
Meyer, Bauinspektor 56
Meyer, Karl, ZAmtm 81, 173, 177, 178
Möhl, Theodor, OZI 79, 186
Möller, Alfred, RR 90, 177, 179
Möller, Alfred, ZAmtm 179
Möller, Heinrich, Etatsrat u. Zollverwalter 56, 168, 171
Möller, Heinrich Gustav, Zollhebungsassistent 115
Möller, I. C., OBgm 87
Möller, M. C., Spirituosenhersteller 143
Möller, Peter, ZR 62, 158, 177, 178, 182, 184
Mörs, Wilhelm, ZR 177
Moritzen, Hans Tage, Major u. Zollverwalter 116
Motullo, Günther, ZOI 184
Müller, H., Obersteuerkontrolleur 57
Müller, Johann Michael Andreas, Justizrat u. OZI 16, 171
Müller, Lothar, BZKom 183
Müller, Rudolf, ZI 179, 183
Münzner, Erich, ZR 182
Mundt, Friedrich, ZI 180

Nagel, Johannes, RR 177

Nath, Heinz, OZR 177
Neander, Anna 31, 154
Neander, Peter, Zollpächter 22, 29-32, 148, 154
Neubauer, Max, ZI 180
Neuber, Werner, ZHS 160
Neuenfeld, Ernst, OZS 186
Nielsen, E. E., Toldinspektør 100
Nielsen, Zolleinnehmer 116
Nissen, Justizrat und Oberkriegskommissar 35
Nissen, Reinhard, RR 184
Nossenheim, Otto, ZAmtm 184
Nottelmann, Etatsrat 46

Oehl, Conrad Elias von, Kapitän und ZI 56, 168
Ohlfsen, Hans Christian, Steuermann 59
Ohlmeyer, Gustav Eduard, Zolleinnehmer 114
Olfermann, Wilhelm, ZAmtm 89, 95, 179, 181, 182
Oschatz, Niels, Kammerrat u. Zollinspekteur 54, 168
Osten, Wilhelm August von der, Geheimrat 47-49
Otte, Kurt, ZAM 186
Otte, Walter, ZAmtm 178
Ottering, Johann, Zollkontrolleur 53
Owesen, Otto Friedrich, Zollverwalter 52, 158

Paap, Hinrich Friedrich, Zoll- u. Lic.Verwalter 116, 136
Palatz, Franz, BZKom 183
Paludan-Müller, Svend Bartholin, Oberst 75
Pauli, Anna 49, 50, 157
Pauli, Otto Georg, Justizrat bei der RK 50, 51
Pauli, Wilhelm, ZS 180
Paulsen, Henning Lorenz, Kfm 54, 55
Penckwitt, Hans, OZI 180, 184
Peritzhoff, Siegmund von, ZI 57
Petersen, Oberzolleinnehmer 185
Petersen, C.A. (Cap Rum), Spirituosenhersteller 144
Petersen, Detlef, RR 75, 77, 81, 149, 168, 177
Petersen, Emil, Flensburger Brauereien 146
Petersen, Gregor, Bauer 31
Petersen, Hermann, BZKom 181
Petersen, H. B., Spirituosenhersteller 144
Petersen, Iver, Dep.Bg. 34
Petersen, Oswald, ZAmtm 110, 160, 180, 183, 185
Petran, Robert, ZR 178
Pfeiffer, Carl, OZS 186
Pfeiffer, HZA-Rendant 71
Pietsch, Wilhelm, OZR 180
Pingel, Klaus G., Dr., Generaldirektor, Leiter der Zolldirektion in der Kommission der EG in Brüssel 182
Plessen, von 50
Plog, Ernst, MinDirigent 87-89, 168, 177
Pott, H.H. Nfgr., Rumhandelshaus 71, 144
Präger, Otto, OZS 185
Praetorius, Lorenz, Rat, Zollkammer- u. Finanzdep. 43, 44
Prehn, Christian, Zoll- u. Lic.Verwalter 15
Prehn, Emil, ZS 187
Prehn, Johann Heinrich, Dep.Bg. 40
Preuße, Hans Heinrich, ZR 183
Prost, Ferdinand, ZAmtm 185
Pütz, Wilhelm, ORR 179
Pukies, Franz, ZOS 186

Raedel, E.J.H., Zolleinnehmer 113
Rambusch, Johann, ZI und Stempelpapierverwalter 15
Ramm, Werner, ZS 186
Ramsperger, Ferdinand, ZR 183
Ratjen, Emil, OZI 179
Reicke, Werner, LtdRegDir 5, 90, 168, 177
Reinhardt, Fritz, Staatssekretär 75
Reinkingh, Dietrich, Kanzler in Glückstadt 29
Reißner, Gustav, OZS 180
Rentel, Konrad, ZHS 112, 186
Richelsen, Claus, Zoll- u. Lic.Dep. 50, 52
Richelsen, Hans, OZI 178, 179
Rieck, Horst Lothar, ZAmtm 159, 185
Riekmann, Gotthold, ZS 70
Risbrigh, C.N., Kapitän u. Zollkontrolleur 113, 148
„Robbenschläger", HZA-Diener 71
Rohdass, Hugo, ORR 5, 97, 98, 168, 177, 183, 184
Rohwer, Werner, ZR 180
Roloffsen, Ludwig, Zolleinnehmer 113
Ronacker, Johann Josef Martin, Leutnant u. Zollkontrolleur 113
Rubhahn, Herbert, ZI 183
Rückert, Kurt, ZI 186
Ruhberg, Walter, ZR 111, 178, 181

Sabelon, Johann Peter, Zollkontrolleur 54
Sarau, Herbert, ZR 182
Sarnow, Helmut, ZOI 185
Schachtschneider, Werner, ZR 160, 179

Scharffenberg, Jürgen Christoph, Zollkontrolleur 53
Scheel, Walter, Bundespräsident 106
Scheerer, Alois, ZAmtm 178
Scheffler, Wilhelm, ZHS 186
Schellenberg, Kurt, ZR 183
Schenker & Co., Internationale Spedition 118
Scherping, Egon, MinR 183
Schinkel, Martin, Haupt-Amts-Rendant 57, 59
Schlanbusch, Erik Markus, Toldforvalter 116
Schlegelberger, Hartwig, Dr. 94
Schlüter, Alex, ZR 181, 184
Schmidt, Carl, BZKom 183
Schmidt, Christian Jacob, Kapitänleutnant u. Zollhebungskontrolleur 114
Schmidt, Christian W., Branntwein-Monopollager 145
Schmidt, Erich, RR 178
Schmidt, Heinz, ZAmtm 112, 160, 185
Schmidt, I.C., Obstverschlußbrennerei 145
Schmidt, I.T., Essig- u. Senffabrik 146
Schmidt, Karl-Heinz, ZHS 186
Schmidt, Werner, ZAmtm 178
Schmölke, Heinrich Georg Detlef, Zolleinnehmer 115
Schönknecht, Gert, ZAmtm 183
Scholz, Gerhard, BZKom 183
Schrader, Ernst Wilhelm, ZOAR 110, 160, 178, 180, 182, 183, 186
Schröder, Ludwig, ZI 179
Schürer, Fritz, BZKom 181
Schütz, Franz, OZS 180
Schulz, Gottlieb Wilhelm, Zollkontrolleur 54
Schulz-Bode, Lothar, ZAmtm 112, 160, 180
Schumann, Fritz, ZAmtm 110, 160, 179
Schwarz, Heinrich, HZA-Diener 70, 71
Schwennesen, Peter, Gastwirt u. Schnapsbrenner 143
Schwichtenberg, Friedrich, Polizei-Sergeant 59
Schytt, Otto Frederik Lawætz, Toldforvalter 89
Seeck, Paul, ZOS 186
Seeger, Theodor, RR 182
Seehusen, C.R., Toldforvalter 159
Sick, Johann Detlev, Kriegsrat u. Zollkontrolleur 55
Siegel, Norbert, ZAmtm 182, 183
Siem, Carl Friedrich Eduard, Zollverwalter 116
Siem, Hermann, OZS 187
Siemen, Johannes, ORR 160
Simonsen, Peter J.N., Essig- u. Senffabrik 146
Söbotker, Justizrat 36
Sönnichsen, Jens, ZR 178, 182
Somann, SS-Oberführer 76
Sonnberg-Rum, Spirituosenfabrik 144
Stade, Ferdinand, ZS 180, 187
Stadtlander, Arend, Gerichtsschreiber u. Zollkontrolleur 114, 148
Stäglich, Wilhelm, Dr., FinGerR 5, 94, 95, 168, 177, 183
Stäglich, Willy, ZAmtm 94
Stampe, ZI 178
Starbusch, Harald, ZAM 180
Steege, Gerhard, ZAM 186
Steen, Heinrich, ZI 185
Steenstrup, Geert von, Justizrat u. OZI 16
Steingräber, Ulrich, ZAmtm 104
Stöhwhase, Wilhelm, ZI 182
Stresing, Eckart, ZHS 112, 185
Stüber, Günter, ZAM 183

Tarnow, Erno, ZAmtm 71, 178, 179, 181, 185
Tewes, Richard, OZS 186
Thiele, Jürgen, ZAmtm 104
Thies, Hermann, Oberzollrevisor, ZAmtm 62, 71, 177, 178
Thiessen, Lorenz, Zollschreiber 15, 116
Thomas, Johannes, OZI 183
Thoms, Friedrich Johann Christian Peter, Zollverwalter 113, 116
Thomsen, Kammerassessor bei der RK 33
Thomsen, Andreas, Zollkontrolleur 38
Thomsen, Christian, Dep.Bg. 40
Thomsen, Johann, Amtsverwalter 37-42
Thomsen, Peter A., Werftarbeiter 59
Thomsen, Thomas, Schiffshändler 71
Thormählen, ZI 71
Thott, Otto, Geheimer Rat bei der RK 50, 51
Tiedgen, Waldemar, OZR 160, 181, 182
Tiedt, Rudolf, ORR 5, 98-100, 152, 168, 177
Timm, Hans, Zoll- u. Lic.Dep. 48
Todsen, Hermann, Dr., OBgm 58
Tondern, Hermann, ZGKom 184
Torning, Peter, ZBI 185
Twiesselmann, Walter, RR 5, 91, 93, 168, 177

Uhde, Friedrich, OZI 182, 183
Ullrich, Erich, ZR 110, 178, 182
Ulrichsen, Gert, ZAM 185

Väkenstedt, Hans, ZI 185
Vagn-Hansen, C.A., Amtmann 94

Valentin, Matthias, Lic.-Einnehmer 31
Valentiner, Matthias, Zoll- u. Lic.Dep. 42, 45, 47-49
Valentiner, Wilhelm, Kfm 47
Vasmer, Georg Johann Christian, Zollkontrolleur 54
Vaupel, Karl-Wilhelm, Dr., ORBR 95
Vogt, Alfred, RR 5, 77, 79, 83, 95, 159, 168, 177-179, 181

Wagner, Alfred, BZKom 183
Waitz, Christoph Emanuel, Zollkontrolleur 54
Waldemar II., König von Dänemark 19, 20, 23, 148
Waldemar V., Herzog 26
Waßner, von, Justizrat 38
Wecke, Horst, ZR 178
Weedermann, Erich Jacob, Werftbesitzer 26
Wegner, Wilhelm, ZOI 178, 179, 180
Weihmann, Friedrich, ZI 67, 179, 186
Weller, Arthur, OZI 179
Wesemeyer, Alex, RR 181
Wessel, Adolf, OZI 181
Wesslau, Arthur, OZI 178
Westphal, Walter, OZS 186
Wewetzer, Otto, OZS 186
Wiedow, Dr., MinDirigent 87
Wiegelmann, ZI 71
Wiekhorst, Johannes, OZI 179, 181, 184
Wiener, Alfred, Dr., FinPräs (St) 159
Wiggers, Georg Friderich, Kriegsassessor u. Zollkontrolleur 113, 148
Wilms, H.B., Essig- u. Senffabrik 146
Winkler, Gerhard, MinR 183
Witt, Georg (Peter), ZI 70, 71
Witt, Kurt, ZOI 184
Witte, Christian August, Zollverwalter 42-45, 48, 49
Wittfoth, Karl-Heinz, ZS 186
Wittke, Günter, ZAmtm 182
Wölle, Ernst, ZAmtm 71, 177
Wulfert, Zolleinnehmer 113

Zahn, Max, RR 179, 181, 182

# Ortsregister

Die im Text genannten Orte in Dänemark sind (abgesehen von „Kopenhagen", wie es üblicherweise in Deutschland geschrieben wird) in der offiziellen heutigen Bezeichnung angegeben. Die Orte im ehemaligen Herzogtum Schleswig und in Nordschleswig, soweit sie im Text in der Zeit von 1864—1920 erwähnt wurden, sind deutsch geschrieben. In nachstehendem Ortsverzeichnis ist die offizielle heutige Schreibweise hinzugefügt; das gleiche gilt für die ehemaligen deutschen Ostgebiete.


Aachen 21, 60, 73
Aarhus (Århus) 57, 79
Ärrö (Ærø) 117
Ärrösköbing (Ærøsköbing) 123
Äthiopien 104
Alsfeld 72
Altona 60, 71, 72, 75, 91, 116, 121
Amsterdam 26
Apenrade (Åbenrå) 20, 33, 35, 94, 104, 107, 129, 133, 179
Arnis 5, 17, 107, 113, 116
Aschersleben 87
Assens 20
Augustenburg (Augustenborg) 5, 63, 107, 113, 149, 182
Aventoft 66, 90, 91, 104, 107-109, 112, 140, 150, 176, 186, 187, 197

Bad Homburg 90
Bargteheide 145
Bau (Bov) 5, 15, 22, 30-32, 34, 35, 37, 38, 41, 113, 148
Bautzen 98
Bergedorf 100
Bergheim 72
Berlin 72, 73, 83, 87, 90, 100, 150
Bingen 81
Blans 107
Bockholmwik 94, 108, 109
Bögelhuus 92, 109, 110
Böglum 5, 66, 68, 82, 90, 91, 99, 103, 107-109, 112, 135, 136, 147, 151, 176, 180, 187, 192
Bogoslaw 60
Bommerlund 143
Bongsiel 108
Bonn 87, 89, 92, 93
Borken 87
Botswana 104
Bramstedt 33, 108, 109
Braubach 72
Braunschweig 94
Bredstedt 32
Bremen 75, 100, 150
Breslau (Wroclaw) 95
Brieg (Brzeg) 95
Brokdorf 33
Bromberg (Bydgoszcz) 60
Brunsbüttel 104
Brunsholm 60
Brunsnis (Brunsnæs) 24, 25, 107, 121
Bünde 86, 87

Celle 83
Christiansfeld 63, 181
Cleve 73
Cuxhaven 91

Dagebüll 108, 139
Danzig (Gdansk) 36, 72
Darmstadt 81
Delmenhorst 37
Diedenhofen 75
Dollerupholz 94, 108, 109
Drei 24
Düsseldorf 73, 145

Eckernförde 69, 75, 107, 108, 138, 149
Eiderstedt 31, 50
Ekensund (Egernsund) 5, 15, 24, 107, 113, 148, 149
Elberfeld 73
Ellhöft 108, 109
Ellund 92, 100-106, 108-110, 133, 140, 151
Elmshorn 75
Elten 75

Emmerich 60, 73, 83
England 56, 129, 143
Erfurt 83
Esbjerg 185

Faaborg (Fåborg) 99, 124, 137, 193
Falshöft 108-110
Fischerhäuser 67
Flensburg-Bahnhof 5, 74, 82, 88, 96, 101, 103, 107-111, 125, 126, 138, 150, 176, 178, 187, 189
Flensburg-Danfoss 119
Flensburg-Fischereihafen (Fischmarkt) 92, 121, 150
Flensburg-Förde, früher Flensburg-Wasser 83, 94, 95, 98, 109-112, 140, 176, 181, 182
Flensburg-Fördebrücke, früher Flensburg-Dampfschiffspavillon 97, 98, 105, 111, 119, 121, 122
Flensburg-Hafen, früher Packhof (Packhaus) 5, 26, 54-56, 60, 61, 70, 71, 73, 74, 80, 83, 90-92, 97, 99, 102, 103, 107-111, 119, 120, 122, 126, 140, 148, 150, 151, 176, 177, 187, 188
Flensburg-Industriehafen, früher Ansageposten, dann Hafeneingang 82, 91, 92, 111, 119, 122, 149, 150
Flensburg-Kanalschuppen 121, 134
Flensburg-Land 83, 95, 109-112, 140, 176, 181, 182
Flensburg - Neue Straße 121
Flensburg-Schlachthof 111, 119, 122, 123
Flensburg-Stettiner Schuppen 98, 121/122
Flensburg-Weiche 5, 68, 74, 82, 85, 99, 107-111, 123, 126, 128, 132, 134, 150, 176, 179. 187, 189
Flensburg-Zollausschluß, früher Freihafen 5, 72, 80, 108, 117, 118, 121, 176, 184
Foldingbro 17
Frankfurt 17, 72
Frankreich 36, 71, 96, 98, 145
Friedrichsort 33
Fröslee (Frøslev) 92, 100-106, 133, 151
Fühnshaff-Fünenshaff (Fynshav) 5, 15, 17, 107, 113, 148, 149

Gammelgaard 33
Gelting 63, 92, 94, 108, 109, 150, 176, 182
Gelting-Mole 99, 103, 112, 124, 137, 187, 193
Ghana 104
Gleiwitz (Gliwice) 94
Glücksburg 18, 103, 107-110, 123, 140, 187, 194
Glückstadt 16, 18, 29, 31, 37, 38, 51, 57, 72, 149
Gnesen (Gniezno) 60
Goch 145
Göttingen 83, 94
Goldhöftberg 109
Gottorf (Gottorp) 15, 25, 40, 43, 44, 115, 138
Gravenstein (Gråsten) 33, 75, 103, 107, 123
Gredstedbro 17
Grönland 41
Großbritannien 89, 119, 139
Großenbrode 97
Groß-Jündewatt (Store-Jyndevad) 92
Groß Rauden (Rudy) 91
Grünhof (Grøngaard) (Bejers Kro) 92

Habernis 108, 109
Hadersleben (Haderslev) 18, 20, 29, 32, 39, 68
Haithabu 19, 136
Halberstadt 75
Halle 75
Hamburg 17, 30, 35, 41, 46, 60, 91, 94, 96, 98, 100, 129, 134, 135, 145, 150, 185
Hamburg-Blankenese 96
Hamburg-Harburg 91
Hamburg-Jonas 91
Hamburg-Nienstedten 91
Hannover 83, 94, 96, 100, 150
Harrislee 5, 65-68, 82, 88-90, 96, 99-104, 108-111, 128, 132-134, 140, 147, 150, 151, 176, 180, 187, 191
Harrislee-Bahnhof 66, 68, 108, 125
Harrislee-Land 66, 107, 108
Hasselberg 109
Heide 16, 18
Heiligenhafen 33, 70, 71
Helgoland 91
Helsingør 22
Hjerting 20
Höruphaff (Høruphav) 107
Hohenelbe (Vrchlabi) 91
Holbæk 22
Hollingstedt 136
Holming 102
Holnis 5, 15, 17, 24, 107-110, 114, 115, 121, 124, 140, 148, 149
Hoyer (Højer) 92
Hoyerschleuse (Højersluse) 69
Husby 86
Husbyharde 23, 31, 148
Husum 26, 33, 72, 73, 78, 83, 91, 93, 97, 99, 107, 109, 111, 139, 149, 150, 185

Indonesien 104
Iran 104

Irland 119
Italien 53, 97, 145
Itzehoe 18, 19, 33, 100

Jagel 139
Jamaica 143
Jardelund 92, 108-110
Jardelundfeld 109
Jauer (Jawor) 96
Jena 87

Kaiserslautern 75
Kalundborg 22
Kappeln 5, 15, 17, 77, 80, 92, 94, 97, 98, 104, 107-110, 112, 116, 117, 123, 124, 136-138, 140, 148-150, 176, 182, 185, 187, 193
Karlsbad (Karlovy Vary) 98
Kattrott 182
Kaulwitz 91
Keitum 108
Kekenisgaard (Kegnæsgård) 33
Kellinghusen 33
Kiel 16, 18, 19, 30, 39, 57, 63, 70, 72, 76, 80, 81, 83, 84, 87, 90, 92, 95-100, 102, 104, 105, 108, 116, 120, 122-124, 131, 134, 141, 149, 150
Kielseng 80, 117, 118
Klappschau 89
Klein Waabs 107
Köln 21, 72, 73
Königsberg (Kaliningrad) 36, 63, 87, 90
Kolding, 17, 20, 22
Kollund 91, 93, 123, 150
Konstanz 81
Kopenhagen (København) 15, 17, 22, 24, 29-32, 34-41, 43, 44, 46, 47, 49-52, 56, 72, 90, 92, 93, 124
Koppelheck 117
Kragstedt 22, 30-32, 34, 35, 37, 38, 41
Kronsgaard 94, 108, 109
Krusau (Kruså) 63-66, 92, 94, 100, 101, 103, 129, 132, 133, 150.
Kupfermühle 5, 64-66, 76-80, 82, 88-90, 92, 94-101, 103, 107/108, 108-111, 129-134, 140, 147, 150, 176, 179, 187, 190
Kupfermühle-Teichweg 108
Kupfermühle-Zollstraße 108

Ladelund 63, 68, 108, 109, 149, 176, 183, 187
Ladelundfeld 68
Langballigau 103, 105, 108-110, 123, 124, 140, 141, 187, 194
Langballigholz 107-109

Lauenburg 17, 18, 98
Leck 104
Lesotho 104
Liberia 104
Liebau (Lubawka) 95
Liepe 75
List 108
Livland 36
Lobberich 72
London 143
Luditz (Zlutice) 98
Lübeck 19, 72, 83, 97, 98, 100, 122
Lütjenburg 33

Maasbüll 31
Maasholm 5, 15, 17, 82, 97, 98, 105, 107-110, 115, 124, 137, 138, 140, 141, 148-150, 187, 194
Magdeburg 75
Malawi 104
Malchow 97
Marburg 28
Markneukirchen 98
Mauritius 104
Meierwik 85, 108-110
Meldorf 59
Meybüllgaard (Majbølgård) 33
Minden 84
Mohrkirch 31
Monheim 144/145
Mürwik 80, 83, 95, 120, 149, 150
Mummark (Mommark) 5, 107, 115, 149
Munkmarsch 69, 108
Munkwolstrup 31

Næstved 22
Neuengamme 81
Neuhof/Kekenis (Nygård/Kegnæs) 107
Neukirchen/Angeln 24, 94, 109
Neukirchen/Südtondern 63, 66, 67, 73, 97, 108, 109, 111, 149, 176, 184, 186
Neumark 108, 109
Neumünster-Gadeland 81
Neupepersmark 67, 68, 90, 91, 101, 102, 107-109, 112, 140, 150, 176, 187, 195
Neustadt 19, 72, 75
Neustrelitz 97
Niebüll 99, 111, 112, 150, 176, 180, 184, 185, 187, 196
Nieby/Angeln 17, 107, 117
Niederlahnstein 63
Niederlande 97
Niehuus 108-110, 140-142
Nigeria 104

Norburg (Nordborg) 5, 15, 17, 107, 116
Norderdeich 63, 108, 109
Norwegen 22, 32, 45, 50, 142

Oberlahnstein 72
Obernzell 63
Oels (Olesnica) 95
Øresund 34, 56
Österreich 17, 18
Oldenburg i. O. 63
Oldesloe 16, 33
Olpenitz 136, 137
Olpenitzdorf 109
Osterby 108, 109
Ostseebad 79
Ottensen 19, 41

Pattburg (Padborg) 65, 66, 89, 90, 100-106, 132-134, 143, 150, 151
Paris-Plage 98
Pinneberg 39, 81
Polen 96
Posen (Poznan) 60

Rabel 108, 109
Rendsburg 19, 33, 37, 39, 46, 69, 107
Renz (Rens) 68, 101, 187
Riegersdorf (Rudziczka) 95
Riga 36, 39
Ringkøbing 20, 22
Rinteln 144
Ripen (Ribe) 20, 185
Rodenäs 67, 92, 102, 139
Rosenkranz 67, 90, 91, 101, 102, 107-109, 112, 140, 149, 150, 176, 186, 187, 198
Rostock 94, 97
Rudkøbing 22
Rumänien 71
Rußland 76, 87
Ruttebüll (Rudbøl) 67, 101, 186

Saxkøbing 22
Schäferhaus 132, 134
Schelde (Skelde) 107
Schlawa (Slawa) 83
Schleimünde 5, 15, 97, 98, 108, 109, 115, 116, 136, 137, 148-150
Schmiedeberg (Kowary) 95
Schnellmark 107
Schönebeck 75
Schönhagen 109, 110, 140
Schöningstedt 100
Schottburg (Skodborg) 20, 63, 183
Schusterkate (Skomagerhuset) 63, 93, 150
Schwabstedt 31
Schweden 36
Schwenstrup (Svenstrup) 107
Schwerin 97
Segeberg 33
Sieltoft 92, 93
Sierra Leone 104
Singen 81
Skandinavien 143
Søby 123, 124
Sonderburg (Sønderborg) 5, 15, 17, 24, 25, 30, 33, 62, 69, 98, 107, 113, 116, 117, 123, 124, 134, 137, 193
Sophienthal (Sofiedal) 92
Sosnitza (Sosnica) 94
Spandet 63, 184
Speyer 21
Staßfurt 75
Steinberghaff 5, 17, 94, 107-109, 117, 138, 149
Stettin (Szczecin) 81, 83, 87, 100
St. Margarethen 33
Stolp (Stupsk) 87
Straelen 73
Strehlen (Strzelin) 95
Stubbendorf 107
Stuhr 37
Süderbrarup 117
Süderhaff (Sønderhav) 107
Süderharde 15
Süderlügum 66, 68, 69, 90, 91, 94, 97, 99, 107-109, 111, 112, 135, 140, 149, 150, 176, 183, 185, 187, 196
Südwesthörn 108

Tilsit (Sovetsk) 90
Tönning 18, 25, 56, 72, 73, 107-109, 149
Tondern (Tønder) 18, 33, 37, 66, 68, 69, 90, 99, 135, 176, 180, 185, 186
Treppe (Trappen) 24
Tübingen 83
Twedterholz 94, 108, 109

Ulm 21
Ulzburg 33

Verden 60, 72
Vilmkær 140

Waldenburg (Walbrzych) 95/96, 98
Wandsbek 19, 71, 115

Warnemünde 97
Warnitz (Varnæs) 107
Washington 84
Wassersleben 63, 64, 79, 93, 95, 109, 110, 130, 140
Weesby 92, 108, 109
Westerland 5, 97, 108, 134
Westindien 88, 143
Westre 92, 108, 109
Westrefeld 109
Wewelsfleth 33
Wiedingharde 31
Wien 18
Wiesbaden 141
Wiesharde 23, 148
Wigandsthal (Pobiedna) 96
Wimmersbüll 108, 109, 140
Wismar 98
Woyens (Vojens) 68
Würzburg 81
Wyk 134

Zwickau 98



Abb. 1: Blick vom Ballastberg, links die „Englische Brücke", rechts das Zollpackhaus
Lithographie von Wilhelm Heuer, um 1860

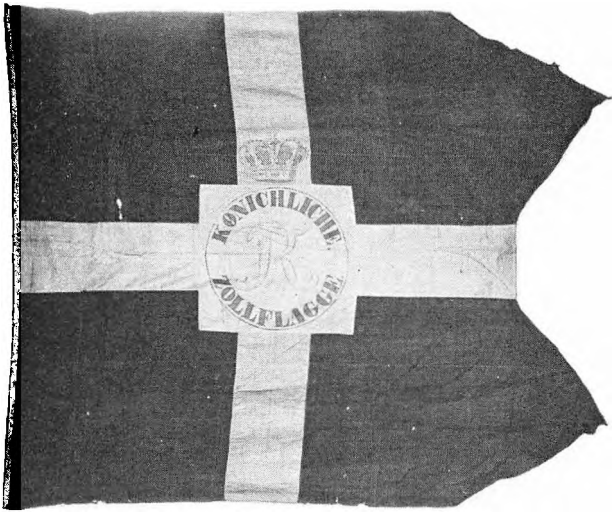



Abb. 2:
Die alte Zollflagge



Abb. 3:
Das Haus des Zollverwalters Bärens
Flensburg, Große Straße 52
(Aufnahme 1953)

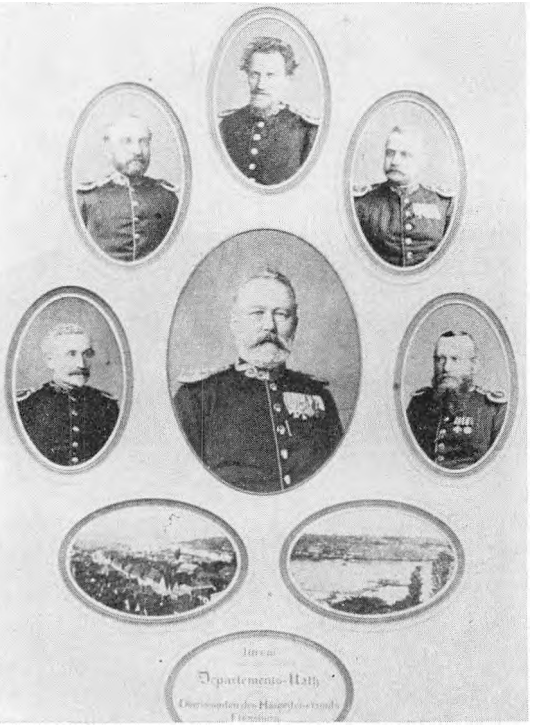


Abb. 4:
Die Oberbeamten
des Hauptsteueramts Flensburg
(1. Mai 1878)



Abb. 5:
Rechts das alte Hauptsteueramt
(Aufnahme vor 1880)



Abb. 6:
Das Dienstwohngebäude
des Hauptzollamtsvorstehers
(Aufnahme 1964)

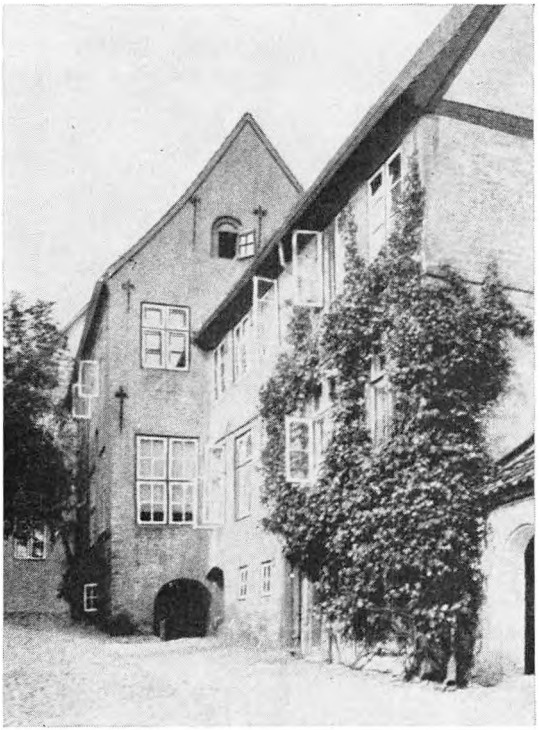
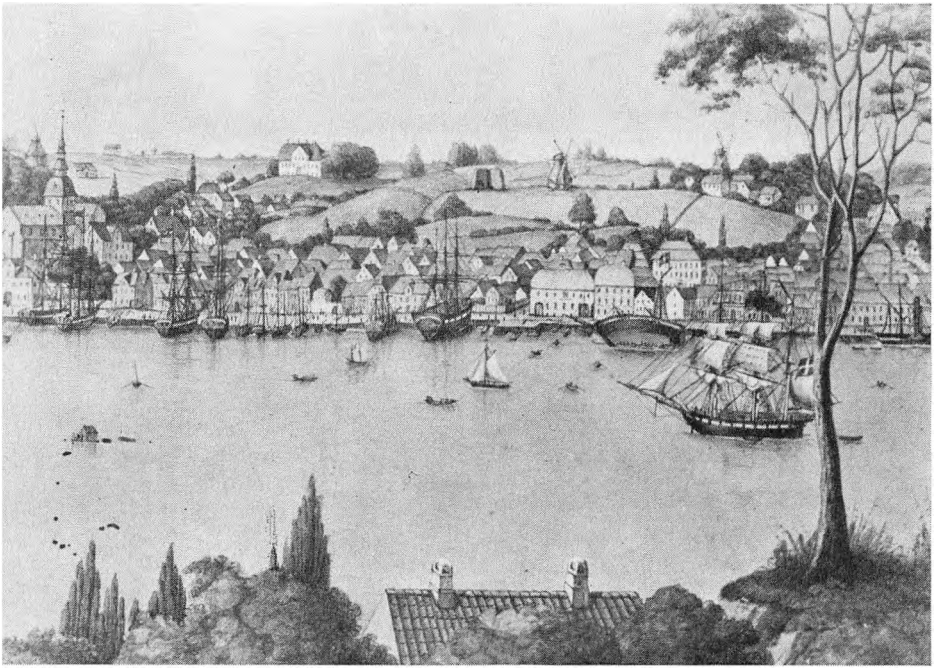


Abb. 7:
Hofansicht Norderstraße 72
(Aufnahme 1905)



Abb. 8:
Hofansicht Norderstraße 72
(Aufnahme 1964)



b. 9: Blick vom Ballastberg auf die Schiffbrücke
ıographie von O. Winter 1843, im Baujahr des Zollpackhauses

b. 10: Fast der gleiche Blick um 1875






Abb. 11: Die erste Abfertigungsbude des Zollamts Kupfermühle



Abb. 12: Das Hauptzollamt von Osten (Aufnahme 1964)

Abb. 13: Das Hauptzollamt von Westen (Aufnahme 1964)

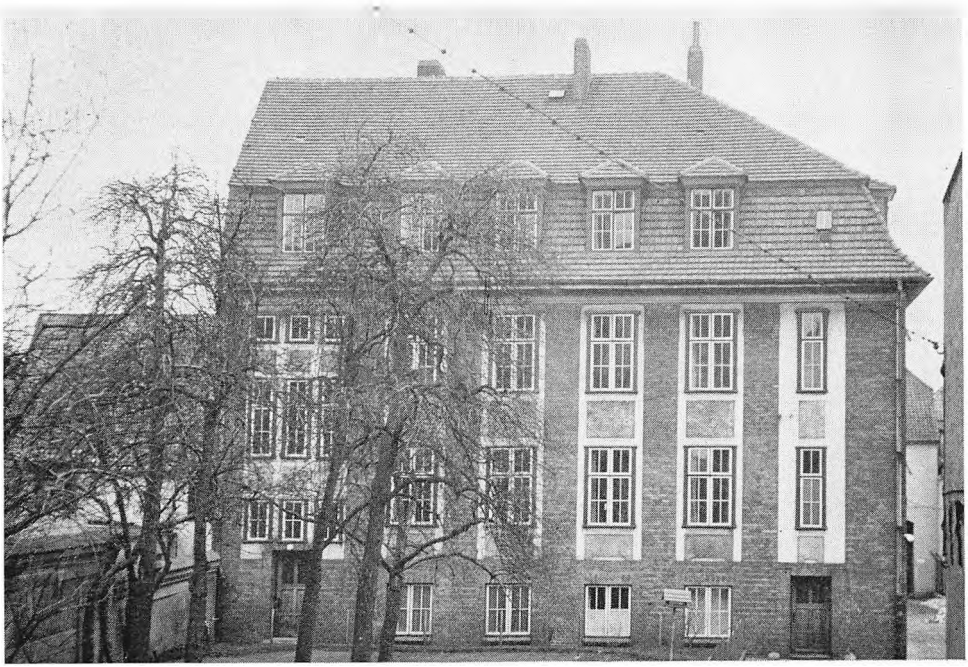




Abb. 14:
Zollrat Hermann Hass
(1904—1920)

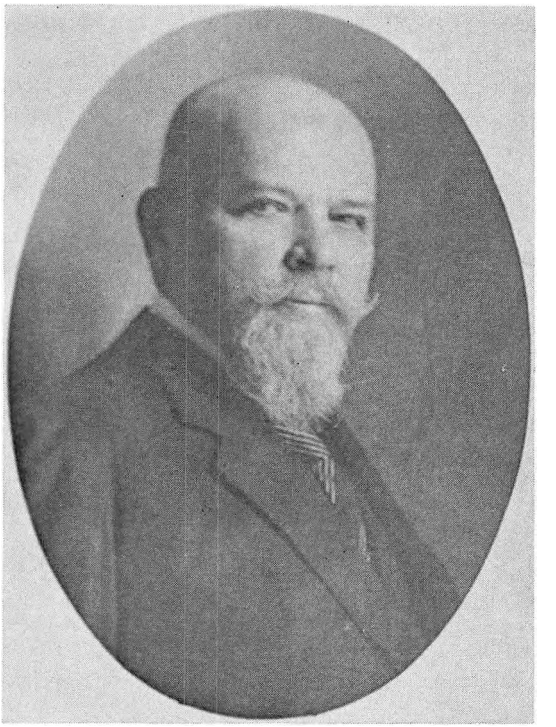


Abb. 15:
Zolldirektor Heinrich Ling
(1921—1924)
(Aufnahme 1947)

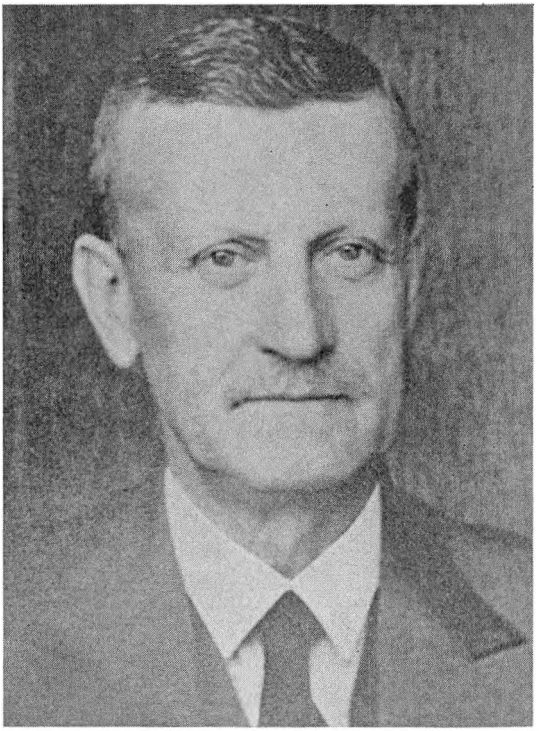


Abb. 16:
Zolldirektor Friedrich Hansen
(1924—1934)

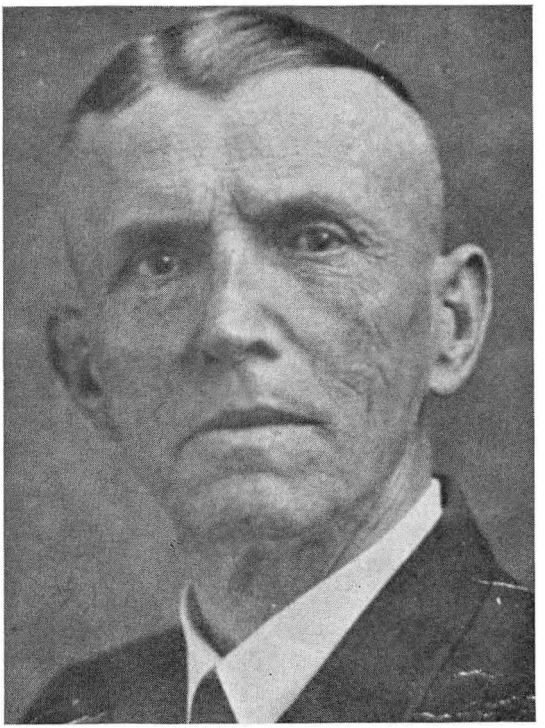


Abb. 17:
Regierungsrat Karl Bühmann
(1934—1944)



Abb. 18:
Regierungsrat Detlef Petersen
(1944—1945)



Abb. 19:
Regierungsrat Dr. Walter Grill
(1945—1946)



Abb. 20:
Regierungsrat Eberhard Kuehn
(1946—1948)

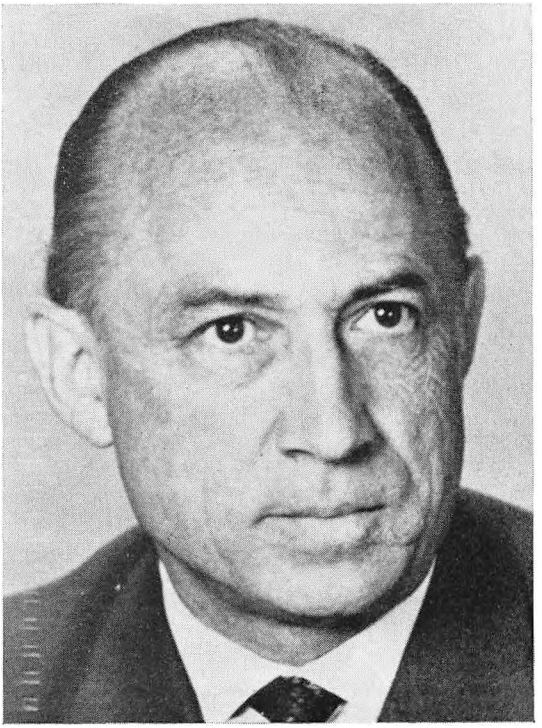


Abb. 21:
Regierungsrat Ernst Plog
(1948—1950)



Abb. 22:
Regierungsrat Werner Reicke
(1950—1952)



Abb. 23:
Regierungsrat Walter Twiesselmann
(1952—1954)



Abb. 24:
Regierungsrat Dr. Wilhelm Stäglich
(1954—1956)

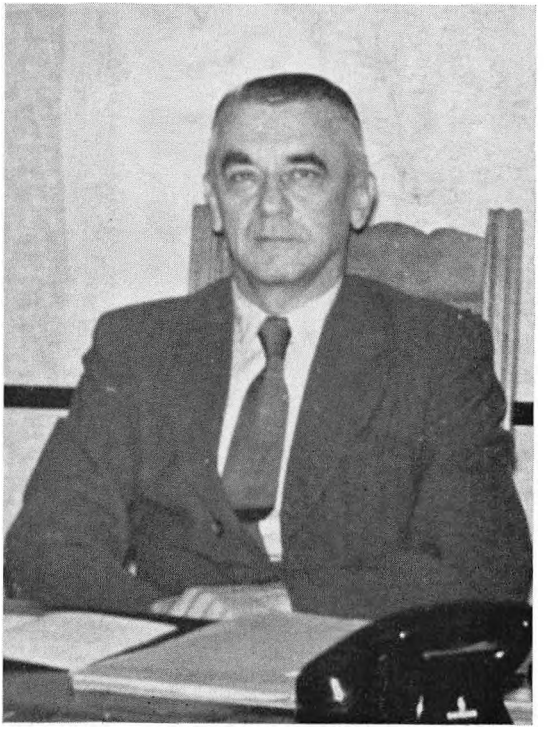


Abb. 25:
Regierungsrat Alfred Vogt
(1957—1960)

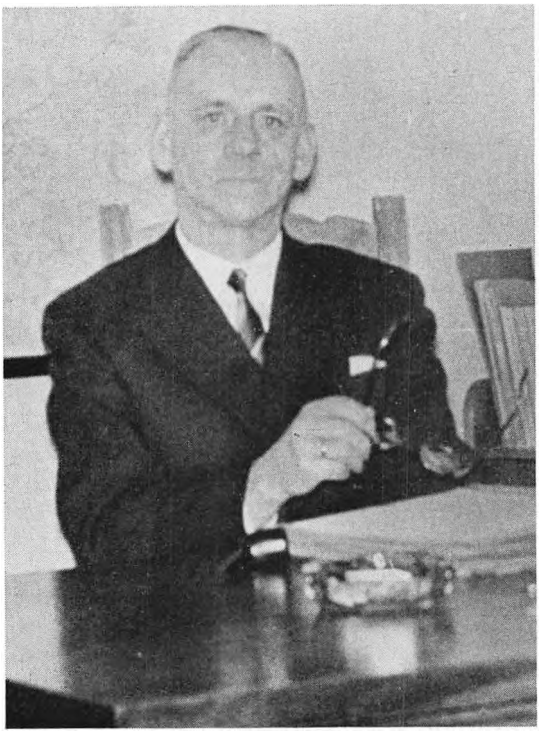


Abb. 26:
Zollrat Hugo Rohdass
(1. 1. — 31. 7. 1961)



Abb. 27:
Oberregierungsrat Rudolf Tiedt
(1. 8. 1961 — 30. 6. 1970)



Abb. 28:
Regierungsrat Emil Behn
(1970 — 1972)



Abb. 29:
Oberregierungsrat Johannes Asmussen
(ab 1972)