Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt 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 Danskernes Historie Online - 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

TOLDERE VED HAV OG FJORD

Museet for Thy og Vester Hanherred

TOLDERE VED HAV OG FJORD

En beskrivelse af Thisted Distriktstoldkammer og de tidligere toldkamre i Thisted og Nykøbing

af

BENT JENSEN

Udgivet af Museet for Thy og Vester Hanherred
i forbindelse med
toldvæsenets 350 års jubilæum 1982

Udgivet af
Museet for Thy og Vester Hanherred

Tekst: Bent Jensen

Lay-out: Svend Sørensen
Anette Borgaard

Foto: Per Sowinski
N E Dall

Omslag: Aggerkanalen 1849 efter et maleri af Rasmus Henrik Kruse. En flåde af slupper, galeaser og jagter ligger opankret for at afvente højere vandstand i kanalen. Skibet med splitflaget er toldvagtskibet.

Tryk: Bornerups Bogtryk og Offset, Thisted 1982

ISBN 87-980556-5-8

Indhold

FORORD..... 4
DE FØRSTE TOLDERE..... 5
DISTRIKTETS UDSTRÆKNING..... 8
ORGANISATION..... 15
TOLDARBEJDET..... 21
KONSUMTIONEN..... 31
AFGIFTER..... 35
OPPEBØRSEL..... 43
EFTERSKRIFT..... 48

Forord

"Toldere ved Hav og Fjord" belyser toldetatens virke i det nordvestjyske område. Toldvæsenet er statsmagtens håndhæver, og denne stilling i lokalsamfundet har ikke altid været let, specielt ikke når der skulle opkræves penge i form af konsumtionstold, maltaccise eller den mere moderne moms.

Anledningen til at udgive denne publikation er, at toldvæsenet blev oprettet af Chr. d. 4. for 350 år siden. I lige så mange år har der været toldsteder i Nykøbing og Thisted, og det har derfor været en naturlig opgave for Museet for Thy og Vester Hanherred at tage jubilæumsåret som anledning til at udgive dette materiale samt udarbejde en særudstilling om toldvæsenet og dets historie i samarbejde med Thisted distriktstoldkammer.

Når denne udgivelse er blevet realiseret, skyldes det for en stor del nu afdøde toldinspektør Robert Svalgaard, der har indsamlet et omfattende materiale om toldvæsenet. Med hans død den 29. maj 1981 blev der sat punktum for et vægtigt lokalhistorisk arbejde. Det er svært at forestille sig et bedre minde over Robert Svalgaard end netop en lokalhistorisk udgivelse om toldvæsenet. Dette har imidlertid kun været muligt på grund af kontrolchef Bent Jensens store arbejdsindsats.

Museet for Thy og
Vester Hanherred

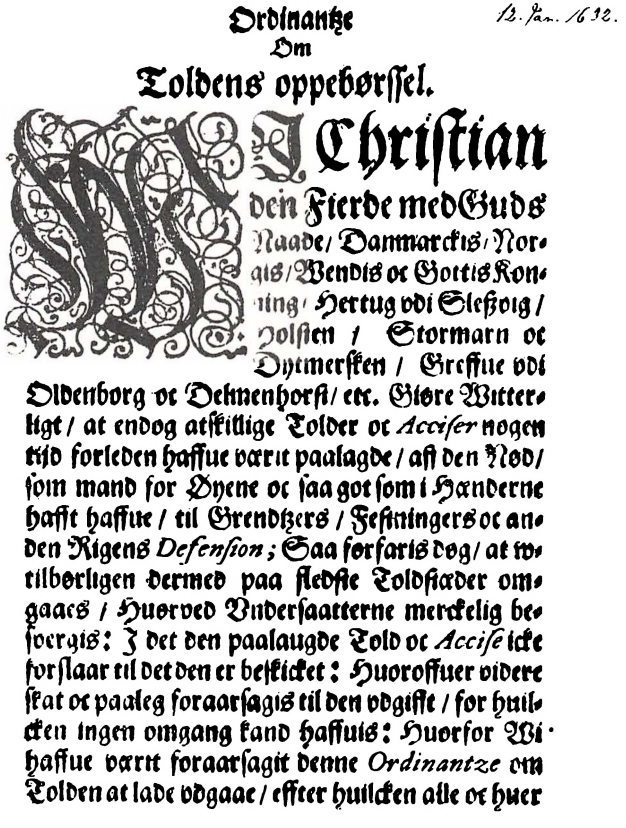
DE FØRSTE TOLDERE

Den første tolder i distriktet kender vi kun fra, at han for Vestervig kloster i 1562 skulle opkræve told af "norske mænd, bagger og andre, som kommer med tømmer til de birker, der ligger under Vestervig kloster".

Om der har været en tolder i Thisted, da byen blev købstad i 1524, vides ikke. Men vi ved fra Erich Pontoppidans "DANSKE ATLAS" fra 1769, at der til tolderen i Thisted i 1604 gik den kongelige befaling, at han af "de Lybske (skibe fra Lübeck) som måtte komme for Byen, deres Skib og Gods skulde oppebære Told og andre Rettigheder, lige som af andre Fremmede og Udlænder deres Skib og indehavende Varer".

Gennem bl.a. lensregnskaber og Viborg Landstings dombøger kan vi ofte støde på notater om toldforhold i Limfjorden, herunder om Thisted og Nykøbing toldsteder. Således fremgår det af dombøgerne, at kongen 1. august 1615 pålægger lensmændene at tilstille tolderne i deres len et eksemplar af den nye toldrulle. Lensmanden, befalingsmanden på Ørum slot, giver denne besked videre den 8. september 1615 til Jens Nielsen Klostergaard, tolder og rådmand i Thisted. Klostergaards efterfølger var i 1638 byskriveren Christen Kosse, der sandsynligvis har haft tolderhvervet som en art bierhverv.

Den første Nykøbing-tolder støder vi på i 1632, idet "tolderen og toldskriveren i Nykøbing Mors til Rentekammeret har fremsendt to forseglede Toldbøger over Toldoppebørselen fra 1. maj 1632 til 1. maj 1634". Såvel Thisted som Nykøbing toldsteder kan vi altså under en eller anden form føre lige så langt tilbage som toldetaten, der ifølge Christian IV's "Ordinantze om Toldens Oppebørsel" blev grundlagt som etat. "Giffuet paa Vort Slot Kiøbenhaffn den 12. January Anno 1632 Under Vort Signet. Christian."


12. Jan. 1632.

Ordinantze
Om
Toldens oppebørssel.

Wi Christian den Fierde med Guds Naade/ Danmarckis/ Norgis/ Wendis oc Gottis Konning/ Hertug vdi Sleßvig/ Holsten/ Stormarn oc Dytmersken/ Greffue vdi Oldenborg oc Delmenhorst/ etc. Giøre Witterligt/ at endog atskillige Tolder oc *Accise*r nogen tijd forleden haffue værit paalagde/ aff den Nød/ som mand for Øyene oc saa got som i Hænderne hafft haffue/ til Grendtzers/ Festningers oc anden Rigens *Defension*; Saa forfaris dog/ at wtilbørligen dermed paa fledste Toldstæder omgaaes/ Huorved Vndersaatterne merckelig besvergis: I det den paalaugde Told oc *Accise* icke forslaar til det den er beskicket: Huoroffuer videre skat oc paaleg foraarsagis til den vdgifft/ for huilcken ingen omgang kand haffuis: Huorfor Wi haffue værit foraarsagit denne *Ordinantze* om Tolden at lade vdgaae/ effter huilcken alle oc huer

Chr. d. 4´s ordinans fra 1632

Hvorfor et toldvæsen?

Når Christian IV grundlagde toldvæsenet som en etat, d.v.s. en landsdækkende statsinstitution, må vi se det i sammenhæng med landets - også på det tidspunkt - betrængte økonomi. Ikke alene de mange krige, men også den vældige strukturændring, der overgik landet på den tid, var baggrund herfor. Adelens magt indskrænkedes. Byernes (borgerskabets) og kronens magt øgedes. Kongen forsøgte energisk at opbygge håndværk og industri, og dertil var der behov for såvel penge som beskyttelse mod udenlandske varer. Tolden havde dengang som nu en blandet betydning - dels en indtægt for staten, dels et led i at fremme indenlandsk produktion ved at beskytte den mod import udefra. Toldvæsenet har så gennem årene fået overdraget nye opgaver. Opgaver som idag langt overstiger tolden, nemlig de såkaldte indenlandske forbrugsafgifter, men derom senere.

Thisted og Nykøbing

Der er lidt uklarhed om den egentlige etablering af Thisted og Nykøbing som selvstændige toldsteder. Nogle kilder nævner Thisted i 1632, andre 1672, og Nykøbing i slutningen af 1600-tallet. Nykøbing må dog have eksisteret før 1655, for da nedlægges toldstedet, idet det "henlægges under Aalborg toldsted". Helt så galt gik det ikke for Thisted, men det skyldtes udelukkende trafikken på Vesterhavskysten, for Thisted måtte ligesom Nykøbing lide den tort at få sine rettigheder i Limfjorden henlagt under Ålborg, der helt frem til 1841 beherskede hele Limfjorden. I 1841 generhvervede Thisted sine rettigheder i Limfjorden, og Nykøbing toldsted genopstod samme år.

Trafikalt lå distriktet i 1600-årene uendeligt langt fra København, men mon egentlig den almindelige borger bekymrede sig så meget om det. København kunne næsten kun nås med skib, men selv det var langsommeligt og besværligt.

I 1628 havde Thisted 1258 indbyggere og Nykøbing omtrent det samme. Byerne har altså så nogenlunde fulgt hinanden i størrelse gennem de 350 år, hvor toldvæsenet har eksisteret.

Placat,

angaaende

at Kjøbstæderne Viborg, Thisted, Skive, Nykjøbing, Lemvig, Holstebro, Nibe og Løgstør oprettes til fuldstændige Toldsteder.

Paa Collegiets allerunderdanigste Foreſtilling har det behaget Hans Majeſtæt Kongen under 6te dennes allernaadigſt at reſolvere: at Kjøbſtæderne Viborg, Thiſted, Skive, Nykjøbing, Lemvig, Holſtebro, Nibe og Løgſtør fra 1ſte October næſtkommende oprettes til fuldſtændige Toldſteder.

Hvilken allerhøieſte Beſtemmelſe herved bringes til offentlig Kundſkab.

General-Toldkammer- og Commerce-Collegium,
den 10de Auguſt 1841.

Lowzow.

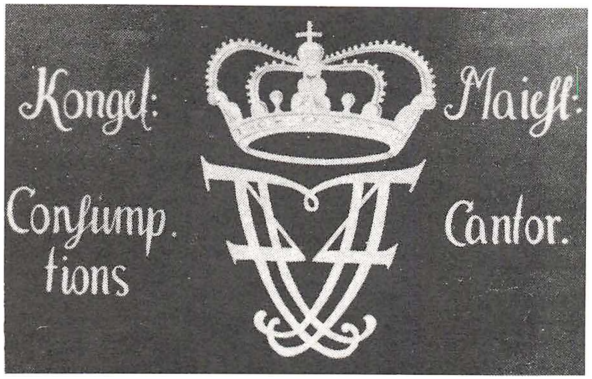
Garlieb. C. Warnstedt. W. C. F. Sponneck.
Committ. Committ.

Det kan være svært at forestille sig en tilværelse for 350 år siden. Naturen har vel været lige så smuk som nu, men tilværelsen utvivlsomt mere barsk. Fra Resens Atlas kender vi Thisteds udseende i året 1670 og Nykøbings fra 1677. Begge var små forblæste byer bestående af lave huse liggende ned mod østvendte bugter i Limfjorden. Bestående bygninger fra den tid er i Thisted kun kirken og i Nykøbing Dueholm Kloster. Udenfor byerne er der kun kirkerne tilbage fra dengang.

Kun få genstande bevaret

Det er så godt som udelukkende skriftligt materiale, som er opbevaret om toldvæsenet gennem de 350 år. Hertil kommer indenfor de sidste godt 100 år en del tegninger og fotografier. Toldvæsenet har kun i meget ringe omfang ejet ting, som er eller kunne være opbevaret. De ældste "ting" har været et skilt på det hus, hvor tolderen boede. Senere kom såkaldte toldtegn, som tolderen medbragte, når han forlod toldboden. Toldtegnet skulle tolderen bruge til at legitimere sig med, for han havde oprindeligt ikke uniform. Det fik han først omkring 1850. Først når vi kommer op omkring 1800, bliver der udenfor København og Helsingør bygget toldkamre. Her boede tolderen normalt, og han havde sit kontor samt et lokale, hvor toldgods kunne oplægges. Bemærk i øvrigt den beskedne betegnelse toldKAMMER, når man sammenligner med postHUS og baneGÅRD. Nå, det er jo væsentligt yngre etater, og inflationen har vel gjort sin virkning.

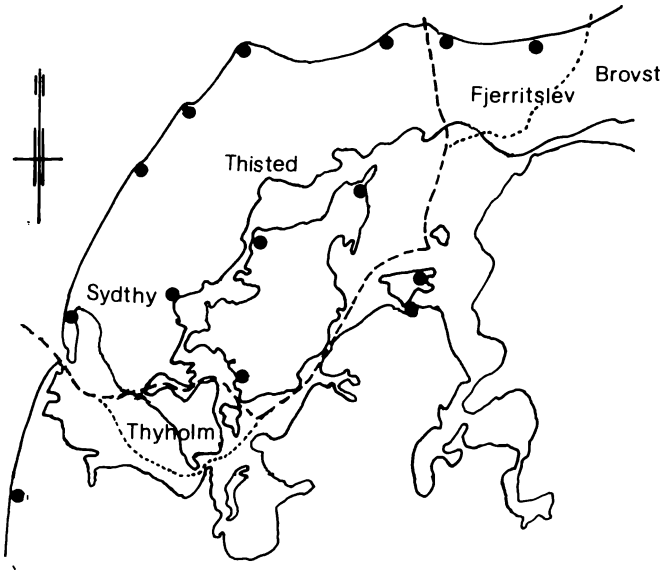
For øvrigt er 1982 ikke bare et mærkeår for toldvæsenet, der fejrer 350 års jubilæum. Det er 250 år siden, Thisted fik sit første posthus, og DSB åbnede Thy-banen for 100 år siden.



Toldskilt fra Køge med Frederik d. 4´s monogram

DISTRIKTETS UDSTRÆKNING

Den jydske vestkyst fra Tranumstrand i nord og til Ferring i syd har hørt under toldstedet i Thisted. I tidens løb er der sket ændringer i distriktets udstrækning mod Vesterhavet, således blev Tranumstrand ca. 1830 afgivet til Hjørring toldsted. Mod syd blev i 1841 efter Aggerkanalens åbning (i 1825) strækningen op til kanalen afgivet til det nyoprettede Lemvig toldsted. Dog blev stykket fra Aggerkanalen ned til det gamle amtsskel ved "Gamle Pæledige" syd for det nuværende Thyborøn givet tilbage til Thisted i 1843, samtidig med at der udlagdes et vagtskib i Aggerkanal. Dette skib flyttedes senere til Thyborønkanal, hvor distriktets sydgrænse nu går.



---- Nuværende toldgrænse

····· Tidligere toldgrænse

● Tidligere, nu nedlagte toldkontrolposter

Grænserne i nyere tid

Det distrikt, som i dag hører under Thisted Distriktstoldkammer, er i grove træk identisk med de områder, som tidligere hørte under Nykøbing og Thisted toldkamre. Distriktet omfatter således i dag kommunerne Thisted, Morsø, Sydthy og Hanstholm, men tidligere har også Thyholm med Jegindø hørt under distriktstoldkamret, og Hjortdal, Fjerritslev, Kettrup-Gøttrup, Thorup-Klim og Vust hørte indtil august 1957 under Thisted Toldkammer.

Nykøbing havde indtil sin nedlæggelse i 1969 to toldopsynsmandsposter på Fur og en i Glyngøre. Fra disse kontrolposter førtes tilsyn med kysten og skibstrafikken på Fur og det nordlige Salling. De "fulgte med i handelen", da Nykøbings distrikt, der omfattede Mors med Agerø, indgik i Thisted Distriktstoldkammers område.

Kystposter ved havet

Med tidligere tiders trafikmidler og uden telefon endsige radio var det umuligt for tolderen i købstaden at føre kontrol med kyststrækningen. Der oprettedes derfor i begyndelsen af 1800-tallet kystposter, som besattes med strandkontrollører. Under Thisted hørte kontrolposter i Slettestrand, Thorupstrand, Lildstrand, Hansted, Klitmøller, Stenbjerg, (senere Nørre Vorupør), Agger og Ferring.

Disse poster var nødvendige, ikke alene for bevogtningen af kysten i forbindelse med smugleri, men også for at udføre toldforretninger ved skudefarten og ved de talrige strandinger.

Men kystposterne blev efterhånden af mindre betydning, eftersom trafikken på kysten forsvandt og i takt med, at det blev praktisk muligt at tilkalde assistance fra Thisted. Fra slutningen af 1800-tallet blev de efterhånden bemandet med toldopsynsmænd, d.v.s. lokale borgere, der kun havde toldarbejdet som bibeskæftigelse og derfor fik en væsentlig lavere løn. De bygninger, toldvæsenet havde ejet eller lejet til formålet, blev solgt, eller lejemålet opsagt.

Men også disse toldopsynsmandsposter blev efterhånden nedlagt, den sidste i 1974.

Kontakt mellem hav og fjord

Vesterhavet brød i 1825 gennem Agger Tange, og i 1830 var Agger Kanal blevet sejlbar, hvilket skipper Johannes Hamborg fra Vildsund som den første benyttede sig af, idet han passerede ind i Limfjorden med en ladning træ fra Norge.

Der var altså her i bogstaveligste forstand slået et hul i den kontrol, som Ålborg Toldkammer ellers havde kunnet udføre ved hjælp af toldkontrollen i Hals ved Limfjordens østlige munding. Nu klagede såvel Ålborg som Thisted over den trafik, som ukontrollabelt kunne passere ind vest fra. Det besluttedes derfor, at der i 1835 skulle oprettes en kontrolpost ved Agger Kanal. Den blev oprettet i Kobberød over for kanalen.

Strandkontrollør-huset i Klitmøller

Toldvagtskibet

I 1837 erstattedes kontrolposten af et vagtskib henhørende under det nyoprettede Lemvig toldsted (indtil 1841: Lemvig Konsumtionssted). Fra 1843 hørte vagtskibet under Thisted toldsted som følge af grænseændring mellem Lemvig og Thisted toldsteder.

Alle ind- og udgående skibe skulle stoppe op for toldkontrol, som udførtes fra vagtskibet - om vinteren dog fra toldstationen i Kobberød, idet skibet da var oplagt i Thisted.

Vagtskibet blev flyttet til Thyborøn Kanal, der efter Agger Kanals tilsanding var blevet sejlbar. Skibet (eller rettere skibene, for der var naturligvis tale om udskiftninger) eksisterede indtil 1911, da stoppepligten ved fjordens indsejlinger blev ophævet.

Kontrolposter i Limfjorden

Da der nu ikke længere var kontrol ved Thyborøn Kanal og Hals, blev det nødvendigt at oprette kontrolposter langs Limfjordens kyster. Disse kontrolposter oprettedes som toldopsynsmandsposter, hvor der var mindre havne eller lossebroer, men normalt var der tale om såkaldte lade- eller landingspladser, d.v.s. skibene sejlede så nær kysten, som det var muligt, og så blev ladningen kørt i land med vogne eller sejlet ind i mindre både (kåge og lignende).

Under Nykøbing har der været kontrolposter (toldopsynsmandsposter) i Glyngøre, Færkervig, Fursund, Fæggesund, Vildsund og Tissinghus. Ved Nykøbing Toldkammers nedlæggelse i 1969 eksisterede alle toldopsynsmandsposterne endnu, men Vildsund blev un-

Toldvagtskibet fra Thyborøn til venstre i forgrunden. Thisted havn marts 1907.

der Thisted Distriktstoldkammer nedlagt med udgangen af 1973, Fæggesund og Tissinghus først i 1974. Glyngøre og de to toldopsynsmandsposter på Fur overførtes i 1971 til Skive distrikt.

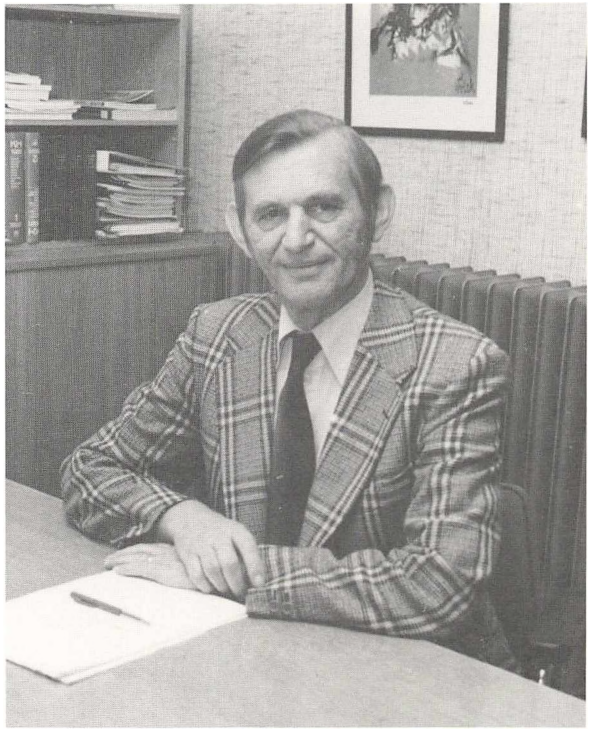
Thisted havde toldopsynsmandsposter i Visbyå, Tambohus og Oddesund Nord. Oddesund overførtes i 1963 til Struer, og Tambohus (oprettet så sent som i 1963) fulgte med Thyholm til Holstebro Distriktstoldkammer ved distriktsændringen i 1971. Visbyå blev nedlagt i 1974 efter at have været ubesat siden 1971.

Toldkontrollen i Agger skiftede karakter fra oprindeligt i 1800-tallets begyndelse at være en kontrolpost med opgaver på Vesterhavskysten til at blive en kontrolpost på Limfjordskysten. Den var helt frem til 1965 en egentlig toldkontrol, på det sidste dog flyttet til Krik. Den måtte ligesom de øvrige kontrolposter ved distriktets Limfjordskyster efter 1965 nøjes med status af toldopsynsmandspost, indtil også dette var slut i 1974. Efter kontrolposternes nedlæggelse klares de toldmæssige opgaver med udsendt mandskab fra Thisted.

Hanstholm toldkontrol

De gamle kontrolposter langs vestkysten havde efterhånden ikke mange opgaver tilbage, og som tidligere nævnt blev de efterhånden nedlagt, men med indvielsen af statshavnen i Hanstholm blev det efterhånden nødvendigt med oprettelsen af en kontrolpost der. Som toldopsynsmand ansattes bl.a. Christian Hansen, der i 1969 forlod jobbet og blev borgmester i Hanstholm. Som det tidligere er sagt om journalistik, kan toldvæsenet åbenbart også føre til alt - blot man forlader det i tide!

Kontrolposten i Hanstholm nedlagdes pr. 1. januar 1974 efter i nogen tid at have været ubesat. De mange opgaver for toldvæsenet i Hanstholm - ikke mindst i forbindelse med færgetrafikken - passes nu med dagligt udsendt personale fra Thisted. Efterhånden som opgaverne i Hanstholm er vokset, har det været nødvendigt at få lokaler i Hanstholm. Disse lokaler har toldvæsenet lejet eller fået stillet til rådighed af færgeselskaberne.



Borgmester Chr. Hansen

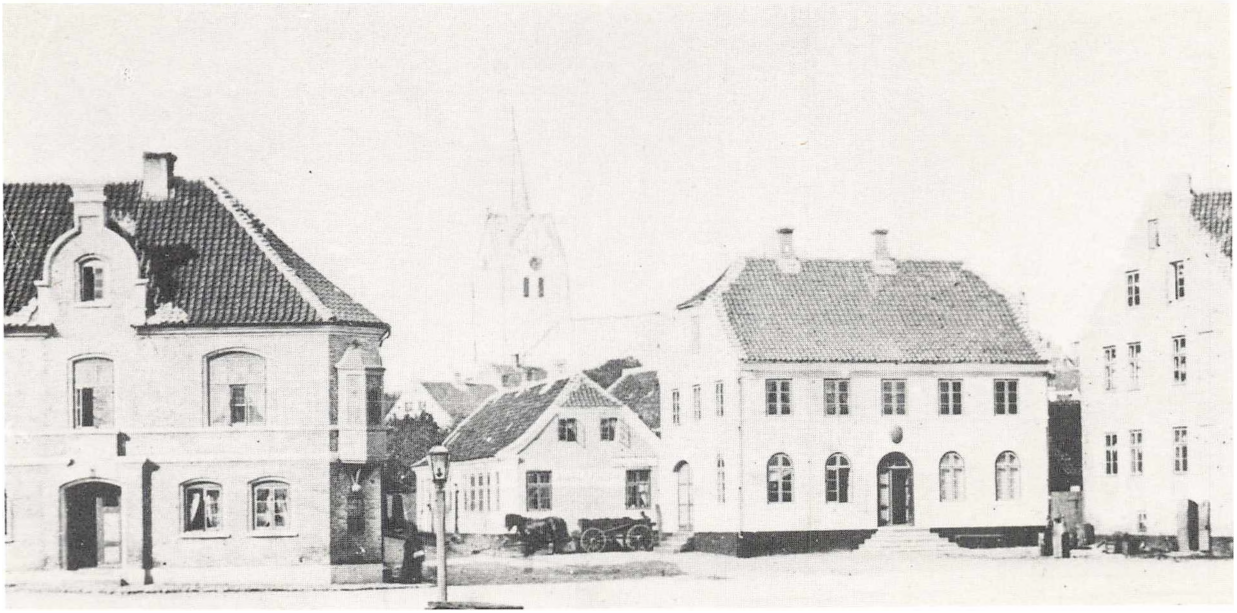
Toldkamrets nuværende lokaler i Andelsbankens bygning

Toldbygninger

Fra distriktstoldkamrets nuværende lokaler i Andelsbankens bygning i Toldbodgade kan man se over til den toldkammerbygning, som toldvæsenet fraflyttede i 1971 og solgte til Thisted kommune i 1972. Pladsforholdene var blevet for trange, og man havde tilmed fra Moms'ens indførelse i 1967 måttet have supplerende lejemål i Storegade 11 og 21.

Den bygning, vi flyttede fra i 1971, var opført i 1885 på samme plads, hvor toldvæsenets første bygning ved havnen havde ligget.

Den gamle toldbod



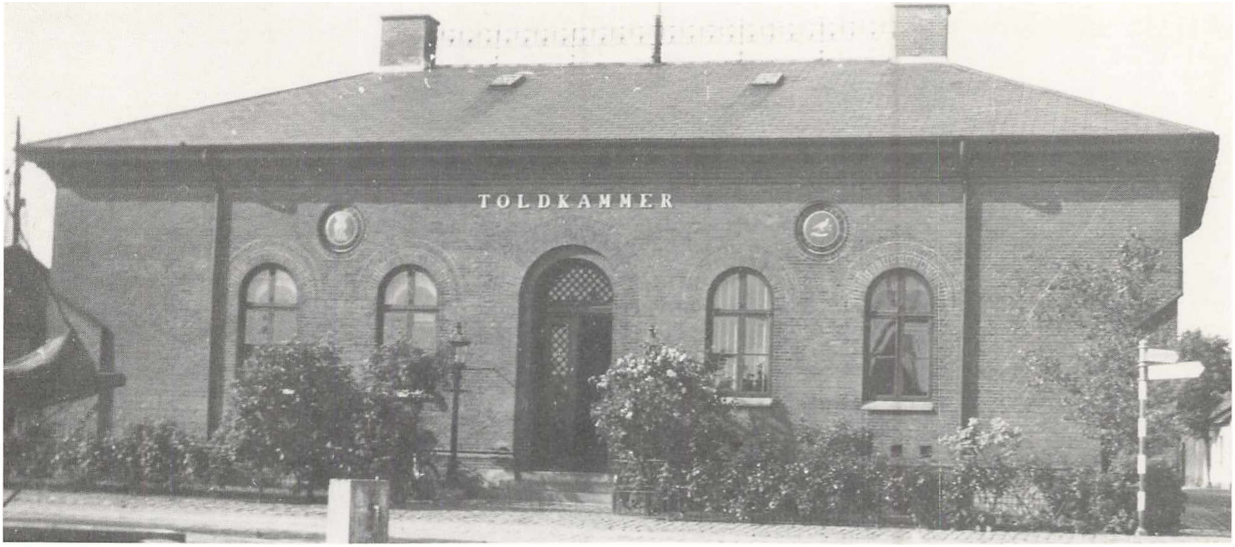
Midt i billedet fra 1880 ses den gamle toldbod. Til venstre Thisted postkontor.

Denne første bygning ved havnen var opført i 1841. Den blev nedrevet i 1884, og toldvæsenet havde så, indtil dens efterfølger kunne tages i brug i 1885, midlertidigt lokaler ved siden af det gamle posthus i Bonnes Jernstøberi, hvor der nu er indrettet parkeringsplads for Andelsbanken og det nye rådhus.

Efter at bygningerne i 1884 var nedrevet, blev materialerne solgt og anvendt til at opføre ejendommen Nørregade 52. Ligheden er umiskendelig, og den kaldes da også "Den gamle Toldbod".

Forud for 1841 havde toldvæsenet ikke nogen egentlig toldkammerbygning i Thisted. Den daværende toldinspektør - Bülow - udlejede i sin gård et rum til anvendelse som toldpakhus, men også bomhuset ved Vester Bom har i en periode gjort tjeneste som toldbod.

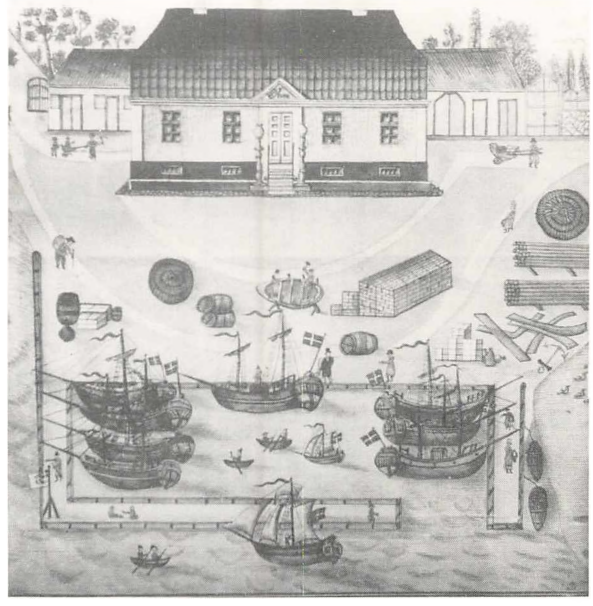
Nørregade 52, "den gamle toldbod"



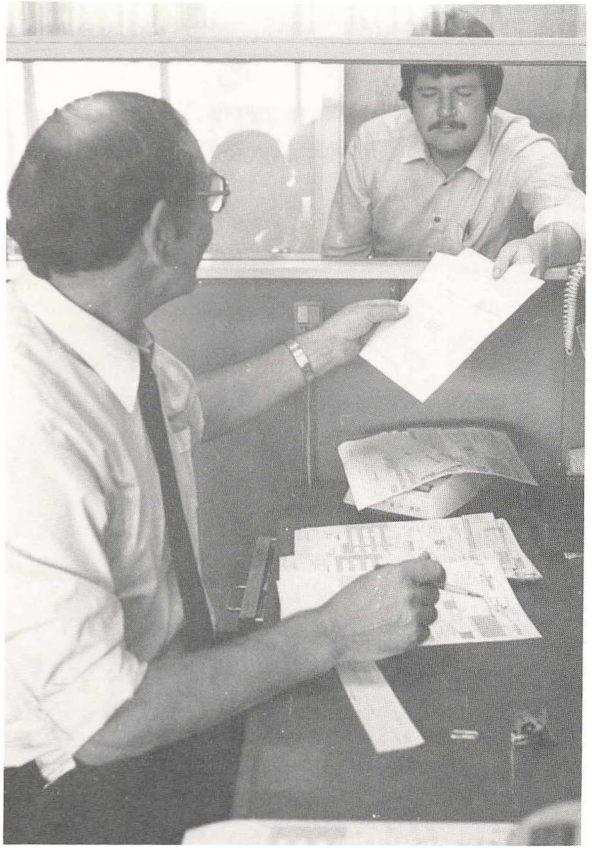
Det nu nedlagte toldkammer i Nykøbing

Også i Nykøbing indviedes i 1841 en nyopført toldkammerbygning på havnen. Den har vi ikke noget fotografi af. Men vi har et maleri udført af toldbetjent Bagge, der dengang var tjenestegørende i Nykøbing. Billedet er malet i 1840, altså før toldstedet officielt blev genoprettet i 1841 efter at have været nedlagt siden 1655. Man kan næsten forestille sig Bagges begejstring og forventning til de nye tider - nu var det ikke kun konsumtion, men rigtige toldopgaver! Bemærk, at bygningen endnu ikke er forsynet med toldskilt.

Nykøbings toldkammerbygning led samme skæbne som Thisteds, idet den også blev nedrevet. Der blev i 1878 opført en ny bygning, hvor toldvæsenet havde til huse, også efter toldkamrets nedlæggelse i 1969, idet Nykøbing indtil 1972 var toldkontrolpost under Thisted. Bygningen blev samme år solgt til Morsø Kommune.


Nykøbings første toldbygning

ORGANISATION



Ligesom landets øvrige distriktstoldkamre har Thisted Distriktstoldkammer siden sin oprettelse i 1968 været ledet af en distriktstoldchef.

De 32 distriktstoldkamre hører under Direktoratet for Toldvæsenet, der varetager den centrale administration af toldvæsenet. Direktoratet sorterer under Ministeriet for Skatter og Afgifter.

Arbejdet er efter en ændring i distriktstoldkamrenes organisation fra 1. januar 1980 organiseret i tre afdelinger: oppebørselsafdeling, toldafdeling og afgiftsafdeling. Disse tre afdelinger har i Thisted fælles fagområdeleder, kontrolchef. Toldkamrets interne administration, herunder revision, er direkte henlagt under distriktstoldchefen.

De endelte arbejdsområder er:

Oppebørselsafdelingen: Toldregnskaberne, administration af bestemmelser om afregning af told, afgifter m.v., restanceadministration, anvendelse af edb i forbindelse med interne systemer samt registrering af virksomheder og fastlæggelse af hæftelsesforhold.

Toldafdelingen: Administration af og kontrol med de bestemmelser (love, direktiver, forordninger m.v.), som gælder for personers ind- og udrejse samt varers og trafikmidlers ind- og udførsel, bortset fra opkrævnings- og registreringsfunktionerne.

Afgiftsafdelingen: Administration af og kontrol med afgiftslovgivningen og dertil knyttede bestemmelser (direktiver, forordninger m.v.), bortset fra opkrævnings- og registreringsfunktionerne.

Intern administration: Personale-, lønnings- og driftsadministration samt intern revision.

Personale

Der er ved distriktstoldkamret ansat ca. 70 medarbejdere, heraf dog nogle på deltid. Disse ca. 70 er fordelt på to personalelinier, den toldfaglige linie og den kontorfaglige linie.

Toldfaglig linie: Dette personale varetager ledelsesmæssige opgaver samt opgaver med administration, planlægning og sagsbehandling, regnskabsmæssig kontrol af virksomhederne, fortoldning af varer og kontrol med trafikmidler. Ansættelse sker som toldelev eller toldassistent på prøve, og herfra ansættes personale fra denne linie som toldassistent. En toldassistent kan avancere til overtoldassistent og toldkontrollør.

Kontorfaglig linie: Dette personale løser opgaver i forbindelse med fx. sagsbehandling, edb-opgaver, bilagskontrol, bogføring, beregningsarbejde, revision, maskinskrivning samt journal- og arkivarbejde. Ansættelse sker normalt som kontorlærling. Efter endt lærlingeuddannelse ansættes personale af denne linie som kontorassistent, enten som tjenestemand eller som overenskomstansat efter regler aftalt mellem staten og HK.

Toldkamret har i dag 5 kontorlærlinge, der alle gennemgår en lærlingetid på 2 år. Den kontorfaglige linie omfatter, incl. lærlinge, ialt 35 personer, heraf er dog nogle ansat på deltid.

Den første kontorfaglige(kontormedhjælper)i Thisted ansattes 1.1.1944, men Nykøbing havde fået sin første kontormedhjælper allerede 1.12.1942.

Faglig organisation

Som på andre arbejdspladser er der også på toldkamret faglige organisationer. Den Danske Toldetats Forening er repræsenteret af 3 mand, hver for sin fraktion af foreningen, som omfatter medlemmer indenfor såvel den toldfaglige som den kontorfaglige linie. Dansk Toldtjenestemands Forbund nøjes med 1 repræsentant. Forbundets medlemmer tilhører alle den toldfaglige linie, nemlig den tidligere toldbetjentlinie. HK's medlemmer er alle af den kontorfaglige linie og nøjes ligesom Forbundet med 1 repræsentant. Det lokale samarbejdsudvalg er sammensat med 3 ledelsesrepræsentanter (distriktstoldchef, kontrolchef og 1 assisterende leder - toldfuldmægtig) og 7 personalerepræsentanter (3 fra Den Danske Toldetats Forening, 2 fra Dansk Toldtjenestemands Forbund og 2 fra HK).

Såvel organisationerne som samarbejdsudvalget er vigtige institutioner i det store og vanskelige spil, som tilsigter, at der med hensynsfuldhed og høflighed tilvejebringes og bevares gode arbejds- og beskæftigelsesforhold samt øget tryghed og trivsel.

Til at tage vare på sikkerheds- og sundhedsarbejdet ved toldkamret er der i 1980 etableret et sikkerhedsudvalg med sikkerhedsgruppe, sikkerhedsrepræsentant og daglig leder af sikkerhedsarbejdet.

Toldere i Thisted

Før etableringen af distriktstoldkamret var der, som tidligere nævnt, selvstændige toldere i såvel Thisted som Nykøbing. De første ledere af toldkamret i Thisted blev blot betegnet "toldere". Den første, vi kender navnet på, var Jens Nielsen Klostergaard, som døde i 1634, men første gang, vi støder på hans navn, var i 1615. Hans efterfølger blev Christen Kosse; derefter fulgte Peder Madsen, som døde i 1670. De efterfølgende chefer med betegnelse tolder var:

Didrik Willumsen, som tillige var rådmand	1669-1677
Peder Marcussen	1678-1696
Chr. Jensen Kærup	1696-1715
Ulrich Zitscher	1715-1728
Niels Langgaard	1728-1752
Iver Jensen Kirketerp	1752-1785
Chr. Ludvigsen	1786-1796.

Ved toldforordningen af 1. februar 1797 ændredes stillingsbetegnelsen fra "tolder" til told- og konsumtionsinspektør, og Chr. Ludvigsen blev den første indehaver af stillingen. Med portkonsumtionens bortfald i 1850 ændredes stillingsbetegnelsen til toldinspektør.

Told- og konsumtionsinspektører:

Chr. Ludvigsen	1797-1806
Christian Frederick Langeland	1806-1830
Magnus Martinus Bülow, overkrigscommissair	1830-1850.

Toldinspektører:

Magnus Martinus Bülow	1851-1861
Diderich Christian Diderichsen	1861-1871
Hector Willebald Diderichsen	1871-1879
Christian Diderich Falck	1879-1890
Siegfried Carl Ulrich Frederik Scharffenberg	1890-1897
Emil Charles Marius Bernhard Hinrichsen	1897-1906
Holger Gustav Faye	1906-1910.

I 1910 skete der en ændring i toldstedets ledelse, idet stillingen som toldoppebørselskontrollør - med ansvar for regnskab og kasse - blev nedlagt. Faye fortsatte som chef med betegnelsen toldforvalter indtil sin afgang i 1912. De efterfølgende toldforvaltere var:

Niels Christian Marinus Christensen	1912-1919
Hans Larsen Hansen	1919-1933
John Richard Jans	1933-1943
Herman Andreas Halmark	1943-1953
Søren Christian Lund	1953-1958
Niels Andersen Herly	1958-1968.

Fra 1968 til sin afgang i 1971 var Herly distriktstoldkamrets leder med stillingsbetegnelsen distriktstoldchef. Herly efterfulgtes af Børge Untidt, som igen i 1978 efterfulgtes af den nuværende distriktstoldchef, J. Lind Johansen.

Nykøbing

Fra sin genoprettelse i 1841 og indtil nedlæggelsen i 1969 har Nykøbings chefer alle haft betegnelsen toldforvalter.

kammerjunker Frode Hjalmar v. Holstein	1841-1850
F. C. Lund	1850-1863
I. H. C. F. Syberg	1863-1883
I. C. Neidhardt	1883-1906
H. C. V. A. A. Castonier	1906-1915
C. P. J. Ipsen	1915-1920
R. R. Kromann	1920-1932
O. C. Johansen	1932-1946
H. P. Jacobsen	1946-1952
J. L. Schmidt	1952-1965
S. Himmelstrup	1965-1969

J. Lind Johansen (foto Tage Jensen)

Distriktstoldkammerets personale, januar 1982. (foto Tage Jensen)

Personaleantal

Personalestyrken ved de to toldkamre var ret stabil indtil 1960'erne.

	1846	1873	1880	1886	1896	1898	1901	1904	1913	1923	1926	1929	1932	1935	1941	1946	1954	1957	1961	1966	1971	1974	1975	1981
THISTED																								
i byen																								
TF	3	6	4	4	7	7	6	7	5	7	7	9	8	7	7	9	10	8	10	10	33	44	42	33
P					1				1				1	1	1	1	1							
K																1	3	4	3	7	18	24	22	35
U	9																							
TOPS																			1					
Toldvagtskibet	3	1	1	?	3	3	3	3																
Agger		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	*1	*1	*1		
Stenbjerg (Nr Vorupør)	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	*1	*1	*1	*1	*1	*1		
Klitmøller	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1				
Hansted (+Febbersted +Vigsø)		1	1	1	1	1	1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1			
Lild Strand				1	1	1	1	1	1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1					
Thorup Strand	2	1	1	1	1	1	1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1						
Slettestrand		1	1	1	1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1						
Oddesund N									*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1						
Visbyå									*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1	*1			
Tambohus																			*1	*1	*1			
Krik																	*1	*1	*1					
NYKØBING																					Nedlagt i 1969, told-			
i byen																					opsynsmænde-			
TF	2	3	2	2	4	4	4	5	5	6	5	6	5	5	6	7	6	5	6	4	ne hører			
P																	1	1	1	1	under			
K															1	1	1	1	1	3	Thisted			
U	5																							
TOPS									1	1	1													
Fur									1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
Vilsund									1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
Feggesund									1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Thissinghus									1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Glyngøre												1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
Færkervig																1	1	1	1	1	1			

Toldopsynsmænd

TF = toldfagligt personale
P = personale i pakhus
K = kontorfagligt personale
U = underbetjente (ved sykonsumtionen)
TOPS = toldopsynsmænd
* = toldopsynsmand

Samarbejdsudvalget

Samarbejdsudvalget, januar 1982. For bordenden: Lind Johansen og L Rasmussen. På venstre side af bordet: J E Handberg, N E Dall, P E V Nielsen, K E P Nielsen og K Mortensen. På højre side: R Søndergård, B Jensen, A M Østergård, L Klemme (foto Tage Jensen)

TOLDARBEJDET

Opkrævning af told i forbindelse med varers indførsel, udførsel og passage af dansk toldområde var det oprindelige grundlag for at etablere et toldvæsen. Toldvæsenet skulle i denne forbindelse - og skal den dag i dag - kontrollere, at told og afgifter i forbindelse med lovlig vareførsel opkræves korrekt samt bekæmpe smugleri.

Men da toldvæsenet alligevel var "på stedet", fik det naturligt pålagt andre opgaver med tilknytning til varebevægelserne. Der kan således nævnes strandinger, skibsmåling, skibsregistrering, opkrævning af skibs- og vareafgifter til drift af havne, tilsyn med skibes papirer, om lastelinie-mærkerne var "oven vande", og om besætningen opfyldte krav til egnethed og helbred.

Grundlaget for at kunne kontrollere vareførselen er at have kontrol med de trafikmidler, som medfører varerne. Denne kontrols ide har egentlig været uforandret i 350 år, men har naturligvis været afstemt efter forholdene.

Nutidige arbejdsmetoder

I dag udøves kontrol af toldafdelingens kontrolsektion under daglig ledelse af en sektionsleder. De fleste af sektionens trafikkontrolopgaver findes i Hanstholm, men da opgaverne er meget ujævnt fordelt over året, er der ikke fast stationeret personale i Hanstholm. Sektionen er udstyret med radiostation på toldkamret. Herfra står man i forbindelse med tilsvarende stationer ved andre toldkamre, med tjenestevognene og med såkaldte bærbare radioer, som den enkelte tolder kan udstyres med i særlige opgaver, fx. på havne, ombord i skibe eller ved en observation fra land. Ved hjælp af radionettet kan vogne og personel dirigeres derhen, hvor kontrollen er nødvendig.

Radiokontakt med patruljevogn

Passagerkontrol i Hanstholm

Som et væsentligt led i den del af trafikkontrollen, som skal søge at bekæmpe smugleri, har toldvæsenet et nært samarbejde med udenlandske toldvæsener både i Norden og i EF. Her er det naturligvis især samarbejdet med vore norske kollegaer i Kristiansand, som har betydning. Men også samarbejdet med EF-kollegaer har overrasket en og anden, som har provianteret rigeligt med spiritus og cigaretter.

Selv om smugleriet vel - realistisk vurderet - har større omfang, end toldvæsenet er bekendt med, er det her i distriktet ikke af foruroligende stort omfang. Det hænger vel navnligt sammen med de lande, vore færgeruter betjener. Der er der ikke mange varer, som med fordel kan smugles ind i Danmark. Derfor går hovedparten af kontrolsektionens tid da heller ikke med egentlig smugleribekæmpelse, men nok så meget med at registrere og kontrollere den lovlige trafik og varebevægelse.

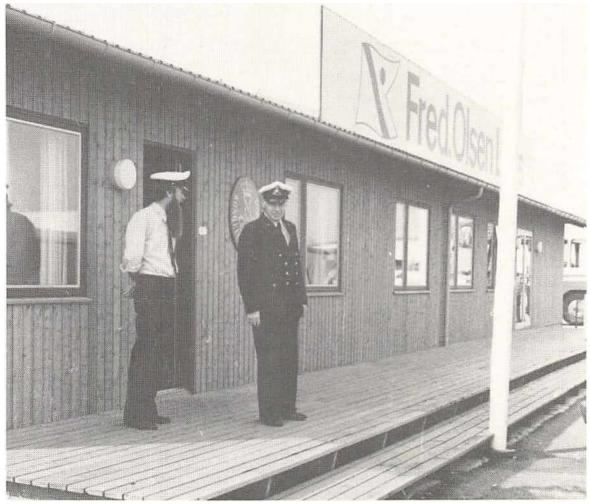
Ved hvert færgeanløb eller -afgang er der mindst en tolder i sving. Somme tider - når vi foretager såkaldt spot check - er der et helt kontrolhold. Størrelsen afhænger af opgaven, men der er typisk tale om 4-6 mand, heriblandt en visitatrice således at kropsvisitation af kvinder kan foretages, hvis dette skønnes nødvendigt.

Lokalerne

De kontorprægede opgaver ved færgetrafikken udføres i lokaler, som Fred Olsen Lines og Nord Shipping i fællesskab har stillet til rådighed i Fred Olsen Lines bygning lige ved færgelejet. Herfra kontrolleres indholdet af lastbilernes ladning såvel ind som ud af landet. Der er naturligvis ikke tale om ren "papirkontrol". Ofte må tolderen ud til bilen, og stikprøvevis læsses bilerne af, godset kontrolleres - også indholdet i kasser m.v.

Passagerkontrol foregår dels i personbilerne, dels ved "toldslusen", som passagererne skal passere, når de går fra borde.

Andre opgaver i Hanstholm varetages fra et kontor, som toldvæsenet har i Isværket, men tidligere har vi haft kontor i det gamle havnekontor og på Sømandshjemmet. Og en skurvogn gjorde i starten af den første færgerute i sommeren 1979 fyldest som "færgekontor", visitationslokale o.s.v.



Færgeruter

Denne første færgerute - Scanlines færge "Hanstholm" - var i drift fra 11.6.-23.12.1979. Der var herefter ro på færgefronten, men en utrættelig indsats - først og fremmest fra Hanstholm kommunes side - resulterede i først en ny rute Hanstholm-Kristiansand, idet Fred Olsen Lines så en chance for en forretning i udover at betjene Hirtshals også at sejle på Hanstholm. Dels er ruten her kortere, dels lander man jo væsentligt længere mod syd. Der spares altså tid, såvel på søen som på landevejen, når fx. en transport skal igennem fra Norge til Tyskland.

Færø-ruten

Fred Olsen Lines åbnede trafik fra 20.6.1980 og har siden været det stabile færgeelement i Hanstholm. I højsæsonen med flere daglige anløb, men om vinteren er to afgange om ugen tilstrækkeligt. Mere ustabil har Færø-ruten været siden starten den 20.5.1980. Den er i øjeblikket indstillet, men genoptages i sommeren 1982. Det er det færøske statsrederi, som besejler ruten. Har Norges-ruten været det stabile element, så har der hvilet et mere eventyragtigt skær over Færø-ruten. Ikke blot har den sejlads på de fjerne Atlanterhavsøer, men den sejler også på Island (Seidisfjördur) og på Skotland. Desuden er der mellemlanding i Bergen. Imponerende var det, når kaptajn Hammer kunne gå ind i færgelejet med Smyril (den tidligere Morten Mols) på klokkeslet efter en lang tur i vindstyrke 10 - og tilsyneladende uden at nogen af passagererne var mærket af turen. Passagerer var de vel heller ikke i traditionel forstand. Mange var færinger - fiskere og andre søvante. Og man havde ligesom på fornemmelsen, at de specielt havde en forkærlighed for Hanstholm.

Fiskekutterne

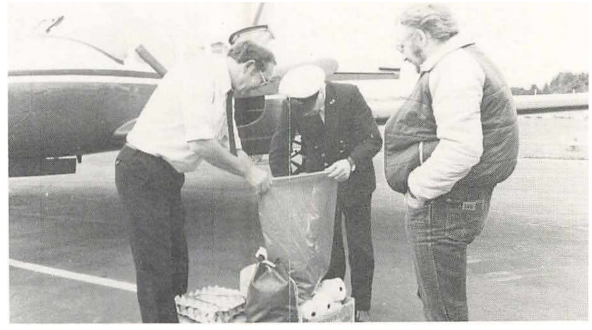
Hanstholm er dog mere end færgetrafik. En stor fiskerflåde giver toldvæsenet arbejde med proviantering (mulighed for told- og afgiftsfrie varer til brug ombord, når der fiskes udenfor dansk territorialfarvand). For udenlandske fiskefartøjer - polske, hollandske, skotske o.s.v. - er der tillige kontrol med fortoldning eller forsendelse til udlandet af deres landinger. Et særpræget islæt udgør de hollandske fiskere. Hjemmemennesker må de være, for i week-enderne, når de ligger i længere tid i Hanstholm, flyver de hjem for at komme igen mandag morgen, medbringende en rulle tovværk under den ene arm og en bakke æg under den anden.

Lufthavnen

Hollænderne er ikke de eneste, som benytter lufthavnen i Tved, som er godkendt toldlandingsplads. En rute på Norge er lige oprettet, specielt med henblik på folk og gods til og fra oliefelterne i Nordsøen. Toldvæsenet er ligesom ved færgerne til stede, når fly ankommer fra udlandet. Også her for at kontrollere såvel flyet som passagerer og gods.

Distriktet har naturligvis ligesom andre toldkamre også registrering med tilhørende fortoldning eller genudførsel af post- og banegods. Hver dag foregår der således godsregistrering på postkontoret i Thisted.

Skibstrafikken har i dag hovedvægten i Hanstholm, men også Thisted og Nykøbing har jævnligt skibsladninger til og fra udlandet.



Hanstholm havn

Før i tiden

Den indenlandske skibstrafik har kun i få tilfælde toldvæsenets interesse i dag, men denne trafik tog man helt anderledes alvorligt før i tiden. Da skulle tolderen kontrollere såvel skib som ladning, selv om skibet kun kom fra Ålborg til Doverodde med en ladning indenlandsk - eller i Ålborg indfortoldet - kunstgødning. Toldopsynsmanden i Visbyå, der havde kontrollen med Doverodde, måtte således i 1950 ekspedere 49 skibsanløb. Heraf havde skibsfører Jens Drejer med "Atlanta" af Jegindø de 42; i alle tilfælde fra Ålborg med koks, kunstgødning, cement eller foderstoffer. Oftest afgik "Atlanta" ledig til Ålborg igen, men af og til var der returlast i form af byg.

Atlanta

Det er ikke lykkedes at finde et billede af "Atlanta" i Doverodde, men derimod et, hvor hun er i Vildsund, Mors i 1937 eller 1938, med en ladning til Primdahl i Sundby. "Atlanta" ejedes da af Niels Poulsen og Jens Hald fra Sundby. De solgte senere til Jens Drejer. Før salget til Drejer sejlede "Atlanta" udelukkende for Primdahl. "Atlanta" har iøvrigt sin egen og særdeles interessante historie, som må fortælles en anden gang. Hun eksisterer endnu, henliggende i Hadsund, og afventer restaurering. Niels Poulsen havde sammen med bl.a. brugsforeningerne i Flade, Sejerslev og Gullerup på Mors i ca. 10 år fra 1906 været ejer af en tidligere "Atlanta", som ikke er mindre interessant. Hun blev bygget i 1887 hos N.F. Hansen i Odense og gjorde indtil 1904 tjeneste som Krydsfartøj nr. 21 i det da eksisterende Krydstoldvæsen. Vagtskibet "Thyborøn" ved Thyborøn Kanal var et søsterskib til denne "Atlanta".

Thissinghus

En anden jævnlig gæst i Doverodde var "Ellen" af Nykøbing med skibsfører Pedersen. Men "Ellen" sejlede mest på Thissinghus og ligesom "Bertha" af Nykøbing hovedsagelig til og fra Ålborg for det dengang eksisterende J.K. Jantzen i Øster Assels. Den sidste toldopsynsmand i Thissinghus, F.J. Boel, kan utrætteligt fortælle om de store dage i Thissinghus og ikke mindst om trafikken i den tid, hans far J.C. N. Boel var toldopsynsmand. Dengang var Thissinghus ligesom Doverodde på landkortene anført som "Dampskibsbro", og der havde vitterlig været regelmæssig rutetrafik med bl.a. stykgods og kreaturer på disse pladser, der ikke uden berettigelse følte sig hævet over de fleste andre pladser, som måtte nøjes med at være benævnt lossebroer eller landingssteder.

Atlanta - Vildsund øst 1937-38

Nærmest Bedford'en står nuværende direktør Ebbe Primdahl. Billedet viser på mange måder en udvikling. Dels de små godsmængder, som kunne transporteres med små skibe og med biler af beskeden størrelse. Bedford'en kunne ligesom firmaets anden lastvogn - en Ford - tage omkring 3½ ton. Det fortæller også, at landbruget dengang ikke havde ret stor produktion, når vi sammenligner med i dag. Tænk blot på alle de store fodertankvogne, ikke blot Primdahl, men også fx. Doverodde i dag betjener sig af. Vildsund lossebro, også kaldet Primdahlbroen, betjente i det væsentlige molerværkerne i Sundby. Toldopsynsmanden her ekspederede så sent som i 1961 fjorten skibe, som lastede molersten til England eller kom med salpeter fra bl.a. Norge, men tidligere havde trafikken været væsentligt større.

Molerhavn

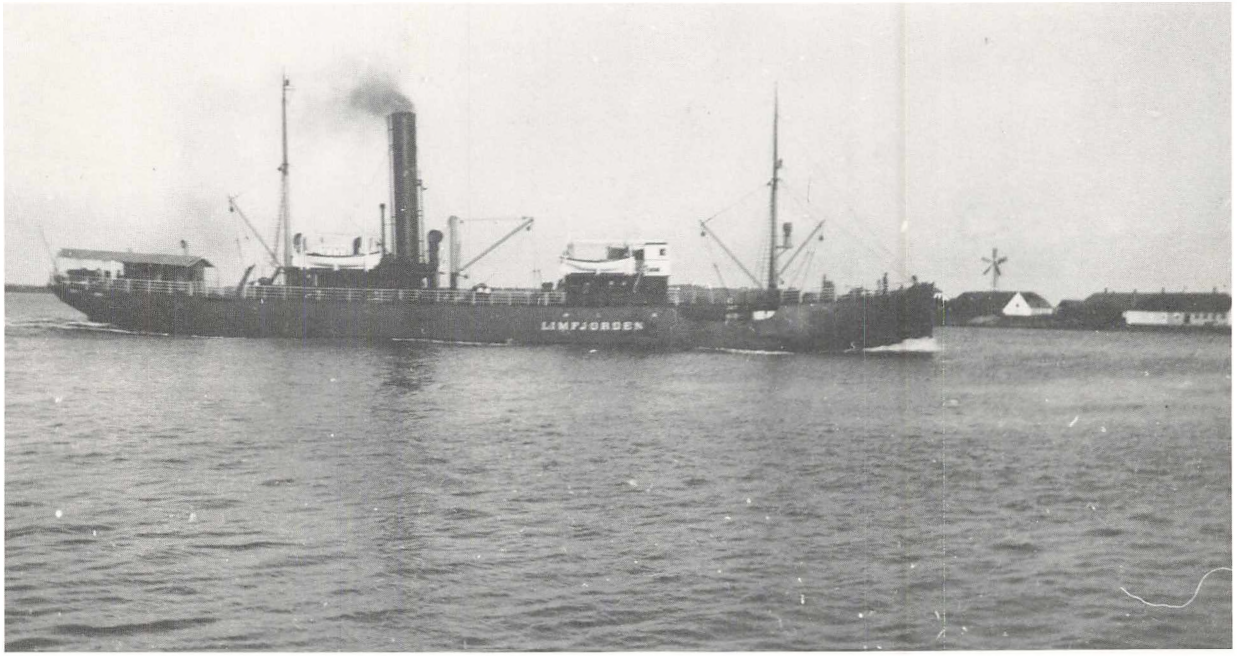
Et helt andet og mere industrielt præg havde de egentlige molerhavne. De var også mere internationalt orienteret, idet trafikken her i det væsentlige bestod i udskibning til udlandet, hovedsageligt til England af såvel rå moler som færdige produkter. Toldopsynsmændene på Fur og Nord-Mors havde således i 1967 og 1968 henholdsvis

220 og 185 skibe i Fur havn,
79 og 66 i Ejerslev og
33 og 27 i Skarrehage havn.

Men også denne trafik er efterhånden svundet ind. Ejerslev benyttes slet ikke mere, og på de andre pladser er trafikken sjælden.

»Limfjorden«

Gennem mere end 100 år var der regelmæssig trafik mellem København og Limfjordsbyerne, herunder Nykøbing og Thisted. Flere af skibene har heddet "Limfjorden". Den første "Limfjorden" var på ruten fra 1852-58, og en senere "Limfjorden" tjente DFDS på ruten fra 1904 til sidst i trediverne. I de seneste år var der ikke mulighed for, at passagerer kunne komme med. Ruten besejledes da med bl.a. galeaserne "Frem" og "Jens Juel", begge bygget på Søren Larsen og Sønners Skibsværft i Nykøbing. Stigende omkostninger og fald i godsmængden bevirkede, at tiden løb fra denne trafikform, og ruten indstilledes med udgangen af oktober 1960.



"Limfjorden" ved Aggersund

Livlig Limfjords-trafik

Går vi tilbage til århundredets begyndelse, var der en livlig trafik på Thisted bredning, hvor den lille damper "Frederiksværk" besejlede Thisted, Amtoft, Gullerup og Vildsund. Senere sejlede "Maagen" på bl.a. Thisted-Gullerup, hvor der dengang var brugsforening, der hvor nu Gullerup Kro er. Det endnu eksisterende røde skur ved kroen var brugsens lagerbygning for bl.a. foderstoffer og kunstgødning, som "Maagen" havde med fra Thisted. Med tilbage havde man så grise til Koopmanns svineslagteri. Der var ingen toldopsynsmand i Gullerup. Toldvæsenet nøjedes med en forenklet procedure. "Maagen" blev kun kontrolleret i Thisted.

Forordningen af 1797

Efter toldforordningen af 1797 oprettedes toldpakhuse ved samtlige toldkamre, og man fik desuden en samlet regelgivning for borgernes - og toldernes - rettigheder og pligter i forhold til vareførsel. Forordningen var i kraft helt frem til 1959, hvor man fik en ny toldlov, men selv heri indgik hovedparten af toldforordningens indhold stort set uændret. Man kan således ikke sige andet, end at 1797-forordningen var skrevet med overordentlig stor fremsynethed.

Fællesmarkedet

1959-loven var med ændringer i kraft til 1973, hvor Danmark blev optaget i De Europæiske Fællesskaber (EF), og det blev nødvendigt med et nyt regelsæt.

På toldpakhusene skulle varer, som ikke straks blev fortoldet ved deres ankomst til toldområdet, oplægges, og derfra kunne de kun udleveres i forbindelse med, at told og afgifter blev betalt. Der var dog for visse varer og visse modtagere mulighed for, at varer kunne tilføres et kreditoplag. Et sådant havde fx. Thisted-firmaet Valdemar Smiths Søn. Dette firma fik også på grund af de snævre pladsforhold i pakhuset på Thisted Toldkammer i årene efter 2. verdenskrig oprettet et såkaldt privat pakhusoplag. Dette var efter den tids muligheder en praktisk løsning for begge parter. Pakhusoplaget eksisterede i årene 1961-1971.

Efterhånden som vareimporten steg, blev det mere og mere umuligt at transportere varer til toldpakhusene, for så kort tid efter atter at fraføre dem. Derfor blev der i 1970-1971 etableret et nyt system, som med nogle ændringer eksisterer endnu. Dette nye system er baseret på, at varer straks ved deres indførsel i toldområdet bliver godsregistreret (fx. ved en lastbils ankomst med færgen i Hanstholm). Efter denne registrering kan varen frit sendes til bestemmelsesstedet, fx. Jernstøberiet i Nykøbing, for der at indgå i produktionen. Der er visse forskelle på, om det drejer sig om såkaldte EF-varer, eller det er varer fra "tredie-lande", og visse varer kræver "straksfortoldning" ved grænsen. Men det normale er, at varen kan hjemtages og tages i anvendelse, dog mod at varemodtageren til sit "hjemtoldkammer" indenfor en vis frist foretager fortoldningen. Systemet medførte, at de fleste varemodtagere nu har såkaldt toldkredit, d.v.s.

at man har en frist på ca. 1 måned til at betale de told- og afgiftsbeløb, som påhviler varesendingen.

Især i et så vidtstrakt distrikt er det af stor fordel for virksomhederne at kunne hjemtage varerne og tage dem i brug uden først at skulle fra fx. Hurup, Nykøbing eller Hanstholm til Thisted for at kunne få varerne udleveret fra et toldpakhus. Nu kan man istedet nøjes med at indsende papirerne til toldkamret.

Der er i distriktet registreret ca. 450 erhvervsmæssige importvirksomheder. Heraf har dog kun ca. de 150 regelmæssig import. Årligt fortoldes ca. 12.000 vareforsendelser.

Opkrævning af tolden sker via et edb-system, hvori samtlige ekspeditionner indkodes. Udover oplysninger vedrørende opkrævningen indkodes et stort antal statistiske oplysninger, som anvendes til udarbejdelse af statistiske tabelværker (udenrigshandelsstatistik/ handelsbalance o.s.v.). Også de tilsvarende ekspeditioner for eksport opkodes. Her er der dog sjældent tale om opkrævning (eksportafgifter).

Selve tolden har i dag kun lille financiel betydning, idet de fleste varer kan indgå toldfrit i kraft af en eller anden præference-ordning (præference = fordel). Det drejer sig væsentligst om toldfrihed for varer fra EF og EFTA, men også fx. U-landsvarer kan i et vist omfang indgå toldfrit.

Toldindtægterne kommer ikke den danske statskasse tilgode. De overføres til EF's kasse, idet Danmark efter sin indtræden i EF for så vidt angår importtolden kun administrerer opkrævningen for EF.

Andre opgaver

I forbindelse med varers import og eksport udfører toldvæsenet på andre ministeriers vegne forskellige kontroller, fx. for Justitsministeriet vedrørende våben og for Landbrugsministeriet vedrørende planter og dyr.

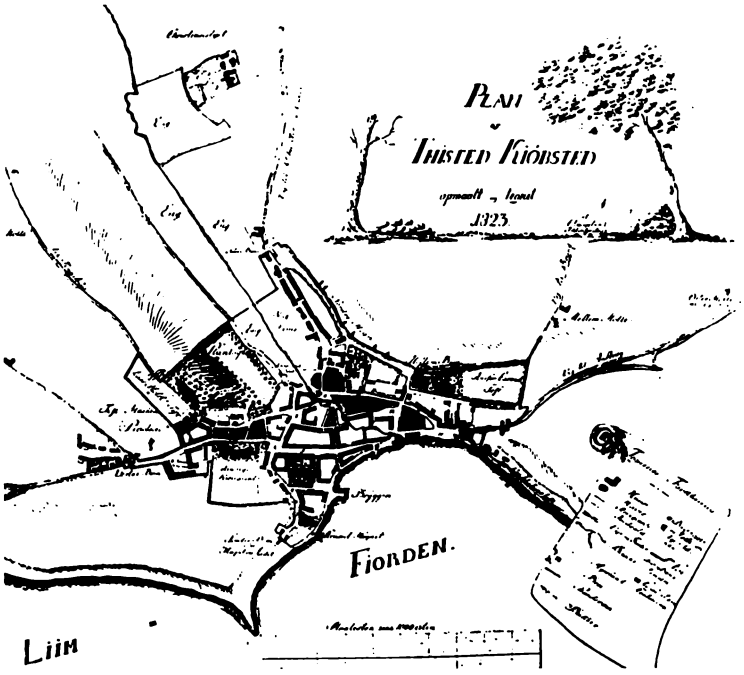
Opkrævning af landbrugsafgifter ved import og eksport af landbrugsvarer sker i samarbejde med Landbrugsministeriet tillige med udførselskontrol vedrørende eksportrestitutionsberettigede varer (restitution er en godtgørelse). Lokale restitutionsvirksomheder har vi hovedsageligt inden for mejeribranchen.

Toldens grundtanke

Selv om toldgrænsen nu går uden om det store EF, er en toldgrænse i sin grundtanke et udtryk for den samme holdning, som da den var national - ja for den sags skyld også da konsumtionsgrænserne eksisterede uden om byerne. Man søger at beskytte og favorisere dem, som er indenfor mod dem, som er udenfor. Kun hvor mere ædle hensyn - eller er det måske handelspolitik eller anden form for politik - kræver det, giver man så rabat til fremmede, ofte helt toldfrihed. Men det ligger vel ligesom i luften, at man får noget igen. Desuden har ædelmodigheden - vel ikke uforståeligt - også sin begrænsning. Det koster fx. arbejdspladser på tekstilvirksomheder, når import fra fjerne lande bliver for voldsom. Derfor eksisterer der forskellige reguleringssystemer, først og fremmest i form af kvotamæssige begrænsninger.

KONSUMTIONEN

Konsumtionen eller bykonsumtionen var en lokal told, der skulle betales af varer, som indførtes fra landdistrikterne til købstæderne og konsumeredes (forbrugtes) der. Den ramte ikke blot fødemidler i videste forstand, men så godt som ethvert produkt, fx. halm, brænde, huder og skind.

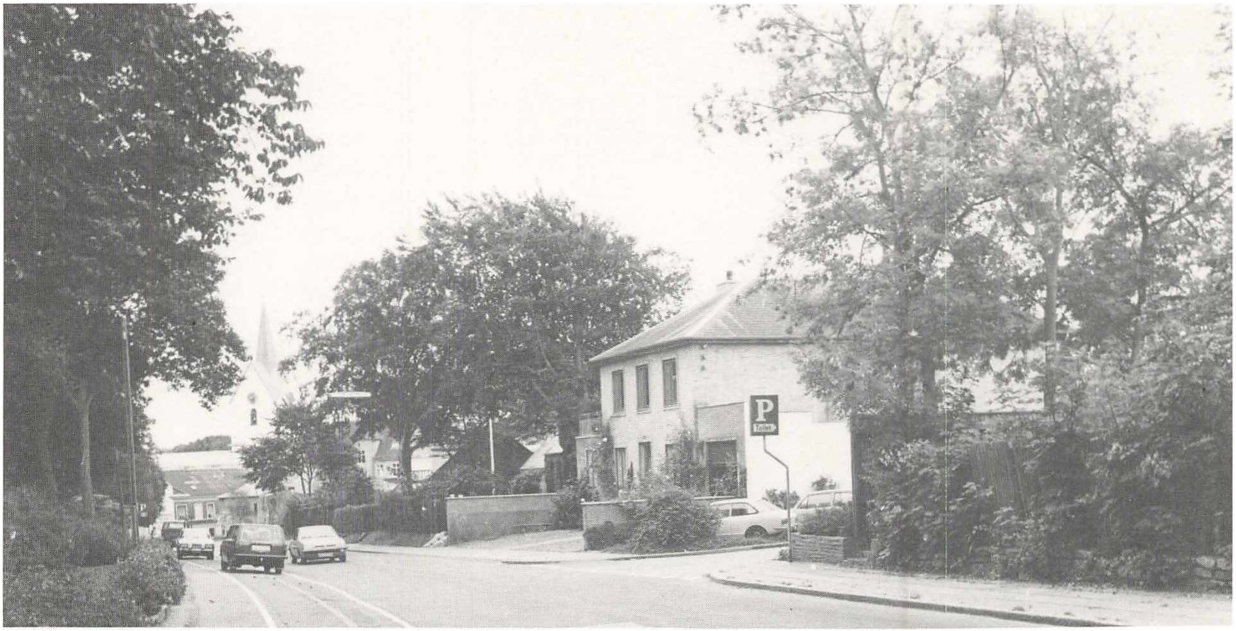


Konsumtionsgrænsen 1823

For at forebygge, at noget blev smuglet ind i byerne, skulle øvrigheden i de byer, som ikke var indelukkede bag volde og grave (og det var hverken Nykøbing eller Thisted), forordne "visse steder, hvor indkørsel til byen alene måtte finde sted". I Nykøbing indrettedes to indkørsler, nemlig Nørre Bom og Vester Bom, samt fra 1807 endnu en bom ud for Nygade.

Medens Nykøbing på grund af sin beliggenhed, så at sige på en holm ved fjorden og omgivet mod land af vandløb, forholdsvis let kunne etablere sin afgrænsning mod landdistriktet, måtte Thisted op på seks indkørsler eller bomme, nemlig Vester Bom, Tingstrup Bom, Nørre Bom, Mellem Bom, Øster Bom og Sønder Bom. Der var i begge byer jævnligt klager over "ulovlige baglåger og indkørsler", som gjorde det vanskeligt at bevogte denne lokale toldgrænse effektivt.

Her lå Sønder Bom



Her lå Tingstrup Bom

Her lå Øster Bom

Accisser

Disse lokale toldgrænser, som indførtes først i 1600-tallet, bevirkede, at skellet mellem land og by forstærkedes. Det blev ikke bedre af, at der i løbet af 1600-årene og helt op til konsumtionens afskaffelse i 1851 sideløbende med denne lokale told indførtes forskellige afgifter ("acciser"). Fx. indførtes i 1655 en "Maltaccise". Det skete iøvrigt ved samme toldrulle (c: lov), hvorved Nykøbing toldsted nedlagdes. Maltaccisen bestod i en afgift på 12 skilling af hver tønde malt, der blev malet i købstæderne.

Der indførtes også accise på fremstilling af brændevin. Men ikke nok med, at disse afgifter indførtes. Det bestemtes samtidig, at sådan brænding eller formaling kun måtte forekomme i købstæderne, og det skyldtes to forhold, dels at lette kontrollen, dels at sikre købstædernes grundlag for at kunne eksistere. Der lempedes dog lidt på disse købstadsrettigheder, fx. fik Kongeligt Priviligerede Kroer på landet lov til at lave brændevin, ja endog præster har haft sådanne rettigheder. Men der var ustandseligt problemer med ulovlig brændevinsfremstilling - hjemmebrænderi.

Administration

Da Nykøbing som selvstændigt toldsted ikke eksisterede mellem 1655 og 1841, var administrationen af konsumtionen varetaget af konsumtionsforvaltere, som havde konsumtionsbetjente under sig. Indtil 1766 var konsumtionen bortforpagtet til konsumtionsforpagtere. Fra 1841-1851 henhørte konsumtionen under toldforvalteren.

For Thisteds vedkommende var der i det meste af den periode, hvor konsumtionen eksisterede, en fælles ledelse af told- og konsumtionsvæsenet. Men også i Thisted har konsumtionen været bortforpagtet, fx. i 1684/85 til borgmester Christian Mortensen Lelius.

Det lille samfund - købstaden - der havde det nødvendigt som et led i kampen for sin eksistens at have sin lokale toldgrænse, havde også andre forsvarsmekanismer. Laugsvæsenet var en af dem. En anden var, at kun i købstædernes havne måtte varer fra udlandet oplosses, og "forprang" måtte ikke finde sted.

Det skal dog ikke glemmes, at konsumtionen ud over at beskytte købstæderne - havde det samme formål som den egentlige told, nemlig at skaffe staten en indtægt, for konsumtionen var en statsafgift.

Ingen huse tilbage

Der er hverken i Nykøbing eller Thisted bygninger tilbage fra konsumtionsvæsenet. Bygninger var måske så meget sagt. Normalt benævntes de bomhuse. Det endnu eksisterende bomhus i Holstebro viser tydeligt, at der var tale om ret så beskedne forhold. I Thisted var huset ved Vester Bom en overgang tillige hovedsæde for det egentlige toldvæsen.

Her lå Vester Bom

Her lå Mellem Bom

AFGIFTER

Medens told kun betales i forbindelse med, at varer passerer en grænse, så pålægges afgifter - også kaldet forbrugsafgifter - varer såvel ved deres indførsel som ved fremstilling eller omsætning. Forbrugsafgifter er altså skatter, og ved skatter forstås de ydelser, som det offentlige pålægger borgerne at udrede, uden at der hertil svarer nogen speciel modydelse. Skatternes formål er i det væsentlige at skaffe midler til dækning af de offentlige udgifter.

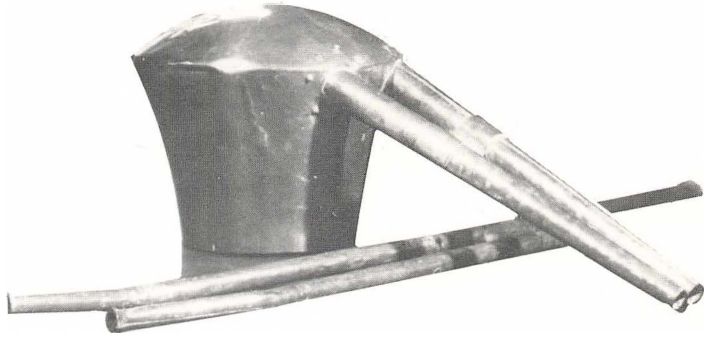
Brændevinsafgifter

Den ældste afgift, som endnu eksisterer - om end i ændret form - er brændevinsafgiften. For at få lov til at fremstille brændevin skulle man have en tilladelse fra toldvæsenet, og der skulle betales en afgift til staten udregnet efter mængde og styrke. Men naturligvis kunne der ikke opfindes en beskatning uden, at nogle blev fristet over evne til at producere brændevin uden at have tilladelse og dermed uden at svare afgift til staten. Der var således en ret udbredt "hjemmebrænding", og tolderen måtte rundt i distriktet for at finde "brændevinstøjet". Museet i Thisted har et sådant eksemplar, men den nærmere historie bag det kendes ikke. Det skønnes at være fra 1800-1850.

Hjemmebrænding med forskellig teknik kendes gennem hele den tid, hvor brændevinsbeskatning har eksisteret; indenfor de seneste år med anvendelse af aktivt kul.

Historien er måske ikke sand, men for ca. 10 år siden skulle en Thisted-tolder have været på Mors og der have spurgt en købmandskone, om hun vidste, hvor det var, de "brændte". Jo, sagde hun, kom lige med her bag om butikken - kan du se den gård der? - JA - og den bagved? - JA - og så nogle træer? - JA - bag ved de træer ligger en gård - dér brænder de ikke.

Slet så galt stod det vel ikke til, men ret almindeligt var det. Det kunne man se på den enorme mængde af denatureret sprit og aktivt kul, der blev solgt. Og spritfabrikkerne fik derfor i samarbejde med toldvæsenets teknikere fremstillet en denatureret sprit, som ikke kunne "afdenatureres".



Del af destillationsapparat
(Museet for Thy og Vester Hanherred)

Brænderier

Provst Schades bog fra 1811 "Beskrivelser over Øen Mors" nævner, at der i Nykøbing er et brændevinsværk, "som drives i det store. Dets kjedel holder 5 tdr. og 124 potter".

I den gamle farverigård mellem Strandgade og Munkevej, hvor senest Thisted Dampmølle virkede, etablerede agent I.W. Werner et brændevinsbrænderi i 1846. Det blev i 1875 overtaget af et interessentskab og drevet videre under navnet Thisted Spritfabrik. Den endnu opbevarede brændevinsstatistik viser, at der var produktion i 1. halvår af 1884, nemlig 140.644 potter. Heraf betaltes 7.212 kr. 81 øre i afgift + krigsskat på 50% deraf = 3.606 kr. 32 øre. Statistikken for 2. halvår viser, at produktionen er ophørt.

Måske nok så interessant er det, at der i Klim på samme tid eksisterede et brændevinsbrænderi "Landbrænderiet i Klim-Kollerup Sogn" med en produktion på nogenlunde samme størrelse. Således viser 1. halvår af 1884 en produktion på 114.387 potter brændevin. Afgifterne heraf var 5.866 kr. 25 øre + krigsskat 2.933 kr. 80 øre. I sidste halvår er der et kraftigt fald i produktionen til 18.220 potter, men så går det igen fremad. 1886-statistikken viser for 1. og 2. halvår henholdsvis 74.140 5/8 potter og 82.117 6/8. Herefter går det jævnt tilbage, således viser 1887: 51.441 og 41.613 potter. 1. halvår af 1888 er det sidste med produktion, som var på 23.956 potter. For 2. halvår er der ikke anført nogen produktion, men bemærkningen: "Brænderiet har i Halvaaret været toldforseglet". Og for 1889 er anført: "Brænderiet er under 21/1 89 nedlagt og Redskaberne kasserede".

Brænderiernes tid i distriktet var omme. De undergik samme skæbne, som brænderierne eller spritfabrikkerne rundt i landet - bortset fra Ålborg. Men navnet i Klim eksisterer endnu, idet en gård nord for landevejen mellem Klim og Fjerritslev endnu bærer navnet Brænderigården efter den produktion, som foregik der for ca. 100 år siden.

Bryggerier

Også øl kom ret tidligt under beskatning, nemlig fra 1891. Der er i dag kun et ølbryggeri tilbage i distriktet - "Thisted Bryghus og Thisted Mineralvandsfabrik A/S", som er grundlagt i 1902 efter at have eksisteret fra 1898 som Thisted Aktiebryggeri.

Tidligere var der flere bryggerier i Thisted. Endvidere var der bryggeri i Fjerritslev (nu bryggerimuseum), i Nykøbing (2), Vils og Erslev. De sidste fremstillede dog kun hvidtøl, men selv her skulle der kontrol til, for hvidtøllet kunne jo blive for stærkt og dermed afgiftspligtigt. Hvidtøl var iøvrigt afgiftspligtigt i 1940.

Bryggerier og andre optog først i dette århundrede fabrikation af sodavand. Om det var under indtryk af afholdsbevægelsens fremmarch, eller om det var almindelig pengemangel i statskassen, så blev mineralvand fra 1940 også pålagt en afgift - colaholdigt mineralvand i en periode, fra det kom frem efter 2. verdenskrig, endog en særlig høj afgift.

Tobaksbeskatning

Beskatning af tobaksvarer stammer fra 1912, og lige så længe har lokale tobaksvirksomheder været underkastet henholdsvis Thisted- og Nykøbing-toldernes kontrol. Ingen af disse tobaksvirksomheder eksisterer i dag, men mange kan endnu huske Damborgs cigarer. Th. Damborg begyndte i Nykøbing i 1858 med at fremstille kardusskrå, men senere optoges også cigarproduktionen. Damborgs virksomhed overgik senere til den tobaksfabrik, som F.C. Bendixen i 1834 havde startet i Thisted, men også denne fabrik er ophørt (i 1958).

Andre afgifter

Efterhånden som kravene til statens aktiviteter og dermed udgifter steg, måtte man se sig om efter nye indtægtsmuligheder. En problemstilling, vi stadig kender: nye afgifter, forhøjelse af de eksisterende, o.s.v.

Afgifterne anvendes også som et led i finanspolitiken, idet man ved en tilsigtet dæmpning i forbruget kan påvirke valutasituationen.

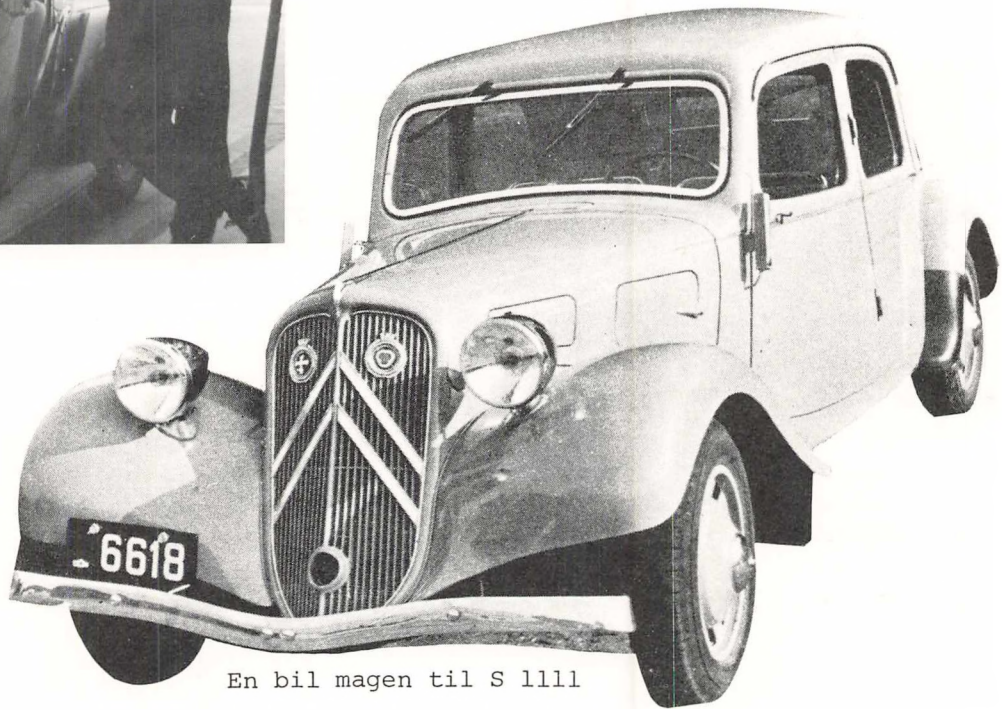
Det vil føre for vidt her at nævne alle de former for afgifter, som eksisterer eller har eksisteret. Oftest var kun ganske få virksomheder berørt af lovene. Flest virksomheder havde man gennem mange år indenfor øl- og spiritusbeskatningen, og lokalt drejede det sig her om restaurationer og øldepoter. Som et kuriosum kan nævnes, at der i Thy udenfor Thisted i mange år kun var eet sted, hvor der måtte udskænkes stærke drikke, nemlig Morup Mølle Kro. Thyholm havde kun Tambohus Kro, og den måtte endda nøjes med en gæstgiverbevilling, d.v.s. at de lokale beboere ikke kunne købe stærke drikke. Den "fornøjelse" overlod man alene til fremmede.

Motorafgift

I 1924 kom motorkøretøjer ind under beskatningen, og i 1927 benzinen. Mens benzinafgifterne opkrævedes hos ganske få virksomheder, så var og er motorafgiften i princippet pålagt de enkelte køretøjer, som indtil for få år siden skulle forevises på toldkamret, inden de kunne registreres. Der blev beregnet afgift - normalt efter en standardpris ligesom i dag - afgiften blev betalt, eller der opnåedes kredit i 4 måneder, og ekspeditionen indførtes i en journal.

Ved at se i de gamle journaler tegner der sig igen et tidsbillede. I journalen for oktober kvartal 1955 afgiftsberigtigedes der 99 køretøjer, deraf mange scootere og motorcykler: Vespa, Zündapp, NSU m.fl., men naturligvis også biler. Således fik landinspektør Poul Boe i Thisted ekspederet en Ford Taunus, 2 dørs sedan til en pris af 9.015 kr. + afgift 3.707 kr. 50 øre. Priserne virker jo helt rørende. Tænk, at man kunne få en splinterny mellemklassebil for ca. 13.000 kr. Men penge alene kunne ikke gøre det dengang. I de første år efter krigen skulle der en indkøbstilladelse til fra Varedirektoratet, med mindre man købte den på "dollarpræmiering", som i realiteten var en ekstra afgift.

S 1010



En bil magen til S llll

Landinspektør Poul Boes første bil var en Ford Prefekt, årgang 1946. Den kostede i 1947 6535 kr + afgiften på 1818 kr. Inden den blev udskiftet med en Ford Taunus i 1955, havde den kørt 240.000 km.

Prefekt´en var indregistreret under S 1010. S llll havde bilinspektør Poul Vestergårds Citroën 11 Sport, der også var købt i 1947. Prisen var på 10720 kr + afgift 3477 kr. Til sammenligning kan nævnes, at en almindelig ugeløn i 1947 udgjorde mellem 75 og 100 kr. En bil kostede altså 2 til 3 års løn.

Luksusskatter og skat på nødvendige varer

Foruden en række luksusbetonede varer, så som pelsskind og legetøj, inddroges i 1955 tekstilvarer og beklædningsgenstande under beskatningen. Beklædningsgenstande havde ganske vist under 2. verdenskrig været inddraget under beskatningen, men i 1955 søgte man bevidst - ud over at øge statens indtægter og muliggøre en lettelse i den direkte beskatning (personskatter) - at nedsætte forbruget.

Medens Thisted og Nykøbing toldkamre forud for 1955-lovene havde haft ret få registrerede virksomheder, så medførte disse love, at tallene steg kraftigt.

Oms

Oms'en indførtes i 1962 som en engros afgift på så godt som alle varer, bortset fra levnedsmidler, brændsel og en del varer til landbruget. Denne afgift betød, at endnu flere virksomheder kom under toldvæsenets kontrol. De registrerede virksomheders tal var således i 1963 for Thisteds vedkommende ca. 600 og for Nykøbings ca. det halve.

Moms

Tekniske problemer med oms'en og de stadig gældende ønsker fra statens side om øgede indtægter og sænkning af forbruget medførte, at oms'en i 1967 afløstes af den nuværende moms, der teknisk er helt forskellig fra, hvad man hidtil havde anvendt i Danmark. Systemet var kendt i Sverige og Frankrig, og i dag er det et almindeligt anvendt beskatningssystem, ikke blot i EF.

Antallet af registrerede virksomheder steg kraftigt, og organisatorisk blev det nødvendigt for toldvæsenet at overgå til en form for stordrift, hvilket her som tidligere nævnt medførte, at Nykøbing toldkammer blev nedlagt i 1969.

Energiafgift

I årene efter moms'ens start er der sket ændringer i eksisterende afgifter, herunder satsændringer - også for moms'en -, nye afgifter er kommet til. Af disse nye afgifter er det de såkaldte energiafgifter (olie, el og gas), som berører flest virksomheder - og forbrugernes pengepung.

8500 virksomheder

Selv om toldvæsenet fra moms'ens indførelse har taget edb i anvendelse i stadig stigende omfang, er personaleantallet steget, men dog langt fra i forhold til stigningen i antal registrerede virksomheder. Der er i dag registreret ca. 8.500 virksomheder ved Thisted Distriktstoldkammer. Heraf er over de 4.500 indenfor landbrug og fiskeri.

Toldvæsenet og dets »kunder«

Toldvæsenets virksomhedskontrol vil til stadighed være under påvirkning af omgivelserne. Det drejer sig fx. om Folketinget for så vidt angår nye love, erhvervslivet vedrørende reaktioner over toldvæsenets arbejdstilrettelæggelse m.v., og EF med hensyn til ændringer i regelsæt, samt en lang række andre institutioner m.v.

Målsætningen for virksomhedskontrollen er, at den i forhold til samfundet skal virke effektiv og lønsom. Endvidere skal den kunne tilpasse sig de kontrolopgaver, samfundet til enhver tid pålægger toldvæsenet. For at kunne tage hensyn til erhvervslivets indretning og vilkår forsøges kontrollen udført med service, fairness og smidighed. Vi synes selv, at denne karakteristik er rimeligt dækkende, og de få kontroverser, sagens alvor taget i betragtning, vi har med vore kunder, giver vel en slags kvittering herfor.

Virksomhedskontrol

For moms'ens vedkommende tilstræbes en kontrol af virksomhederne gennemsnitligt hver 5. år. Kontrollens art tilpasses efter forholdene. En del regnskaber indkaldes til kontrol på toldkamret. Resten kontrolleres ude i virksomheden. At kontrollen ikke er forgæves eller unødvendig viser fx. tallene for juli kvartal 1981. Her er kontrolleret 327 virksomheder. Af disse 327 havde 150, altså 45%, fejl i regnskaberne. Fejlene resulterede i efterbetaling af 740.000 kr., og der blev i 6 tilfælde udfærdiget rapport. En rapport medfører som regel, at der udover det for lidt betalte afgiftsbeløb desuden skal betales en bøde. Normalt afsluttes sagerne med et bødeforlæg fra Direktoratet for Toldvæsenet eller Distriktstoldkamret, men i enkelte tilfælde er der tale om egentlige retssager med domstolsafgørelse. Herunder kommer også de sager, hvor virksomheden ikke har villet godkende bødeforlægget. Ved domstolsafgørelserne forekommer i særligt alvorlige tilfælde frihedsstraf. Men normalt foregår toldvæsenets forvaltning af kontrollen med, om staten får sine penge - og til tiden - ret så fredsommeligt.

Ofte formidles kontakten til regnskabet af en revisor eller for landbrugets vedkommende af en landboforenings regnskabsafdeling.

Mange små virksomheder

Det er moms'en, som har givet os den bredeste kontakt med erhvervslivet. Og erhvervslivet er jo ikke blot de store fabrikker. Det er den almindelige landmand og fiskeskipper. Det er bladkiosken, vognmanden og produkthandleren. Ja, det er alle - eller skulle da gerne være alle, som erhvervsmæssigt omsætter for mere end 10.000 kr. pr. år. Enkelte varer og tjenesteydelser er dog undtaget, men det vil det føre for vidt at komme ind på her.

Farvet benzin

En anden bred berøringsflade, om end i aftagende, er den farvede benzin. Her har vi haft op til ca. 2.700 bevillingsforhold, men antallet er faldende. Normalt er disse virksomheder også momsregistrerede, så kontrollen kan foregå samtidig. Før moms'ens tid kørte vi rundt i distriktet for at kontrollere dette ene forhold, men kunne konstatere, at det var uhyre sjældent, at den farvede benzin blev anvendt til ulovlige formål.

Før den farvede benzin blev "opfundet" for ca. 30 år siden, kunne virksomhederne, og det var i de fleste tilfælde landbrugsvirksomheder, få tilbagebetalt afgifterne på benzinen. Der skulle føres en forbrugsbog, som skulle indsendes hvert kvartal til toldkamret sammen med tilhørende bilag. På toldkamret blev regnskabet revideret, og pengene blev udbetalt. Var regnskabet konstrueret, hvilket var forholdsvis let at påvise, kunne udbetaling nægtes. Man nøjedes ikke med at kontrollere regnskabet på toldkamret. Der foregik også en kontrol ude i virksomheden - var regnskabshæftet à jour, stemte beholdningen i tank eller beholder og i den lille grå Ferguson?

Uddannelse

For at kunne være med i den regnskabstekniske udvikling i erhvervslivet er det ikke længere nok for os at vide, at "debet er ud mod vinduet", og at "status er noget, man har". Vi har ligesom så mange andre måttet forbedre vor uddannelse, dels på toldskolen, dels lokalt ved at frekventere handelsskolerne.

Den seneste udvikling, med at virksomhederne i stigende omfang anvender edb i regnskabsførelsen, har skabt nye krav og betingelser for vor viden og kontrol. Denne problemstilling er baggrund for, at der er udviklet - og stadig videreudvikles - edb-revisionsmetoder. For selv om de pågældende virksomheder i reglen har en udviklet regnskabsmæssig organisation, der normalt må antages at betyde nedsat risiko for afgiftsunddragelse, så er der den fare, at der som følge af systemfejl kan opstå utilsigtede afgiftsunddragelser. Da det som regel er store virksomheder, som anvender edb-regnskabssystemer, kan der let blive tale om ret så store beløb.

Samarbejde med skatteväsenet

Med det formål mest rationelt at kunne kontrollere virksomhederne, har distriktstoldkammeret et nært samarbejde med skatteväsenet, hovedsageligt gennem amtsskatteinspektoratet i Thisted. Den væsentligste del af samarbejdet består i gensidig udveksling af oplysninger om gennemført kontrol i de enkelte virksomheder. Men der finder også i særlige tilfælde fælles planlægning sted vedrørende kontrolaktioner mod bestemte brancher.

Kontrolbesøg på Thisted Bryghus

Regnskabskontrol på en virksomhed

Edb-revision

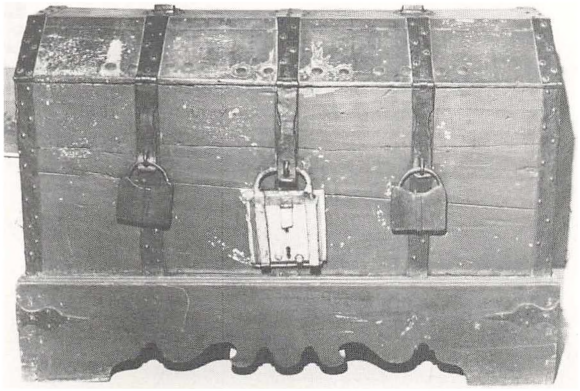
En stor del af afgiftsarbejdet foregår på toldkammeret

OPPEBØRSEL

Om oppebørsel er en følge af, at der skal svares told og afgifter, eller om oppebørsel er indehaver af hovedrollen, og told og afgift kun er nødvendige redskaber for at nå målet - at få penge i statskassen - må ligne problematikken om ægget og hønen.

Men egentlig må det vel være nødvendigt for den videre forståelse at fortælle, hvad oppebørsel egentlig er. Og endelig må det jo ikke glemmes, at det er oppebørselen, som har 350 års jubilæum.

Christian IV's "Ordinantze af 12. January 1632" omhandler jo netop reglerne om toldens oppebørsel, bl.a.



Toldkiste fra Kristiansand, 1643. Lensherren, tolderen og toldskriveren havde hver en nøgle til én af de tre låse.

hvordan kronen sikrede sig, at de opkrævede midler nu også havnede i statskassen.

Gennem mange år var ordet oppebørsel udgået af daglig brug. De opkrævede penge administreredes af toldkasserere og toldkamrenes regnskabskontorer. Men med distriktstoldkamrenes etablering i 1968 genoplivedes ordet, og toldkamrets oppebørselsafdelings grundlæggende arbejdsområde er idag toldregnskaberne, administration af de afregnede told- og afgiftsbeløb samt restanceadministrationen.

Toldpakhuse

Restancer er et forholdsvis nyt begreb i toldvæsenet, for det hænger uløseligt sammen med begrebet kredit. Oprindeligt skulle told og eventuelle afgifter betales straks ved varernes indførsel, fx. ved skibssiden eller landegrænsen. Senere blev det muligt at oplægge varer på toldpakhuse, men herfra fik man ikke varerne udleveret, før man kunne fremvise sin toldkvittering, udstedt af det lokale regnskabskontor.

Kreditoplag

Sideløbende med, at toldpakhusene oprettedes i 1700-tallet, indførtes også begrebet kreditoplag, som ikke var et oplag i ordets egentlige betydning. Varerne lå til indehaverens frie disposition fra det øjeblik, de var tilført oplaget fra udlandet eller anden lagerhaver. Kvartalsvis skulle så beholdningen gøres op, og der

skulle afregnes told for de varer, der var forbrugt her i landet. Der var altså tale om en udsættelse med toldens betaling, men denne kredit medførte ikke nogen større reel risiko for, at toldvæsenet tabte penge. Toldvæsenet havde nemlig første panteret i alle kreditoplagsvarerne, fortrinsstilling i alle "øvrige hans ejendomme, varer eller effekter", og kunne der ikke i skifteretten - hvis det kom så vidt - stilles fornøden sikkerhed, så kunne oplagsvarerne "uden ophold tages under toldlukke for senere bortsalg ved offentlig auktion".

Endelig blev i en sådan situation helt naturligt retten til kreditoplag inddraget. En tilsvarende mulighed - at fratage registrerede virksomheder retten til at drive registreringspligtig virksomhed - eksisterede helt op til moms'ens indførelse i 1967 sammen med muligheden for at tage varelageret under forsegling. Desuden var toldvæsenet separatist i det afgiftspligtige varelager, og priviligeret fordringshaver i eventuel resterende skyld.

Statens interesser

Med moms'ens indførelse og med toldkreditten fra 1971 bevægede toldvæsenet sig ind på det almindelige kreditmarked. Her må toldvæsenet varetage statskassens interesser i ædel kappestrid med virksomhedens øvrige kreditorer.

Ofte møder vi i toldvæsenet synspunkter gående ud på, at vi kunne være mere tilbageholdende med at søge vore penge inddrevet. Men her må man jo huske på, at toldvæsenets penge er samfundets - borgernes penge. Er vi ikke effektive nok i konkurrencen, ja så er det måske en vareleverandør eller et pengeinstitut, som kommer os i forkøbet. Og vi er i en helt anden situation end disse konkurrenter, for vi er "tvunget med". Lige til det sidste. Vi kan ikke opsige samarbejdet med en virksomhed i økonomiske vanskeligheder, men vi kan opsige toldkreditretten, og vi kan nedsætte kredittiden for afgifterne.

Rykkerbreve

Af distriktets ca. 8.500 virksomheder betaler ca. 88% (1981) til tiden, eller inden der udsendes rykkerskrivelse. Rykkerskrivelserne hjælper, men der må dog udsendes udlægstilsigelser til gennemsnitligt 8% af virksomhederne. Udlægstilsigelserne meddeler virksomhederne, at de tilsiges at møde på toldkamret til udlæg. Ser virksomheden sig ikke i stand til at betale, anviser den enten løsøre eller fast ejendom til udlæg. Udlægsforretningen medfører, at skyldneren mister den frie rådighed over det, der foretages udlæg i.

Fogden

I tilfælde, hvor virksomheden ikke møder op på toldkamret, foretages udgående fogedforretning. Fogedforretningerne foretages af toldvæsenets egen foged, såvel når fogedforretningen foregår på toldkamret, som når den foregår ude i virksomheden. Fogedforretningerne medfører så igen et fald i antallet af virksomheder, der ikke har betalt den pågældende afgiftsperiode. Men i enkelte tilfælde må de effekter, der er anvist til udlæg, afhentes og senere sælges på offentlig auktion. Herved indgår så restskylden helt eller delvis.

Tab

Teknisk set er ethvert beløb, som ikke er betalt til tiden, en restance, men som nævnt bevirker de forskellige former for inddrivelsesmidler, at de fleste virksomheder betaler deres skyldige afgift indenfor en ret kort kredittid.

Opgør man restancerne ved toldkamret, skylder 2-3% af virksomhederne endnu efter 6 måneder deres momstilsvar. Men nogle restancer må vi opgive at inddrive - vi må som andre kreditgivere konstatere tab, fx. når en virksomhed går konkurs.

Til at administrere oppebørselsafdelingens forskelligartede aktiviteter medgår 21 personer. Cirka 7 medarbejderes tid anvendes til forskellige former for rykkerprocedurer. Således har toldkamret 2 toldfogeder som en sidste udvej.

Stempelmærker

Også for oppebørselens vedkommende - pengene - måtte toldvæsenet udføre opgaver, som ikke var en direkte følge af toldvæsenets egne aktiviteter. Toldvæsenet har således udbetalt statspensioner, og pensioner til veteraner fra krigen i 1864.

Amtsstuerne nedlagdes i 1970, og deres forskellige opgaver deltes ud til andre institutioner. I Thisted, hvor der var en amtsstue, havde toldkamret ikke amtsstueforretninger, men det havde man i Nykøbing. Nykøbing havde således som en af de væsentlige amtsstueforretninger at sælge stempelmærker og senere at kassere dem, d.v.s. at stemple på stempelmærke og det dokument, hvorpå det sad, på tilsvarende måde som postvæsenet stempler et frimærke og tilhørende kuvert. Begrebet stempelmærke eksisterer i bedste velgående. Bedst kendes det vel fra skøder, lejekontrakter og i forbindelse med syn af biler og udstedelse af kørekort. Statens indtægt ved salg af disse stempelmærker er en slags skat og en af de få, som toldvæsenet ikke administrerer - det gør dommerkontorerne.

Obligationer

Såvel Nykøbing som Thisted havde dog salg af præmieobligationer i forbindelse med udstedelse af nye lån, udbetaling af gevinster på disse obligationer, samt i klasselotteriet. Distriktstoldkamret har stadig en forretning, som ligner de lige nævnte, nemlig at indløse statsgældsbeviser samt kuponer (udbytte) deraf.

Toldregnskabet

Ifølge loven om statens regnskabsvæsen, skal finansministeren for hvert finansår aflægge det samlede regnskab over statens driftsindtægter og driftsudgifter samt over statens formue og gæld. Statsregnskabet opstilles i Statsbogholderiet, og det sker for toldvæsenets vedkommende på grundlag af regnskabsoversigter, som afgives af Direktoratet for Toldvæsenet. I regnskabsoversigterne samles regnskabstallene fra de månedlige regnskabsrapporter fra distriktstoldkamrene og fra Toldvæsenets Fælles Opgaver, kaldet TFO.

Som det ses, er distriktstoldkamret kun et tandhjul i det store regnskabsmaskineri. Regnskabet med afregning af moms og toldkredit (told og importmoms m.v.) føres af TFO. Distriktstoldkamrene foretager dog opkodning af oplysningerne fra de enkelte angivelser via edb-terminaler, og hvis alle så betalte til tiden, var toldkamrets problemer i denne forbindelse i det store og hele ovre. Men nu modtages der fra TFO restancelister m.v., hvorefter toldkamret så skal forsøge at inddrive de skyldige beløb.

Den del af regnskabet, som ikke via terminaler overføres til TFO, føres på bogholderimaskine ved distriktstoldkamret. De oplysninger, som via terminalerne overføres til TFO, er naturligvis først og fremmest vedrørende penge, men for såvel import som eksport overføres der en mængde oplysninger, som tjener bl.a. statistiske formål. Danmarks Statistik bruger således disse oplysninger som grundlag for at udarbejde statistiske tabelværker.

Edb-opkodning

Udbetalingskontrol

Også udbetalingskontrol hører under oppebørselsafdelingen. Det drejer sig om kontrol med såkaldte negative momsangivelser, der fremkommer som et resultat af, at moms på køb overstiger moms på salg i en bestemt periode, hvilket som regel er en følge af sæsonudsving, eksport eller køb af maskiner og opførelse af nye bygninger.

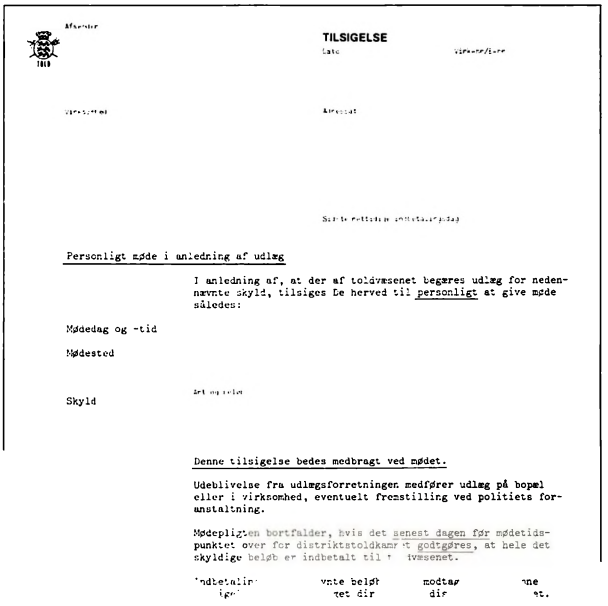
Efter at der er foretaget en kontrol af rigtigheden, kan pengene udbetales, men det bliver dog først undersøgt, om vi har penge tilgode hos det pågældende firma. Har vi det, foretages der modregning. Eventuelt overskydende beløb kan overføres til skatteväsenet, såfremt det har penge tilgode hos virksomheden, og så først er vi fremme ved at kunne udbetale. Også i modsat retning er der samarbejde med skatteväsenet, således at evt. overskydende skat kan overføres til toldväsenet.

Omsætningen

Distriktstoldkamrets omsætning, altså de beløb, som virksomhederne skulle betale, udgør på årsbasis ca. 500 millioner kroner. Toldväsenet administrerer ca. 58% af statens samlede skatteindtægter. Sammenlignet med distriktets 4 kommuners samlede opkrævning af skatter til såvel stat, amt som kommune, så udgør kommunernes indtægter ca. 1.040 millioner mod distriktstoldkamrets 500 millioner.

Udviklingen i indtægterne fra 1870 til 1980 har været enorm. Det hænger dels sammen med den almindelige prisudvikling og inflation, dels med statens øgede aktiviteter og serviceniveau. Men alligevel - tallene kan nok give stof til eftertanke. Opstillet skematisk har udviklingen været således:

År	Thisted	Nykøbing
1870	49.953 Rdl.	21.051 Rdl.
1876	162.687 Kr.	79.773 Kr.
1889	167.756 -	62.900 -
1910	152.191 -	80.217 -
1920	325.479 -	256.577 -
1938	660.509 -	396.885 -
1944	2.730.610 -	1.200.123 -
1951	5.420.000 -	2.266.000 -
1956	9.531.000 -	4.310.000 -
1963	14.120.000 -	4.646.000 -
1980	ca. 500.000.000 -	-



TILSIGELSE

Personligt møde i anledning af udlæg

I anledning af, at der af toldvæsenet begæres udlæg for nedennævnte skyld, tilsiges De herved til personligt at give møde således:

Mødedag og -tid

Mødested

Skyld

Denne tilsigelse bedes medbragt ved mødet.

Udeblivelse fra udlægsforretningen medfører udlæg på bopæl eller i virksomhed, eventuelt fremstilling ved politiets foranstaltning.

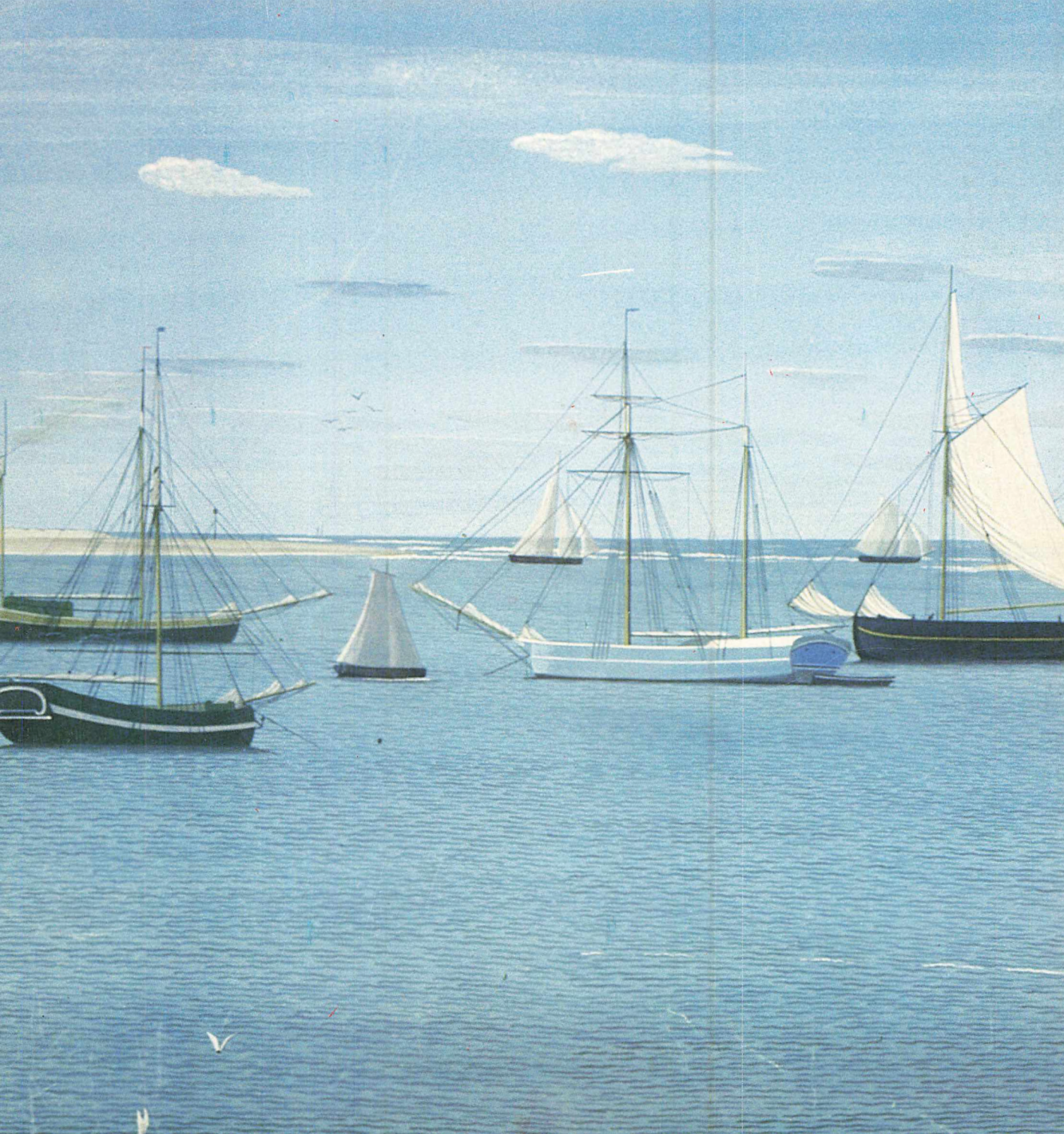
Mødepligten bortfalder, hvis det senest dagen før mødetidspunktet over for distriktstoldkammeret godtgøres, at hele det skyldige beløb er indbetalt til toldvæsenet.

Efterskrift

Denne bog giver sig ikke ud for at være en fuldstændig beretning om toldstedet. På den korte tid, der har været til rådighed, har det ikke været muligt med en grundig gennemgang af Robert Svalgaards omfattende materiale. Men optegnelserne har været til megen hjælp sammen med hans artikler i det toldhistoriske tidsskrift "Zise" og i "Historisk Årbog for Thy og Mors".

Det har også været nødvendigt at hente oplysninger andre steder. Jeg har modtaget værdifuld hjælp fra Museet for Thy og Vester Hanherred og fra Toldmuseet. Men også firmaer og enkeltpersoner i hele tolddistriktet har beredvilligt stillet oplysninger, billeder med videre til rådighed.

Det har beklageligvis ikke været muligt at undgå, at bogen har fået slagside. Således har Thisted toldkammer fået langt mere omtale end Nykøbing, og det samme gælder de relationer, toldvæsenet har haft til erhvervsliv og borgere i distriktets nuværende 4 kommuner. Hanstholm er jo så ny og har væsentligst fået sin omtale på grund af statshavnen, og Sydthy har kun fået meget lidt omtale udover forholdene vedrørende vagtskibet ved Agger og Thyborøn Kanaler. Måtte disse kommuner have mig denne ulighed undskyldt.

Bogen er på museets opfordring forsøgt udformet således, at den kan anvendes i en undervisningssituation.

Med en tak til alle, der har hjulpet med, at denne bog er kommet til verden, er det mit håb, at den kan give også en ikke-tolder en fornemmelse af, hvad toldvæsenet er og har været gennem 350 år, og at den må være et rimeligt minde om Robert Svalgaard.