

Moral på grænsen

Smugleri og stat i Det sydfynske Øhav, 1850-2000

Indhold

”Særligt smuglerifarlige strækninger”	7
INDLEDNING.....	9
Mellem to stole	9
En kuriøs historie – dansk smuglerihistoriografi	12
International historiografi	15
Smugleriet som økonomisk fænomen – omfang, iværksætter og frihandel.....	15
Synet på smugleri: retfærdigt eller ej?	17
Smuglere og staten	18
Sammenfatning	22
Afklarede problemstillinger og afgrænsninger.....	23
Teoretisk ramme.....	25
Smugleriet som formalistisk fænomen	25
Moralsk økonomi	28
Flydende grænser	30
På falderebet.....	33
Kilder og metodisk ramme.....	33
Det opdagede smugleri.....	34
Det uopdagede smugleri.....	35
Kortlægning.....	36
Fortællingsanalyse	38
Oral history.....	39
Etik og kildebeskyttelse.....	40
Afhandlingens opbygning	41

FØRSTE DEL: SMUGLERIETS UDVIKLING 1850 TIL 2000	42
Kapitel 1: Sømandssmugleriet 1850-1914	43
Scenen sættes: Øhavet.....	43
”Ingen Kystindsnigelse af Handelsvarer har fundet Sted”	46
”Uden al Control”	47
En ny smuglerperiode	48
”Ingen Urigtigheder opdaget”	52
Skonnertsmugleri i lokale netværk	54
Udsmugling	57
Sømandssmugleriet.....	60
De undvegne.....	62
Det uopdagede smugleri.....	63
Delkonklusion: Smuglernes metoder, varer og sociale profil 1850-1914.....	65
Kapitel 2: Smugleri i krig og forbudstid 1914-1945	67
Udførselsforbud og øget kontrol	68
”Solgt til Ulovlig udførsel” – forbindelsen til Sønderjylland	70
Den skandinaviske forbudstid.....	72
Professionaliseringen af smugleriet	77
Den smuglende afholdsmand - Peter Bernhard Tersgov	79
Fortsat lokalt småsmugleri.....	82
Helsingfors-konventionen.....	83
Smuglere i et civiliseret land	84
Smugleri under Besættelsen 1940-45	88
Delkonklusion: Smuglernes metoder, varer og sociale profil 1914-1945.....	90
Kapitel 3: Massesmugleriet 1945-2000	94
Smugleri i 1950’erne.....	95
Toldloven af 1960	98
Professionelle smuglere	99

Småsmuglerne.....	112
Smugleriet efter år 2000	124
Delkonklusion: Smuglernes metoder, varer og sociale profil 1945-2000	125
Opsamling og diskussion af første del.....	127
 ANDEN DEL: MORALSKE FORTÆLLINGER.....	133
Kapitel 4: Fortællinger om smugleri	134
Fortællinger om smugleri 1850-1914	135
Smuglerfortællingen lokalt.....	136
Debatten om Toldloven af 1863.....	137
Smuglerhistorier i aviserne	138
Efter toldloven af 1863 – beskyttelsestold og frihandel	139
Frihandelsfortællingen i førertrøjen.....	140
Fortællinger om smugleri 1914-1945	142
Våd eller tør	144
En splittende figur: Spritsmugleren	146
Den sorte børs.....	149
Fortællinger om smugleri 1945-2000	150
Den politiske debat om smugleri.....	152
Fortællinger om smugleri i film og tv	153
Smugleri som historisk tradition.....	154
Jordskredsvalget.....	156
Grænsehandel og smugleri	157
Sange om spritfærgerne.....	158
Delkonklusion: De to grundfortællinger	161
Kapitel 5: Med egne ord	165
Smugleriets legitimitet	166
Afgrænsninger	169

Smugleriet som sport	172
Smuglernes historier	173
Smuglernes værdier	176
Sammenfatning: Acceptabelt og uacceptabelt	181
Den moralske økonomi set udefra	182
Tips om smugleri.....	183
Tolderne og det acceptable smugleri.....	186
Sammenfatning: Den moralske økonomi	189
Opsamling og diskussion af anden del.....	191
 TREDJE DEL: SMUGLEREN OG STATEN.....	200
Kapitel 6: Med staten som modstander	201
Toldvæsenets kontrol i Øhavet.....	202
Forholdet til toldvæsenet: Korruption, konflikt og traktementer.....	205
Gestapo-Larsen og den gode tolder	209
”En af Søfolks bedste Fornøjelser” – toldereren som modstander	213
Den politiske smugler?.....	217
Den ligegyldige stat - statshistorien i smugleriet.....	220
Kapitel 7: Et andet centrum – stedernes hierarki i Øhavet	223
Midt i verden	223
Smuglende fællesskaber	227
Fartøjet som sted.....	230
Nettet strammes	233
Et andet centrum.....	235
Mellem isolation og forbundethed	237
Opsamling og diskussion af tredje del	238

KONKLUSION OG PERSPEKTIVERING.....	243
Første del: Smugleriets omfang, indhold og praksis.....	243
Anden del: Moralske fortællinger	244
Tredje del: Smugleren og staten.....	246
Afhandlingens bidrag	248
Resumé	251
Abstract: Morality on the verge - state and smuggling in the South Funen Archipelago 1850-2000.....	254
Litteratur og trykte kilder	257
Kilder.....	274
Bilag.....	277

Tak

Det siges, at mange kokke fordærver maden. Min fornemmelse er, at det i dette tilfælde ikke gør sig gældende. Tusind tak til alle, der har hjulpet mig undervejs. Først skal lyde en stor tak til de mange smuglere og toldere, der velvilligt har ladet sig interviewe og med stor generøsitet bidraget til at åbne mine øjne for det uopdagede.

Projektet startede som en idé på Svendborg Museum, hvor jeg er museumschef Esben Hedegaard dybt taknemmelig for at se værdien i at arbejde videre med smugleriets historie. Derudover skal Esben have stor tak for med vestjysk lune at have skabt et museum, hvor det er en fornøjelse at tage på arbejde.

Afhandlingen har nydt godt af interesse og gode råd fra adskillige sider. Jeg kan takke Marstal Søfartsmuseum for flere ting. Karsten Hermansen har bidraget med portvin, kommentarer og kompetent arkivhjælp og Erik Kromann med interviewadgang til flere forhenværende smuglere. Stor tak skal lyde til Holger Munchaus Petersen for solid gennemlæsning og kritik. Rigsarkivets afdeling i Odense er beriget med dygtige folk, der altid er klar til at finde selv de underligste arkivalier frem, det samme gælder på SDUB.

Arbejdet med afhandlingen bød på tilbagevending til et kendt miljø – Institut for historie på SDU, hvor min vejleder, Jeppe Nevers, skal have en varm tak for altid præcis og belæst vejledning. Jeppe sætter omsorgsfuldt kritikken ind, hvor argumentationen er tynd. Tak for samarbejdet, Jeppe.

I løbet af forløbet har jeg haft fornøjelsen af at være tilknyttet University of Oxford i Michaelmas semesteret 2019. Særlig tak skal lyde til David Hopkin, Hartford College, for masser af brændstof i tankeprocessen og til Chris McDonald, Brasenose College, for tilknytningen til The Global History of Capitalism. I efteråret 2020 var jeg desuden fast inventar på M/S Museet for Søfart i Helsingør, hvor jeg nød godt af både museumshunde og et veludstyret bibliotek. Der skal også lyde en tak til professor Johan Lundin, Malmø Universitet, for et ophold, der ikke fandt sted pga. Covid-19, og til lektor Anne Magnussen, SDU, for fortællingsanalytisk bistand.

Opholdet i Oxford og selve ph.d.-en var kun mulig pga. fondsstøtte. Tak til Augustinusfonden, SDU's Ekstra Rejsepulje og Christian og Otilie Brorsons rejselegat for støtte til opholdet i Oxford og til Aage og Johanne Louis-Hansens Fond og D/S Orients fond for støtte til ph.d-projektet.

Tak til familie og venner for i det mindste at foregive interesse. Min Ida må efterhånden være en førende ekspert i smugleriets historie. Både Karen og Ida har været med i både Oxford og Helsingør – tak for rejsen. Også til lille Eske, der kom ind i familien et halvt års tid før aflevering, skal der lyde en tak for udpræget samarbejdsvilje. Trods al bistand er ansvaret for afhandlingen selvfølgelig mit.

”Særligt smuglerifarlige strækninger”

En aprilmorgen i 1994 sejlede coasteren HELA stille ind i Helnæs-bugten på den fynske sydvestkyst. Skibet var lastet med 5,5 tons marokkansk hash med en markedsværdi på en kvart milliard kroner. Besætningen lossede hashen over i gummibåde og sejlede mod stranden. Inden besætningen nåede at placere deres last i de ventende varevogne på stranden, anede de uråd og begyndte at kaste hashen i vandet. Ud fra kysten i hurtigtsejlende motorbåde og ombord på lavtflyvende helikoptere kom en kombineret indsatsstyrke af toldere samt militær- og politifolk hastigt nærmere. Gummibådene og HELA blev bordet, og de tilbageværende 1,5 tons hash blev beslaglagt.¹ De ventende varevogne blev tilbageholdt, og eftersøgningen i vandet sat i gang. I dagene efter aktionen blev strandene finkæmmet af fynboer, der alle håbede at finde en pakke hash. Sandsynligvis for findelønnens skyld.

Landsætningsforsøget var et af de nyere udslag af en lang tradition for smugleri i Det sydfynske Øhav. I 1932 kunne historikeren Johannes Olsen i 1932 konstatere om de søfarende på Sydfyn, at ”Alle smuglede – om ikke alene for fordelens skyld, saa for den Tilfredsstillelse, der laae i at snyde Toldvæsenet”.² I 1769 var det vandbårne smugleri af fødevarer, brændevin og sukker i Øhavet så voldsomt, at byfogeden i Svendborg argumenterede for, at øboerne skulle forbydes at have både.³ Toldvæsenets Eftersøgningstjeneste ville sidst i 1960’erne nok have været enig med byfogeden. På dette tidspunkt piskede speedbåde afsted mellem Østblokken og Danmark med billige cigaretter, der blev landsat på langelandske og ærøske kyster. Området omtales som ”erfaringsmæssigt særligt smuglerifarlige strækninger”⁴ samtidig med at lokalbefolkningen hyggede sig med omfattende småsmugleri på færgeforbindelserne mellem Sydfyn og Vesttyskland.

Eksemplerne er legio og sydfynsk smugleri har vedvarende været en udfordring for det danske toldvæsen. Ovenstående eksempler viser samtidig en stor spredning fra småsmugleri af fødevarer og spiritus til professionel indsmugling af hash og cigaretter. Efter disse få eksempler på smugleri efterlades man med en undren, der helt grundlæggende går på, hvad smugleriet mon er et udtryk for: Er det et politisk oprør mod den stærke danske stat? En protest mod de tunge afgifter? Eller er det udkantens manglende loyalitet mod loven, vi er vidne til?

Det er en nysgerrighed, der er svær at tilfredsstille. Smugleriets historie er i dansk sammenhæng ubeskrevet trods senere års fokus på kriminalitetshistorie.⁵ Anderledes er det internationalt, hvor

¹ Martinsen og Baastrup, 84

² Olsen, 192

³ Olsen, 29

⁴ ST: Diverse oplysninger vedr. smugleri 1968-1971

⁵ Se eks. Krogh 2017

smugleri som fænomen er velbelyst af forskellige fag. Antropologisk forskning peger på, at smugleri har været definerende for staters dannelse flere steder i verden og kan anvendes som en temperaturmåling på politisk loyalitet.⁶ Samtidig har økonomer undersøgt smugleriets internationale omfang og påvirkning af den legale økonomi, mens historiske studier fremhæver politisk undergravende smugleri fra Caribien til Norge. Ihukommende den internationale forskning har det sydfynske smugleri potentiale til at komme med nye perspektiver på dansk historie. Siden enevælden har den danske befolkning været vant til en høj statslig tilstedeværelse i hverdagen, og det har for de fleste danskere betydet, at staten er en medspiller, en vi kan have tillid til.⁷ Tilliden afspejler sig i, at opbakningen til velfærdsstaten er stor og at flertallet betaler deres skat med glæde. Fortællingen om Danmark er ofte præget af de folkelige bevægelers succes med et stærkt demokrati, en velfungerende velfærdsstat i vækst og teleologiske forklaringer på landets topplaceringer i alle de rigtige statistikker.⁸ Hvordan passer smugleri ind i den fortælling?

I en tid, hvor skandaler i SKAT, corona-pandemi og klimakamp har gjort danskernes forhold til staten højaktuel, er der betydelige aktuelle perspektiver i smugleriet, som kalder på yderligere forskning. Afhandlingens udgangspunkt er en undren angående smugleriets udvikling og kulturelle status. Hvad kan forklares økonomisk og hvad kan forklares kulturelt? Har smugleriet en i dansk sammenhæng hidtil underkendt politisk kerne? Og kan denne politiske kerne give et nyt blik på Danmarks historie i nyere tid? Er smugleri et sydfynsk *longue durée* fænomen?

Det er spørgsmål, jeg har tumlet med, siden jeg som nyansat museumsinspektør på Svendborg Museum i 2015 havde min første sejltur med krydstoldjagten og museumsskibet VIKING fra 1897. Som forberedelse til sejlturen ledte jeg efter smuglerhistorier bl.a. i byhistorien og på nettet. Der var rigeligt at tage af. Overfloden af historier blev kun endnu mere udtalt, da jeg fortalte dem videre. Det viste sig, at alle ombord havde deres egen smuglerhistorie. De havde enten selv smuglet eller også havde ”nogen de kendte” gjort det. Fortællingerne blev delt uden skam og modtaget med latter af de øvrige passagerer. Samme respons fik jeg, da jeg begyndte at holde foredrag om smugleriet og skrive om det.⁹

Folk kunne se sig selv i smugleriet. Kort sagt: det var et emne med klangbund. Udover den ovenfor beskrevne følelse af undren, efterlod de talrige fortællinger og anekdoter mig også med en følelse af, at her var en ny indgang til forståelsen af moral på grænsen mellem stat og borger. Den samme følelse håber jeg, at læseren vil sidde tilbage med.

⁶ Donnan og Wilson, 90

⁷ Svendsen, 14

⁸ Glenthøj & Fossat, 12

⁹ Se Jensen, N. V. 2016, der på nogle punkter kan betragtes som et indledende arbejde til afhandlingen.

INDLEDNING

Smugleri er et globalt fænomen, der kendes fra alle kontinenter og alle historiske tidsaldre, hvor der har været regulering af handel.¹⁰ Fortiden er som bekendt ikke forbeholdt historikere, og som historisk fænomen har smugleri modtaget opmærksomhed fra forskellige fagdiscipliner som økonomi, antropologi, kriminologi og grænsestudier. Der findes betydelige erkendelsesmæssige indsigter i hver fagtradition, der kan bidrage til at indkredse brudflader i forskningen og positionere nærværende undersøgelse.

Grundlæggende er der to tilgange, der er brugt i behandlingen af smugleriet på tværs af fag: Henholdsvis en økonomisk og en kulturelt-sociologisk, der hver især er baseret på bestemte antagelser om smugleriets natur og betydning. Førstnævnte interesserer sig primært for smugleri, når den illegale økonomi udfordrer den legale og argumenterer for, at smugleriet skyldtes dysfunktionelle økonomiske systemer. Smugleri er her en rationel og profitmaksimerende handle i et marked ude af balance og smugleren en illegal entreprenør. Indenfor den sociologiske tradition har kulturhistorikere, antropologer og etnologer primært interesseret sig for smuglernes kultur ud fra en antagelse om, at smugleri er et udtryk for politisk opposition. Ovenstående er samtidig et skel mellem en kvantitativ og en kvalitativ forskningstradition.

I det følgende præsenteres disse to overordnede tilgange til smugleriet, hvorefter forskningen i dansk smugleri behandles. Argumentet er her, at der kun er få bidrag til smuglerhistoriografien, og skal der hentes forskningsbaseret indsigt i smugleri, skal det gøres fra både andre fagområder, andre tidsaldre og andre lokaliteter. Den sidste del af forskningsoversigten er således en gennemgang af relevant historisk forskning i smugleri og en indkredsning af de primære linjer i denne forskning med henblik på formuleringen af afhandlingens forskningsspørgsmål.

Mellem to stole

I økonomi er smugleri et velbehandlet emne, der siden midten af 1970'erne har afstedkommet flere diskussioner om smugleriet som økonomisk fænomen med fokus på beregning af smugleriets omfang, dets påvirkning af en given stats BNP samt analyser af, hvilke økonomiske faktorer, der skaber smugleri.¹¹ De økonomiske bidrag til smuglerilitteraturen er særligt koncentreret omkring udvikling af metoder til beregning af omfanget af det moderne smugleri med et klart ønske om policy-påvirkning. Diskussionen af smugleriets omfang og påvirkning af økonomien finder særligt sted i regi af forskningen i uformel økonomi. Økonomen Moisés Naím har argumenteret for, at den

¹⁰ Selv på Antarktis, se Reinhold, 1981.

¹¹ Bhagwati og Hansen.

illegale økonomi er markedslogik i sin reneste form og udgør mellem 2 og 10% af det globale GDP, med store lokale variationer. Naím argumenterer for, at man ved at betragte illegale aktiviteter verden over som et sammenhængende uformelt økonomisk system kan se, at den uformelle økonomi er mere omstillingsparat end den legale – det uformelle marked har omstillet sig hastigere til globaliseringen end de fleste nationalstater.¹²

Naím og andre økonomer søger at fastslå regler for illegalitet, herunder smugleri. Et eksempel på denne søgen efter lovmæssigheder er Andreas Buehn og Mohammed Farzanegans forsøg på at lave en beregningsmodel, der skal beregne det utilgængelige; smugleriets omfang. Smugleri er i deres optik ikke ligefrem proportional med afgifternes og skatternes størrelse.¹³ Forfatterne påpeger, at hvis det var tilfældet, så burde de skandinaviske lande ligge i smugleriets top 5, hvilket de ikke gør – de ligger tværtimod i bunden. Smugleriet afspejler således mere end blot en økonomisk logik. Afgifternes størrelse har en stor effekt, men hvad der angiveligt er mere vigtigt, er statens institutioner, retsstatens styrke og mængden af korruption.¹⁴ Helge Berger og Volker Nitschs har ligeledes argumenteret for en korrelation mellem smugleri og korruption.¹⁵

En anden interessant økonomisk betragtning er smugleriets påvirkning af forbrugeren. Smugleri af forbrugsvarer kan øge den enkelte forbrugers velfærd ved at give ham adgang til billigere varer.¹⁶ Forbrugers ønske står dog i modsætning til statens ønske om afgifter. I den økonomiske litteratur har dette paradoks medført flere diskussioner, hvor bl.a. Bhagwati og Hansen anførte, at de, i modsætning til hidtidig forskning, fandt, at smugleri undergravede den enkelte forbrugers velfærd på et langsigtet plan. Buehn og Farzanegan anfører, at smugleriet sænker det generelle prisniveau, da de legale handlende er nødt til at konkurrere med illegal handel – det kan påvirke forbrugere positivt på den korte bane, men negativt, hvis staten sætter hårdt ind.¹⁷

Smugleri er i den økonomiske forståelse primært et spørgsmål om udbud og efterspørgsel. Grundlæggende handler smugleri om menneskets handlen i et økonomisk system, hvor det underliggende spørgsmål er om mennesker svindler, hvis de kan. Megen økonomisk litteratur vil svare ja til det spørgsmål. Kriminologerne Lars Korsell og Paul Larson spidsformulerer det økonomiske syn på smugleri, når de argumenterer for, at organiseret kriminalitet altid vil være til stede, også i velfærdssamfund som de nordiske: "Until the end of time there will be a demand for

¹² Naím, 36

¹³ Andre studier har forsøgt at lave matematiske regler for forholdet mellem skattetryk og kriminalitet. Fisman og Wei (s. 471) argumenterer således for, at hver stigning i skatten på 1 % skaber øget skattesnyd på 3 % i Hong Kong.

¹⁴ Buehn og Farzanegan, 3062

¹⁵ Grauwe, 69

¹⁶ Et godt eksempel er det omfattende norske blesmugleri, der startede efter blekrigen i 2010. Se Åmot 2017.

¹⁷ Buehn og Farzanegan, 3049

illegal, cheap, and tax-free goods and services, and criminal entrepreneurs will always try to supply this demand if there is money to be made”.¹⁸

Den sociologiske-kulturelle tilgang til smugleriet betoner i højere grad smugleriets sociale, kulturelle og politiske aspekter. Smugleriet er her blevet fortolket som et substitut for almindeligt arbejde, der strukturerer dagliglivet og skaber social kontakt, men også som illustration af statslige tilhørsforhold eller som tegn på forskellige stadier i kolonial kontrol.¹⁹

Den sociologiske tilgang definerer sig imod den økonomiske. Et godt eksempel er sociologen Bruce Wiegands angreb på den økonomiske forskning i den uformelle økonomi. Ifølge Wiegand bygger langt den meste litteratur om smugleri på en Adam Smithsk antagelse om et marked, der søger mod balance, og hvor indgreb som afgift og told kun skaber ineffektivitet.²⁰ Wiegand argumenterer i stedet for et større aktørfokus, hvor smugleriet opererer i en social kontekst.²¹ Smugleriets udvikling defineres i denne optik ikke kun af afgifternes størrelse, men af bekæmpelsens manglende effektivitet og den sociale legitimitet smuglerne besidder i en overlevelsesekonomi: ”notions of social justice.. determine the extent and structure of smuggling in developing countries”.²²

Det gælder ikke kun udviklingslande. De norske forbrugsforskere Runar Døving og Randi Lavik foreslår at se det norske småsmugleri ved den svenske grænse som et oprørsritual, hvor smuglerne kritiserer magten i et tidsmæssigt afgrænset rum, inden de vender tilbage til samfundets orden. Ritualen fungerer som en tilbagevendende ventil, der reelt gør oprørsritualet mønster- og samfundsbevarende, og som er forankret i ideer om retfærdighed.²³ Døving og Lavik ser smugleri som politisk forbrug og finder en overvægt af vælgere fra Fremskridtspartiet og en politisk diskurs, der betoner kampen mod øvrigheden og statens skatter og afgifter.²⁴

Enhver den økonomiske og den sociologiske tilgang til smugleri ser på det samme fænomen, men stiller forskellige spørgsmål og får divergerende svar pga. forskellige præmisser. Sat på spidsen er smugleriet en nyttemaksimerende handlen betragtet fra et kvantitativt makroniveau eller en social handlen med politiske undertoner betragtet fra et kvalitativt mikroniveau.

Denne afhandlings påstand er, at begge perspektiver kun kan forklare delelementer af smugleriet. Den økonomiske tilgang til smugleriet kan forklare smugleriets sammenhæng med konjunkturer

¹⁸ Korsell og Larsson, 524

¹⁹ Se Bruns, 93, eller Donnan & Wilson, 101.

²⁰ Wiegand, 172

²¹ Wiegand, 175

²² Wiegand, 184

²³ Døving og Lavik, 370

²⁴ Smugleriet ses ofte som en indirekte politisk handling, men kan være eksplicit politisk. Tobias, 393

og afgiftstryk, men kan ikke svare på smugleriets politiske og kulturelle dimensioner. Omvendt har studier i smugleriet som politisk forbrug ringe udsagnskraft om, hvornår og hvordan smugleriet udvikler sig. Afhandlingen placerer sig bevidst imellem disse to stole: den økonomiske og den kulturelt-sociologiske, for at kunne trække på begge tilgange. Afhandlingens teoretiske påstand er, at en fuld forståelse af et fænomen på grænsen mellem økonomi og kultur kræver begge perspektiver og værktøjer fra begge tilgange samt flere kildetyper.

En kuriøs historie – dansk smuglerihistoriografi

En forskningsoversigt skal præsentere en systematisk sammenstilling af den tilgængelige videnskabelige litteratur om afhandlingens emne. Der er hurtigt gjort. Som udgangspunkt er det danske smugleri blevet betragtet som en kuriøs historie. Det er karakteristisk, at den behandling, det danske smugleri har fået, har været fokuseret på de perioder, hvor der er tale om professionelt smugleri, især de årtier, hvor smugleriet var epidemisk i 1700-tallet.²⁵ Spektakulære sager har tiltrukket sig opmærksomhed fra historikere, der eksempelvis har beskrevet voldelige smuglere i 1820'ernes Vejle²⁶ eller sukkersmugleri udført af den kendte digter Ambrosius Stub i 1750'erne.²⁷ I det store flerbindsværk om *Dansk Toldhistorie* ses vekselvirkningen mellem smugleri og told udelukkende fra toldetatens side, og smugleriet undersøges ikke som fænomen. Smugleri er tilsyneladende noget, der bare er til stede, og som skyldes afgifters størrelse eller tidernes knaphed.²⁸

Flere studier beskæftiger sig dog med det smugleri, der er opstået i Danmark under særlige omstændigheder. Under den florissante periode sidst i 1700-tallet nød det neutrale Danmark særdeles godt af de talrige europæiske krige, særligt i Caribien, hvor St. Thomas og St. Jan havde status som frihavne. På linje med hollandske St. Eustatius og svenske St. Barthélemy udgjorde de danske frihavne centre for illegal handel mellem stormagternes kolonier, der indenfor stormagternes merkantilistiske kolonisystem ikke måtte fraternisere med hinanden. De kunne til gengæld mødes i frihavnene og udveksle varer. Handlingen var ikke illegal på dansk jord, men Charlotte Amalie på St. Thomas skyldte en stor del af sin rigdom denne handel med, hvad der reelt var smuglervarer.²⁹ Benjamin Asmussen har ligeledes vist, hvordan Asiatisk Kompagni lukrerede på tesmugling til Storbritannien.³⁰ På de hjemlige breddegrader har Roland Ruppenthal behandlet

²⁵ Se fx Kühl, 28-29 eller Christiansen 2020, 15-19. Toldhistorisk Bibliografi viser samme tendens, se Andersen & Jakobsen, 44-45.

²⁶ Se Poulsen 2001.

²⁷ Se Kroman 1967

²⁸ De fem bind blev udgivet fra 1987-1990. Der henvises særskilt til de enkelte bind ved anvendelse.

²⁹ Jordaen og Wilson, 276 + 305

³⁰ Asmussen, 172 ff. Derek Janes argumenterer for, at tesmugleriet var den økonomiske drivkraft bag både det svenske og det danske østasiatiske kompagni. Se Janes, 279.

det omfangsrige smugleri, der opstod under Napoleonskrigene. Blokaden rettet mod England gjorde, at danske undersåtter i Altona kunne sælge deres varer 60-70% dyrere i Hamborg, hvilket afstedkom voldsomt smugleri og innovative indførselsmetoder.³¹ Studierne understreger, at Danmark ikke kan hævde en moralsk exceptionalisme, når det kommer til smugleri.

Øresundstolden har en særstatus i dansk toldhistorie, og det har som sideeffekt gjort det maritime smugleri over Øresund til det mest undersøgte. Holger Munchaus har i et bredt anlagt studie af det dansk-svensk smugleri fra 1660-1945 vist, at smugleriet især har haft én retning: Ind i Sverige. Det gælder fx spiritus i midten af 1800-tallet, hvor Munchaus via sammenligning af import- og eksportstatistik argumenterer for et særdeles stort omfang.³² Det er også i litteraturen om Øresund, at man finder det vægtigste bidrag til den danske smuglerhistorie, hvor Johan Lundin og Fredrik Nilsson har anvendt netværksteori som metodisk værktøj til at studere det professionelle dansk-svenske spritsmugleri i mellemkrigstiden.³³ Mange bidrag til den nyere smuglerhistoriografi er skrevet af toldere, f.eks. Egon Nielsens bog "Smuglerne: til Polen og retur", der omhandler det nørrejyske smugleri i 1960'erne. Et par forhenværende smuglere har udgivet deres egne erindringer, ofte af samme sensationsprægede karakter som Leon Owilds "Smuglerkongen. Gangsteren, millionæren, mennesket" fra 2002, der rummer interessante passager om smuglersamarbejder, arbejdsmetoder og omfang, men også *meget* lange passager om Owilds charterferier og, ifølge ham selv, utallige dameerobninger.³⁴

Center for Grænsehandelsforskning har ad flere omgange behandlet den nyere illegale grænsehandel ved landegrænsen. Særligt i 1980'erne og 1990'erne var der mærkbar politisk interesse i at fastlægge omfanget af grænsehandlen og det estimerede tab hos danske butikker. Henrik Møller beskrev i 1999 spritbådenes historie og folkelige kultur i Sønderjylland fra den første dampskibsforbindelse over Flensborg Fjord i 1829 til spritbådenes storhedstid i 1990, hvor det årlige passagerantal alene i Sønderborg lå på 2.400.000 mennesker. For moderne tid suppleres historien af en etnologisk del, der bygger på interviewundersøgelser af passagerer på spritbådene i 1999, kort før nye EU-regler om toldfrit salg trådte i kraft. Møller beskriver smugleriet som et omvendt lotteri: "Smuglerne vinder hver gang, og kun en sjælden gang taber de".³⁵ Interviewundersøgelserne kredser mest om udvalgte skægge historier og farverige episoder, men

³¹ Ruppenthal, 21

³² Petersen, H.M. 2000, 215-216

³³ Lundin & Nilsson, 2015

³⁴ Følgende passage, hvori Owild fremhæver, hvad der gør ham populær ved "dukkerne", er illustrativ: "Vi var selvbevidste uden at være utålelige og vi kunne sætte gang i et hvilket som helst selskab med vores udadvendthed, veludviklede humor, selvironi og positive ånd. Men frem for alt vores klare ærlighed og loyalitet". Owild, 195.

³⁵ Møller, H.: 90

der er ingen analyse af smugleriets omfang, og årsagen antages udelukkende at være de store afgiftsforskelle mellem Danmark og Tyskland.

Hvor det danske smugleri kun er pletvis beskrevet, har der til gengæld været et levende forskningsfelt omkring den uformelle danske økonomi i bredeste forstand. Den sorte børs under Besættelsen er velundersøgt.³⁶ Rockwool Fondens Forskningsenhed gennemførte fra starten af 1980'erne og frem til 2010'erne flere større undersøgelser om danskernes forhold til sort arbejde, mængden af sort arbejde samt de regionale forskelle i den uformelle økonomi. I Bent Jensens kondensat af disse undersøgelser argumenteres for, at danskerne reagerer lovligt og ulovligt på stigende skattetryk. Den lovlige tilgang består i at optimere eksempelvis befordringsfradrag og opgive en længere transport, end hvad rigtigt er. Den ulovlige tilgang kan være skatteunddragelse, smugleri og sort arbejde.³⁷

Gunnar Viby Mogensens doktorafhandling om skattesnyderiets historie fokuserer primært på omfang. Mogensen forsøger at opstille udviklingen i underdeklarationen af personlig indkomst siden 1870 og 100 år frem, baseret på de officielle tal og rapporter fra bl.a. Danmarks Statistik og Skatteministeriet. Han finder et faldende niveau af skattesnyd fra 26-37 % i 1870'erne til omkring 5% af de reelle indkomster i 1990'erne.³⁸ Det påfaldende ved dette fald er, at det personlige skattetryk i samme periode steg betragteligt (fra 4% i 1903 til ca. 45 % i 1980), og man derfor burde forvente en stigning i skatteunddragelsen. At man ikke gør, kan enten forklares ved beregningernes usikkerhed eller ved en samfundsudvikling, der gør, at skatteunddragelse er mindre attraktivt – fx ændringer i skattemoralen eller forbedret kontrol.

Der er få, hvis nogen, bidrag, der trækker på den internationale forskning i smugleri og direkte forholder sig til smugleriet som fænomen. Der er en overvægt af bidrag med en økonomisk ramme og med fokus på det professionaliserede smugleri. Mogensens behandling af skattesnyderiets udvikling og synet på samme er det mest substantielle forskningsbidrag, men det er kun indirekte relateret til smugleriet. Mogensen viser, hvordan der netop er tale om en udvikling – man kan ikke, som bidragene til smuglerhistoriografien ellers gør det, hoppe fra tue til tue af professionelt smugleri og regne med at have belyst et fænomen, der har været til stede i uformel dansk økonomi siden 1600-tallet. Der er ingen større systematiske studier over en længere årrække, der inkluderer både små- og storskalasmugleriets udvikling samt analyserer smugleriets særlige moralske status og mulige udsagnskraft om statens forhold til borgeren. Særligt med tanke på den historiografiske debat om fraværet af konflikt i dansk historieskrivning, synes det relevant at fremdrage en

³⁶ Se Christensen, 2003.

³⁷ Jensen, B. 1995, 75

³⁸ Mogensen, 397

økonomisk praksis, der netop kan nuancere vores blik på, hvordan den danske befolkning forholdt sig til statens autoritet i de år, hvor demokratiet slog rod, Danmark blev industrialiseret og statens regulerende magt voksede.³⁹

International historiografi

Som gennemgangen ovenfor viste, så er den danske smugler-historie underbelyst. Det betyder, at historisk forskning, der kan positionere og informere afhandlingen, primært er international. Denne forskning kan grupperes i tre overordnede grupper alt efter deres bærende problemstillinger og metodiske greb. Indledningsvist præsenteres de økonomisk-historiske behandlinger af smugleriet, hvor der fokuseres på kvantitet, strukturer og sammenhæng med generel økonomisk udvikling. Dernæst præsenteres de kulturhistoriske studier i synet på smugleri og smugleriets moral. Til sidst behandles den historieforskning, der undersøger smugleriets forhold til statsmagten via et centrum og periferiforhold. Hver tilgang åbner op for nye spørgehorisonter, der kan folde smugleriet ud.

Smugleriet som økonomisk fænomen – omfang, iværksætteri og frihandel

Hvor økonomer primært beskæftiger sig med samtidssmugleri, har flere økonomiske historikere arbejdet med smugleri som historisk fænomen, især med fokus på merkantilismens tidsalder. Historikeren W.A. Cole gav i 1958 et bud på, hvordan smugleriets omfang kan kortlægges. Cole prøvede vha. importtal, forbrugsstatistik og prisniveau på te i 1700-tallets England at beregne, hvor meget te, der blev solgt udenom den officielle statistik - sandsynligvis te for 2-3 mio. £ om året sammenholdt med en legal import i omegnen af 12 mio. £.⁴⁰

Et mindre spekulativt og mere kildetæt historisk arbejde er præsenteret af historikeren Lance Grahn, der har analyseret det omfangsrige smugleri i den spanske koloni New Granada i årene 1713-1765. Grahn tydeliggør i vidt omfang den økonomiske tilgang til smugleriet, hvor fænomenet er en art ventil for frihandel. Smugleriet belyses kvalitativt gennem 740 cases, studier i de administrative arkiver og brevveksling mellem metropol og koloni.⁴¹ Grahn påpeger i sit værk fra 1997, at smugleriet i den merkantilistiske epoke i Caribien var beboernes eneste alternativ til et dysfunktionelt system, der ikke kunne tilfredsstille efterspørgslen på hverken fødevarer eller slaver.⁴² Smugleriet i New Granada skyldtes ifølge Grahn både de lokale indianeres opposition til den spanske kolonimagt, svage myndigheder samt et dysfunktionelt imperialt system. Grahns

³⁹ Se fx Karpantschof, 2019.

⁴⁰ Cole, 409

⁴¹ Grahn, 12

⁴² Grahn, 20

økonomiske tolkning af smugleriet er påfaldende. Smugleriet er frihandel, der deregulerer et overreguleret marked og skaber et mere effektivt system med bedre prissætning og større effektivitet set fra forbrugerens synspunkt - på sin vis et ekko af Naíms analyse af nutidens uformelle økonomi.

Hvor Grahns fokus er smugleriet i en enkelt koloni, forsøger Wim Klooster at beskrive smugleri mellem imperierne og i den transnationale handel. Lange kystlinjer, naturhavne, ubeboede øer og et meget spredt kontrolsystem hjalp smugleriet på vej i hele Caribien, således at smugleriet kan karakteriseres som en naturlig del af særligt den fattige befolkningsgruppes økonomi.⁴³ Smuglerne kom fra alle sociale lag og havde med Kloosters ord et demokratisk element, forstået på den måde, at den sociale profil var bred, store dele af befolkningen deltog, dækkede over hinanden og angreb tolderne i tilfælde af beslaglæggelser.⁴⁴ Både Grahns og Klooster dokumenterer, at når omstændighederne var rigtige, kunne den uformelle økonomi, genereret af smugleri, ikke kun udfordre den legale økonomi, men dominere den.⁴⁵ Klooster peger ligeledes på den merkantilistiske tænkning som en af årsagerne til smugleriet. Merkantilismens fokus på handelsbalance gjorde "unaturlige" værktøjer som importforbud og toldpålæg hyppigt anvendte.⁴⁶ Idealet er således en friere og ureguleret økonomi.

Den økonomiske-historiske behandling af smugleriet ser primært smugleriet som en økonomisk aktivitet determineret af udbud og efterspørgsel. Historikeren Paul Monod har dog argumenteret for, at man med udgangspunkt i det engelske smugleri burde erkende, at smuglerne var "both rebels and businessmen".⁴⁷ Småsmugleriet skete på kryds og tværs af politiske og sociale skel, men store dele af storsmugleriet var i 1700-tallet på hænder, der var i opposition til kongemagten.⁴⁸ Monods undersøgelse af smugleriet dokumenterer, at det engelske smugleri i denne periode var både facilitator for øget økonomisk integration og kommercialisering samt et socialt fænomen, der var tæt koblet til politisk stillingtagen, bevarelse af den sociale orden og foragt for centralmagten.⁴⁹

I relation til det sydfynske smugleri rejser der sig en række spørgsmål: Hvad var omfanget af smugleriet? Hvad smuglede man? Hvad var smugleriets sammenhæng med økonomiske mønstre? Hvad var motivationen bag smugleri? Hvornår blev smugleriet professionaliseret?

⁴³ Klooster, 142

⁴⁴ Klooster, 144

⁴⁵ Klooster, 179

⁴⁶ Oversat fra "artificiality". Direkte oversat nok nærmere "kunstigt", men i konteksten er "unaturlig" det bedste danske udtryk.

⁴⁷ Monod, 151

⁴⁸ Monod, 151

⁴⁹ Monod, 168

Synet på smugleri: retfærdigt eller ej?

Den engelske marxistiske historiker Eric Hobsbawm grundlagde i et af sine første værker, "Bandits" fra 1969, teorien om den sociale forbryder, der har skabt skole for synet på kriminalitet. For Hobsbawm er denne kaste af kriminelle særlige, da majoriteten af befolkningen ser dem som ædle røvere, der kæmper en retfærdig kamp mod et uretfærdigt system. Robin Hood er et oplagt eksempel.⁵⁰ For Hobsbawm er denne type kriminalitet interessant, fordi den i marxistisk optik er en art tidlig klassekamp i statens periferi. Den generelle accept af banditterne skyldes en idé om, at de friholder deres lokalsamfund for vold og artikulerer en bestemt retfærdighedsopfattelse.⁵¹

Hobsbawm pointerer, at smugleri er en "trade never considered criminal by anybody except governments".⁵² Smugleri accepteres, fordi det opfattes som retfærdigt.⁵³ Hobsbawm er med til at præcisere et for afhandlingen vigtigt spørgsmål: Blev smugleriet opfattet som retfærdigt og i så fald hvorfor? Det er samtidig værd at overveje smuglerfortællingernes slægtskab med den klassiske fortælling om den noble røver, da vi gennem dén komparation kan komme tættere på smuglerfortællingens funktion.

Flere studier har synet på smugleri som det drivende spørgsmål. Annie Tock Morrisette har gennemført et af de ganske få studier af synet på smugleri set fra både stat og smugler, baseret på studier af retsdokumenter fra 136 smuglere dømt ved Old Bailey, den engelske og walisiske kriminalret i London. Morrisette undersøgte både smuglernes egne udsagn og rettens holdninger til deres gerninger og argumenterer på basis heraf for, at diskursen omkring smugleriet skifter fra at handle om national sikkerhed og patriotisme til at handle om toldsvig og ejendomsret. Morrisette vurderer, at skiftet ikke er tilfældigt. I årene frem til den amerikanske uafhængighedskrig havde smugleriet vist sig at være politisk sprængfarligt og Morrisette mener at kunne dokumentere, at den ændrede diskurs stammer fra et centralt ønske om at tale smugleriets politiske potentiale ned.⁵⁴ Et potentiale, der er tydeligt i Cal Winslows studie af smugleriet i Sussex i første halvdel af 1700-tallet, der var både økonomisk omfattende og tæt forbundet med regional modstand mod magtkoncentrationen i London. Winslows smuglere var professionelle tesmuglere, der med våben i hånd bemægtigede sig konfiskeret gods og ikke gik af vejen for magtdemonstrationer og henrettelser. Winslow ser et vist element af regional klassekamp i smugleriet, særligt underbygget af den tydelige accept af smugleriet som erhverv.⁵⁵

⁵⁰ Hobsbawm, 61

⁵¹ Marcus Rediker tolker eksempelvis 1700-tallets pirater i denne tradition. Rediker, 72.

⁵² Hobsbawm, 45

⁵³ Et nyere eksempel er de skotske forbrugere af smuglercigaretter. Se Wiltshire, 2001.

⁵⁴ Morrisette, 118

⁵⁵ Winslow, 158-159

Hvor flere bidrag betoner accepten af smugleriet set fra lokalbefolkningens side, så argumenterer litteraten Ayşe Celikkol for, at smugleren var en omstridt figur i debatten om frihandel i 1800-tallet. Mens Storbritannien i midten af århundredet skiftede retning fra protektionisme til frihandelskapitalisme, diskuteredes effekten af den øgede merkantile åbenhed bl.a. af forfattere som Charles Dickens, Walter Scott og Charlotte Brontë, der gjorde smuglerne til symbol på frihandel.⁵⁶ Smuglerne svigtede deres lokalsamfund ved at være en del af en international maritim verden domineret af spekulation.⁵⁷ Smugleren bliver her antitesen til det lokale, mens smugleren i andre værker netop defineres som lokal.

Accepten af smugleri afhænger af kontekst. Ofte sluttes fra udbredt praksis til udbredt accept.⁵⁸ Professionelt smugleri af stoffer, våben og mennesker, der nogle steder er totalt uacceptabelt er i andre områder en fast del af livsformen. Den israelske antropolog Emanuel Marx har vist, hvordan beduinerne i Sinai i 1960'erne gennemgik en transformation fra hyrdefolk til smuglerfolk. Hvor man før transporterede og solgte dyr, transporterer og sælger man nu stoffer – uden moralske kvababelser.⁵⁹ Smugleriets mangeartede manifestationer gør essentialistiske udsagn om smugleriets natur yderst vanskelige.

Spørgsmålene er mange. Kan Hobsbawms klassiske tese benyttes på det sydfynske smugleri? Hvad var synet på smugleri og told på Sydfyn? Blev smugleri opfattet som retfærdigt, fordi smugleriet var udtryk for en social protest? Hvilke fortællinger var der om smugleriet lokalt og adskilte de sig fra de nationale fortællinger?

Smuglere og staten

Smugleriets motiv er et tilbagevendende tema i forskningen: Er smugleri en bevidst politisk handling eller individuel profitmaksimering, der tilfældigvis går ud over statskassen? At de to ting ikke udelukker hinanden, fremgår af Alfred Erich Senns afdækning af det omfattende bogsmugleri fra Preussen til Litauen i perioden 1864-1904. I perioden forsøgte de russiske myndigheder at russificere Litauen, hvorfor bøger med latinsk alfabet var forbudt til fordel for bøger med kyrillisk alfabet. Det førte til storstilede smuglerier af preussisk trykte bøger.⁶⁰ Smugleriet var åbenlyst subversivt, men samtidig profitabelt for de involverede.

⁵⁶ Celikkol, 10

⁵⁷ Celikkol, 4

⁵⁸ Mange forskere kommenterer på samfundets opfattelse af smugleri. Se fx Korsell og Larsson s. 531, hvor bemærkningen falder uden dokumentation.

⁵⁹ Se Marx 2013.

⁶⁰ Senn, 335

En af de historikere, der har bidraget til teoriudvikling, når det gælder smugleri som politisk aktivitet, er Alan Karras. Med udgangspunkt i 1700-tallets caribiske og kinesiske smugleri argumenterer Karras for, at smugleri underminerer statens autoritet og skaber splittelse mellem administration og civilsamfund. Smugleri er civilsamfundets modtræk til stigende kontrol. For Karras er smugleriet i bund og grund en økonomisk aktivitet, en ventil for frihandel, men med politiske undertoner. Samtidig påpeger Karras, at smugleriet spiller en væsentlig rolle i "statebuilding" dvs. i udviklingen af staten. Statens love og forordninger angribes af ulovlig handel, hvorfor staten vokser i forsøget på at håndtere smugleriet. Karras argumenterer for, at en analyse af smugleriet er en vigtig brik i forsøget på at forstå fremvæksten af den moderne stat, selvom forholdet ikke er lineært.⁶¹ I en dansk sammenhæng ville det betyde, at statens udvikling fra domænestat til skattestat har en tæt sammenhæng med smugleriet. Hvor staten forstod regulering og beskyttelse af handelen som en demonstration af legitim magt, så smuglerne deres handlinger som legitime ud fra eget perspektiv.⁶²

Det forhold fører uundgåeligt til konflikt. Historikeren Wim Klooster, der er nævnt ovenfor, har brugt konfliktdimensionen i sin forskning. Smugleriet i Caribien var ofte med fremmede kolonier som modtagerområder, og medvirken fra lokalbefolkningen var reglen, både når det gjaldt embedsfolk og civile. Hele kolonier baserede deres økonomi på illegal handel og restriktioner mod den "frie" handel, kunne føre til omsiggribende protester, væbnet oprør og sågar revolutioner. En for rigid håndhævelse af restriktionerne ville have medført sænket livskvalitet for lokalbefolkningen og væbnet modstand mod staten. Karras argumenterer for det samme; at embedsfolk undlod at håndhæve toldlovgivningen, da det ville udfordre statens legitimitet.⁶³

Et er smuglerens forhold til staten, noget andet er statens forhold til smugleri. Megen forskning i smugleriet stammer fra toldhistorikere, der belyser smugleriet fra bekæmpelsens perspektiv. Det er i de fleste tilfælde statskassen, der lider under smuglernes aktiviteter, men stater kan selv tage initiativ til smugleri. Simon Harvey har argumenteret for, at smugleri skal betragtes som en velafprøvet geopolitisk strategi, brugt af statslige underdogs fra Caribien til Kina.⁶⁴ De involverede staters tilgang til smugleri afhænger af kontekst. Harvey har eksempelvis påpeget, at hollænderne var blandt de mest aktive smuglere i spansk Caribien, men samtidig rigide monopolister i

⁶¹ Karras, 124

⁶² Daly, 31

⁶³ Karras, 119

⁶⁴ Harvey, 12

Indonesien.⁶⁵ Ifølge Harvey har ideen om smugleri som særlig romantisk beskæftigelse været vigtig – smugleri er i Harveys optik både profit, politik og romantik.

Det mest konsekvente forskningsbidrag, der studerer forholdet mellem stat og smugler, er forfattet af Peter Andreas. Ved at fokusere på smugleriets betydning for USA fra 1700-tallet til i dag argumenterer han for, at smugleri ”was a essential ingredient in the very birth and development of America and its transformation into a global power”.⁶⁶ Andreas’ ærinde er grundlæggende at placere smugleri centralt i amerikansk historiografi og selvforståelse som en bærende del af økonomien og statens udvikling. Smugleriet og staten har i århundreder haft et særligt samspil – Al Capone og spritsmuglerierne i 1920 er ikke en enlig svale. Staten skaber via love og regulering prisforskelle og forbud, som smuglere bryder. Staten bekæmper smuglernes angreb på dens autoritet med nye regler og love. På den måde er smugleri en motor i statens ekspansion både hjemme og i udlandet. For Andreas har smugleri i visse perioder været en politisk handling, til andre tider ikke. Eksempelvis smuglede amerikanske handelsfolk lystigt våben og forsyninger til den franske fjende under Syvårskrigen og undergravede dermed deres eget forsvar. Smugleri er ikke politik, men snarere ”a pragmatic response to a business opportunity”.⁶⁷

Smugleriets forhold til staten hænger både sammen med selve handlingen, men også den regionstype, hvor det meste smugleri finder sted: Grænseregioner. Smuglerne er afhængige af grænser og de forskelle, der er i lovgivning, afgifter og kriminalitetsbekæmpelse. Grænser afgrænser statsdannelser fra hinanden og er dermed vigtige symboler på statens suverænitet. Eric Tagliacozzo har vist, hvordan konstruktionen af grænsen mellem hollandske og britiske interessesfærer ved Malakka-strædet hænger tæt sammen med lokalbefolkningens smugleri og deres manglende accept af kolonial suverænitet.⁶⁸ Grænsedimensionen i smugleriet går ligeledes igen i George Diaz’ kortlægning af smugleriet over Rio Grande på grænsen mellem USA og Mexico fra 1848-1945, hvor udviklingen af smugleriet skete i en symbiose mellem smugleri og smugleribekæmpelse. Jo mere staterne kontrollerede grænsen, desto mere lukrativ og attraktiv blev smugleriet, der søgte nye og innovative metoder under pres.⁶⁹ Diaz påpeger, at grænsen mod Mexico altid har været porøs – at fremhæve en guldalder, hvor der var kontrol med grænsen, er uden hold i historien.

I disse nyere bidrag synes smugleriet at have tætte forbindelser til bestemte områders loyalitet over for statsmagten. Det behøver dog ikke nødvendigvis at handle om loyalitet og bevidste politiske

⁶⁵ Harvey, 41

⁶⁶ Andreas, xi

⁶⁷ Andreas, 23

⁶⁸ Tagliacozzo, 200-202

⁶⁹ Díaz, 73

valg. Lance Grahn konkluderer, at smugleriet i Ny Granada understregede "the weaknesses of Spanish imperial rule in the Southern Caribbean".⁷⁰ Samtidig viser smugleriet også dannelsen af et selvstændigt caribisk handelsnetværk uafhængigt af moderlandet baseret på kolonisterne egne behov.⁷¹ Et netværk, der skar på tværs af race- og sociale skel. Smugleriet er dermed i højere grad en aktivitet, der udstiller statens ineffektivitet og manglende kontrolkapacitet, fremfor befolkningens loyalitet.

Er smugleriet i højere grad et tilvalg af det lokale fællesskab end et fravalg af det store, nationale fællesskab? Det spørgsmål harmonerer med etnografen Tobias Holzlehners undersøgelse af den illegale russisk-kinesiske samhandel i området omkring Vladivostok. Efter Sovjetunionens sammenbrud i 1991 og økonomiens ditto etablerede russiske småhandlende og kinesiske producenter et samarbejde langs grænsen, hvor russiske naturressourcer byttedes for kinesiske forbrugsvarer. Holzlehner har gennem interviews med handlende på begge sider af grænsen afdækket, at møjsommeligt opbygget tillid, de enkelte handlende imellem, er det bærende element i transaktionen - i stærk kontrast til den manglende tillid til staten. Når statens love hverken er troværdige, i effekt eller indenfor rækkevidde uden bestikkelse, så opstår den uformelle økonomi som alternativ. Holzlehner konkluderer, at "trust-based, informal economic solutions can therefore be seen as a symptom of the failure of the formal ones".⁷² Ad den vej kan studiet af den uformelle økonomi vise forholdet mellem aktørerne i statens periferi og myndighederne i statens centrum. Den lave tillid til staten og den høje interpersonelle tillid er to sider af samme sag, ifølge Holzlehner. På den måde er smugleriforskningen beslægtet med Ny politisk historie, der netop søger det politiske andre steder end i politikken – her i studier af staten i samfundet; mødet mellem borger og stat.⁷³

I flere af de ovenfor nævnte studier ligger et iboende skel mellem center og periferi. Smugleriet bliver især i den koloniale kontekst et eksempel på denne modsætning, men også bidrag fra europæisk jord betoner dette forhold.⁷⁴ Anna Knutson har fx vist, hvordan indsmuglet engelsk klæde i 1700-tallet vandrede fra den sparsomt befolkede svenske periferi ind mod de velbevogtede byer – den modsatte retning af den legale handel. Knutson kobler smugleriet til stigende globalisering.⁷⁵

⁷⁰ Grahn, 189

⁷¹ Grahn, 189

⁷² Holzlehner, 75

⁷³ Nevers 2014, 10 ff

⁷⁴ Det ses ikke kun nationalt, men ifølge Naím også på en global skala, hvor verdensøkonomiens periferi udvikler uformel økonomi til at klare centrets efterspørgsel efter illegale varer.

⁷⁵ Knutson, 269. Knutson har derudover i sin ph.d.-afhandling *Smuggling in the North: Globalisation and the Consolidation of Economic Borders in Sweden, 1766–1806* fra 2019 (EUI) undersøgt feltet og placeret

Den statsloyalitet, der ifølge Karras forhandles om, er dermed betinget af både den følte og reelle distance til statens centrum. Er smugleri i den sydfynske kontekst ligeledes et udtryk for disloyalitet overfor staten? Var smugleriet politik eller pragmatik? Man kunne i 1800-tallets Danmark være norden for lands lov og ret, men kunne man, hvis man befandt sig i Øhavet, også være sønden for?⁷⁶ Og var der lokale variationer?

Sammenfatning

Forskningsoversigten har afdækket flere overlappende forskningsfelter. Den økonomiske forskningstradition betragter smugleri som foranlediget af et ønske om profitmaksimering, og smugleriet fortolkes som ureguleret frihandel i et dysfunktionelt marked. Den tolkning er blevet udfordret af historikere, antropologer og sociologer, der argumenterer for at smugleriet ikke kun handler om udbud og efterspørgsel. Smugleriet er påvirket af andre parametre, eksempelvis hvorvidt det er socialt acceptabelt. Smugleriet er her en social praksis med politiske undertoner. Marxistiske historikere ser smugleri i lyset af en materialistisk historieforståelse, hvor smugleriet er en social protest. Andre, særligt kolonihistorikere, ser i højere grad smugleri som udtryk for en konflikt mellem centrum og periferi.

Den historiske forskning har især koncentreret sig om det transatlantiske smugleri samt smugleriet mellem de europæiske imperiers kolonier i Caribien i 1700- og 1800-tallet. Også internt i Europa er 1700-tallets smugleri det mest velundersøgte.⁷⁷ Førstnævnte hænger sandsynligvis tæt sammen med en postkolonial påvirkning af historikernes spørgsmål. Smugleri bliver i denne optik velegnet til at forstå dynamikken mellem koloni og kolonisator. De indledende arbejder med fokus på omfang og påvirkning af den atlantiske økonomi er blevet afløst af et stigende fokus på smugleriets grundlæggende karakteristika og teoridannelser omkring smugleriets udvikling. Smugleriet er gået fra at være et delelement i en analyse til at blive selve det undersøgte tema. Småsmugleri og professionelt smugleri er hyppigt anvendte analytiske kategorier, hvor særligt det professionelle smugleri er velbeskrevet. Studierne rummer stedsspecifikke erkendelser, og det er tydeligt, at smugleri som fænomen er særdeles kontekstafhængigt.

Forskningsoversigten viser flere internationale forskningsfelter, der skaber forbindelse fra smuglerhistorien til statsdannelse, suverænitæt og folkelig moral, dog uden forbindelse til Danmark

det i global kontekst. For anmeldelse, se Hunt, Margaret: "Smuggling and Globalization in eighteenth-century Sweden" i svensk *Historisk Tidsskrift* Vol 140 Nr 3 (2020), s. 546-551.

⁷⁶ Duedahl, 324

⁷⁷ Det bedste eksempel er Kwass, 2014.

og dansk smuglerihistorie. Smugleriforskningen har en betydelig slagside, når det gælder moderne smugleri.

Samtidig er der flere påtrængende spørgsmål. Den økonomiske pointe, om at smugleri er et symptom på et dysfunktionelt økonomisk system, mangler historisk dybde, og der er en masse ubesvarede spørgsmål. Smugleri findes til alle tider og tilsyneladende i alle økonomiske systemer: Er alle økonomiske systemer så ude af balance? Og kan teoridannelser, udviklet på basis af 1700-tallets smugleri i en merkantilistisk økonomi, fortælle os noget om moderne smugleri mellem Danmark og Tyskland?

Sammenhængen mellem smugleri og suverænitet er ikke undersøgt tilstrækkeligt, særligt ikke fra en historisk vinkel. Overvægten af den historiske forskning har koncentreret sig om den atlantiske verden og Caribien, men hvordan forholder det sig med smugleri i moderlandene? Hvordan er sammenhængen mellem suverænitet og smugleri for en sydfynsk smugler i år 1960 sammenholdt med en 1700-tals smugler i New Granada, der ikke identificerer sig hverken etnisk eller nationalt med statsmagten? Synet på smugleri er ligeledes underudforsket: Var smugleriet accepteret og i så fald hvorfor? Hvilken rolle spillede typen af smuglervarer og skalaen af smugleriet for synet på smugleri?

Sammenspillet mellem moderne stor- og småskalasmugleri på tværs af europæiske grænser er voldsomt underbelyst ift. professionelt smugleri i en kolonial kontekst. Denne afhandlings fokus på perioden 1850-2000 åbner mulighed for at undersøge smugleriet fra en ny vinkel.

Det står samtidig klart, at smugleriet er et fænomen, der kan benyttes som prisme til at undersøge både økonomiske, kulturelle og sociale spørgsmål med nye øjne. Baseret på brudlinjerne i forskningens to grundlæggende tilgange til smugleriet (kulturelt vs. økonomisk) og de tre brudlinjer i den historiske forskning med fokus på omfang, stat og legitimitet, kan man indkredse en række afklarede problemstillinger, der afspejler forskningsfeltets grundlæggende spørgsmål.

Afklarede problemstillinger og afgrænsninger

1. Hvad var smugleriets omfang, indhold og praksis, og hvordan forandrede det sig i den undersøgte periode?
2. Hvorfor blev der smuglet? Hvordan italesættes smugleriet, og hvilke fortællinger var der om det?
3. Hvilket syn på staten vidner smugleriet om, og hvordan har det forandret sig i den undersøgte periode?

Afhandlingen vil behandle smugleri ud fra en bred definition, hvor det ikke er varen, der er afgørende, men handlingen, dvs. det at føre noget hemmeligt og ulovligt over en toldgrænse.⁷⁸ Relevant smugleri kan dermed både være af mennesker, narkotika og manufakturvarer. Smugleri anvendes som begreb af aktørerne selv og derfor også i afhandlingen.⁷⁹ I undersøgelsen fokuseres ikke på smugleri af viden og ideer, eksempelvis via industrispionage, eller lokale virksomheders brug af underdeklarering, fokus er maritimt transnationalt smugleri. Maritimt smugleri inkluderer dermed alt smugleri, der foretages med fartøjer, uafhængigt af disses art. Afhandlingens geografiske sigte er Det sydfynske Øhav, forstået som de nuværende kommuner Svendborg, Faaborg-Midtfyn, Langeland og Ærø, der som maritimt grænseland med en lang smuglerihistorie kan benyttes som indgang til det danske smugleri.⁸⁰

Afhandlingens fokus er at skrive smuglerhistorie, ikke toldhistorie – det er gjort. De forskningsfelter, som problemstillingerne taler ind i, er især smuglerforskningen, den brede danske samfundshistorie og søfartshistorie.

Den tidsmæssige afgrænsning er 1850-2000. Afhandlingens undersøgelsesperiode tager sin begyndelse i 1850, da det danske toldvæsen i forlængelse af Enevældens afskaffelse gennemgår store administrative forandringer. Konsumtionen, der siden 1671 havde været en stor del af statens arbejde, blev i 1850 nedlagt og de indre toldgrænser mellem Kongeriget og Slesvig ligeså.⁸¹ Konsumtionens nedlæggelse og byportenes fald er begyndelsen på denne afhandlings periode og markerer et markant skift ift. den foregående periode, hvor der var både indre og ydre toldgrænser. I den undersøgte periode er det således kun de nationale toldgrænser, smuglere kan krydse, dvs. grænserne mellem Danmark og dets nabolande. Afhandlingens undersøgelsesperiode slutter med spritruernes nedlukning pga. nye EU-regler om toldfrit salg omkring år 2000. Spiritruernes omdrejningspunkt var det toldfrie salg ombord og deres nedlukning et resultat af et brud i samme størrelsesorden som konsumtionens ophævelse.

De 150 år afhandlingen omhandler, er de mest foranderlige i Danmarkshistorien. Landet både industrialiseres og afindustrialiseres, demokratiseres og besættes, formindskes, forstørres og globaliseres, mens befolkningen vokser eksplosivt fra 1,4 million i 1850 til over 5 millioner i år 2000. Byerne vokser, landbruget centraliseres og de maritime erhverv ændrer sig fra enmastede

⁷⁸ Ordbog over det danske sprog: <https://ordnet.dk/ods/ordbog?query=smugle> Citeret 21.11.2019.

⁷⁹ Nogle forskere i menneskesmugleri argumenterer for, at begrebet smugleri er for ladet, og foreslår i stedet facilitering af mobilitet. Det giver ikke mening i den sydfynske kontekst at fravælge begrebet smugleri. Et er, at det er kunstigt, noget andet er, at smugleri er det udtryk, der anvendes af de sydfynske aktører. Se: Zhang, S. X., Sanchez, G. E., & Achilli, L.: "Crimes of Solidarity in Mobility: Alternative Views on Migrant" i *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 676(1), 6–15.

⁸⁰ Se kort over området ved introduktion til første del.

⁸¹ Fode, 116

jagter til flere hundrede meter lange containerskibe. Kort sagt: De økonomiske og politiske strukturer er under voldsom omkalfatring i en hastighed, hvis lige ikke før er set. Smugleriet er konstant til stede gennem alle disse forandringer og benyttes i afhandlingen som prisme til at forstå de store forandringer fra en ny vinkel.

Teoretisk ramme

I de følgende afsnit præsenteres projektets teoretiske grundlag samt teoretisk begrundede forskningsspørgsmål. Afhandlingen har tre overordnede problemstillinger.

Første problemstilling er en økonomisk-historisk undersøgelse af smugleriet, der trækker på begreber og teori fra denne gren af historievidenskaben. *Anden problemstilling* er en undersøgelse af synet på smugleri og dets interne moralske dynamik. Denne problemstilling bruger moralsk økonomi som teori til at forstå smugleriets mekanismer. *Det tredje tema* er smugleriets relation til statsmagten, hvilket bibringer afhandlingen et kulturgeografisk fokus, hvor smugleriet bruges til at diskutere forholdet mellem center og periferi i en dansk kontekst. Afhandlingen er i forlængelse af problemstillingerne delt op i tre dele. De tre teoretiske universer supplerer hinanden i analysekapitlerne, men med tyngde i deres respektive spørgsmål.

Smugleriet som formalistisk fænomen

Forskningsoversigten afdækkede en spænding mellem den økonomiske og kulturelt-sociologiske tilgang til smugleriet som fænomen. Den spænding er det bærende undersøgelsesfelt i afhandlingen.

Den økonomiske forståelse af smugleriet kan med den ungarske historiker Karl Polanyis ord karakteriseres som formalistisk. I Polanyis storværk "The Great Transformation" fra 1944 identificeres to økonomiforståelser, den substantivistiske og den formalistiske, hvor den formalistiske tradition ligger i forlængelse af Adam Smith og klassisk økonomi. I en formalistisk økonomi er det markedet, der regulerer økonomien. Alle samfund består i denne tradition af individer, der nyttemaksimerer baseret på rationelle valg alt afhængigt af den tilgængelige information. Formalismen fokuserer på den økonomiske incitamentstruktur, hvor det er udbud og efterspørgsel, der er de grundlæggende dynamikker.

Den formalistiske tilgang er beslægtet med klassisk økonomisk historie, der som historievidenskabelig skole beskæftiger sig med makroøkonomiske udviklingstræk, økonomiske strukturer, velstandsudvikling og erhvervspolitik.⁸² Flere økonomiske historikere forsøger i forlængelse heraf at kvantificere smugleriet for at fastslå omfanget. Den smugleri-økonomiske

⁸² Iggers, 44-46

udvikling beskrives således ofte med fokus på udbud og efterspørgsel, sammenhængen med den makroøkonomiske udvikling og den førte økonomiske politik med inddragelse af toldlove og tariffier. Donnan og Wilson opsummerer forskningen ved at konkludere, at "the level and intensity of smuggling is thus highly susceptible to historical fluctuations in state-imposed tariff control".⁸³ Smugleri tydeliggør i denne tilgang, hvordan staten ved regulering skaber en ny incitamentstruktur: Jo flere afgifter, jo mere smugleri. Dansk smugleri har flere højintensitetsperioder, hvor smugleriet drives i stort omfang, netop på basis af bratte afgiftsstigninger, fx på sprit i mellemkrigstiden eller på cigaretter i 1960'erne. Det understreger, at der er forklaringskraft i det formalistiske perspektiv.

Forholdet mellem stat og marked er omdiskuteret i den økonomiske litteratur. Adam Smith knæsatte, at stat og marked har et komplekst samspil. I modsætning til hvad han ofte gøres til talsmand for, var Smith ikke fortaler for en modsætning mellem stat og marked. Staten var nødvendig for at sikre fri konkurrence, effektiv arbejdsdeling og den private ejendomsret. Det afgørende ved Smith var, at han anså det for legitimt at forfølge egeninteresse – det var i hans optik hele udgangspunktet for et sundt økonomisk system.⁸⁴ Det peger tilbage på smugleri, der ifølge Smith aldrig skulle have været en forbrydelse.⁸⁵ Smith skriver sig op imod det merkantilistiske system og behandler således en del smugleri, der for ham er reaktionen på overregulering. Smith iagttager, at smugleri sjældent er ringeagtet og understreger, at lovgivningen har utilsigtede konsekvenser.⁸⁶ Det åbner for en undersøgelse af, om der er en sammenhæng mellem regulering af smugleri og synet på smugleri, og hvor udtalt den er.

Som Per Boje har iagttaget, er entreprenøren i centrum i økonomisk teori. Det er ham, der gennem "vellykkede innovationer sikrer.. en ekstraordinær indtjening, som bidrager til ekstra dynamik i samfundet".⁸⁷ Boje skelner mellem adaptive og kreative entreprenører.⁸⁸ I forlængelse heraf fokuserer afhandlingen på smugleren som økonomisk aktør. I den formalistiske skole bliver Al Capone udlagt som en rationel økonomisk aktør, en entreprenør, der fortsætter en legal forretning med illegale midler.⁸⁹ Er smugleriet baseret på tilpasning til ændrede markedsvilkår eller innovation, når der opstår nye teknologiske og økonomiske muligheder?

⁸³ Donnan og Wilson, 101

⁸⁴ Boje 2014, 21

⁸⁵ Smith, 849

⁸⁶ Smith, 849

⁸⁷ Boje 2014, 24

⁸⁸ Boje 2014, 25

⁸⁹ Johansen 1996, 27

Afhandlingens kortlægningskapitler vil anlægge et formalistisk udgangspunkt, hvor fokus er på at analysere smugleriets udviklingshistorie fra 1850-2000. Det teoretiske udsagn, der tages udgangspunkt i, og som jeg undersøger, er dermed, at smugleren er profitmaksimerende og smugleriet dermed afgiftsafhængigt. Kortlægningen har to niveauer, et statsligt og et aktørorienteret. På statsniveau undersøges smugleriets konjunkturer og sammenhæng med afgiftsbyrden og den økonomiske udvikling. På aktørniveau undersøges smuglernes handlen: Er de adaptive eller kreative?

Karl Polanyi påpegede det store skel mellem kapitalistiske industrisamfund og pre-kapitalistiske samfund. Det er kun de moderne vestlige samfund, der er markedsregulerede.⁹⁰ I ikke markedsregulerede samfund styres økonomien ikke af markedet og nyttemaksimering, men af omfordeling og reciprocitet. Polanyis radikalitet ligger i, at han så entydigt argumenterer for, hvor kulturelt indlejret menneskets handlen er. Polanyis ærinde var i høj grad at udfordre kommercialiseringen ved at argumentere for demokratisk kontrol med kapitalismen.⁹¹ Mennesket handler i Polanyis optik ikke "to safeguard his individual interest in the possession of material goods; he acts so as to safeguard his social standing, his social claims, his social assets. He values material goods only in so far as they serve this end."⁹²

Skellet mellem de to tilgange til smugleriet som fænomen følger skellet mellem formalistisk og substantivistisk økonomi. Antropologiske og kulturhistoriske forskningsbidrag ser ikke smugleri som et grundlæggende økonomisk fænomen, men som en politisk eller identitetsfunderet aktivitet, hvor menneskets handlen er defineret ud fra fx sociale eller politiske parametre.

Med Monods holistiske tese om smugleren som både oprører og forretningsmand i baghovedet, har afhandlingen fokus på at afdække både de formalistiske og substantivistiske elementer i smugleriet. Smugleriet vil som både økonomisk og kulturelt fænomen rumme begge dele. Få af de internationale studier rummer den dualisme.⁹³ I studiet af smugleriet ligger en mulighed for at undersøge et af de helt store spørgsmål om mennesket i den økonomisk-historiske teori: Hvad motiverer vores handlen: økonomisk rationalitet eller kulturelle faktorer? Og for at undgå den fastlåste dikotomi: Hvordan går de i forbindelse med hinanden?

⁹⁰ Polanyi, 45.

⁹¹ Christiansen, C., 143

⁹² Polanyi, 48

⁹³ Meget af den gennemgaaede antropologiske og kulturhistoriske forskning har en karikeret opfattelse af økonomisk teori. Wiegand er et oplagt eksempel. Se desuden Carrier, 21 og Miller, 231-232

Moralsk økonomi

I det følgende introduceres teorien om moralsk økonomi, der er fundament for afhandlingens undersøgelse af smugleriets normer og værdier. Den britiske historiker E.P. Thompson akkrediteres ofte for begrebets dannelse, der ligger i forlængelse af Polanyis opgør med den klassiske økonomi. Thompson argumenterer i klassikerartiklen "The Moral Economy of the English Crowd in the Eighteenth Century" for, at de hyppige oprør og konflikter i 1700-tallets hungerår var udtryk for en særlig opfattelse af moralsk økonomi, hvor økonomiske transaktioner ikke blev reguleret af udbud og efterspørgsel, men af moral, tradition og paternalistiske forpligtelser.⁹⁴ Selvom Thompson mener, at hungeroptøjerne havde en dimension af klassekamp, pointerer han, at den moralske økonomi "cannot be described as "political" in any advanced sense, nevertheless it cannot be described as unpolitical either, since it supposed definite and passionately held notions of the common weal".⁹⁵ Begrebets påstand er, at økonomiske aktører også er moralske aktører, der indlejrer økonomisk handlen i et moralsk univers. Illegaliteten har sin egen moral.⁹⁶ Moral forstås i afhandlingen netop som normer for handlen og den praksis, som disse normer giver udslag i.

James C. Scott er en af de kendte videreførtolkere af begrebet. Han har appliceret begrebet på bønder i Sydøstasien for at vise, hvordan bønder, der driver subsistenslandbrug, ikke er kapitalistisk nyttemaksimerende, men snarere søger at minimere al form for risiko, der kan gøre udbyttet af mad mindre. Bønderne udvikler "patterns of reciprocity, forced generosity, communal land, and work-sharing"⁹⁷ for at fordele risici og byrder i et system, der teknologisk og moralsk minder om Danmark før landboreformerne. De fattige er "forsikret" gennem socialt pres for omfordeling. Disse mekanismer skal ikke idealiseres – det var ikke altruisme, men nødvendighed.⁹⁸

Både Thompson og Scott skriver ud fra en materialistisk historieopfattelse, hvor en økonomisk base danner grobund for bevægelser i en kulturel overbygning. Særligt i Thompsons fortolkning har begrebet en kapitalismekritisk klang. Begrebets dobbelte natur indikerer for begge, at økonomi ikke i sig selv er moralsk – nok snarere tværtimod. Senere begrebshistoriske studier har da også påpeget, at Thompsons og Scotts definition af moralsk økonomi er snæver. Begrebet har en lang historie med middelalderlige rødder. Først med markedsökonomiens gennembrud sidst i 1700-tallet blev moral og økonomi skilt ad, så sidstnævnte var mekanistisk – indtil da var der fra indflydelsesrige tænkere, statslige forordninger og religiøse bud en forventning om, at økonomien

⁹⁴ Det blev opfattet som umoralsk at profitere fra markedsmekanismerne i tilfælde af hunger. Thompson, 112

⁹⁵ Thompson, 79

⁹⁶ Et godt eksempel er Luigi Achillis arbejde med menneskesmuglere. Achilli, 77-96

⁹⁷ Scott 1976, 3

⁹⁸ Scott 1976, 6

tog moralske hensyn eksempelvis ift. renter.⁹⁹ Moralsk økonomi har som begreb fået en renæssance særligt efter den finansielle krise i 2007. Begrebet har udviklet sig fra den marxistiske betoning i 1970'erne til fundament for analyser af moralske elementer, der indgår i økonomiske fænomener. Sociologen Stefan Svallfors bruger eksempelvis teorien om moralsk økonomi til at gentænke klassebegrebet og vise, hvordan den moralske økonomi er stratificeret.¹⁰⁰

David Whyte og Jörg Wiegatz har undersøgt bedragsbegrebets moralske økonomi og påpeger, at selvom bedrag ofte italesættes som fraværet af moral, så har bedragere deres egne moralske normer: "rather than having no moral system to draw upon at all, fraudulent practices are guided by (interpretations of) particular values (say, personal success, materialism, enjoyment, power and self-direction) that for instance advance self-interest, require cutting corners and so on."¹⁰¹

Som begreb har moralsk økonomi foretaget en vandring fra marxistisk optagethed af sociale protester og klassekamp til velegnet teoretisk greb til at belyse mekanismerne omkring menneskelig meningsskabelse i et økonomisk system. Den brede applikation af begrebet i dennes renæssance inden for især samfundsvidenskaberne har dog også mødt kritik.¹⁰² Moralsk økonomi betyder i sin kerne, at ingen økonomiske handlinger er værdineutrale, og at det i denne kontekst ikke giver mening at betragte smugleri udelukkende som reaktion på afgiftsforskelle. For at parafrasere E.P. Thompson, så ville det svare til at konstatere, at mennesker i alderen 15-75 har mere sex end dem udenfor aldersspektret; det er selvindlysende. Hvad, der ikke giver sig selv, er alt det, der er af indlysende interesse for historikeren: Hvem, hvorfor, hvordan, hvilke tanker man gjorde sig om det og samfundets syn på smugleri – spørgsmål, der relaterer sig til smugleriets kultur.

Med moralsk økonomi som teoretisk ramme kan vi undersøge, om udbredt smugleri er et tegn på, at udøverne af smugleri opfatter smugleri som retfærdigt. Er denne retfærdighedsfølelse en oppositionel handling, der kan relateres til en grundlæggende opfattelse af bredere uretfærdighed – eksempelvis i samfundets indretning, beskatningens niveau eller lignende? Er smugleriets kollektivistisk eller individualistisk? Hvor går grænsen mellem moralsk korrekt og ildeset smugleri?

Moralsk økonomi kan som begreb medvirke til at åbne smugleriets forhold til statsmagten ved at undersøge, hvordan smugleriets normative logik relaterer sig til netop staten, til smugleriet som

⁹⁹ Götz, 149

¹⁰⁰ Svallfors, 2

¹⁰¹ Whyte og Wiegatz, 5

¹⁰² Carrier, 22

handling og til smugleriets moralske økonomi. Ikke i forlængelse af den marxistiske fortolkningstradition, men i forlængelse af Whyte og Wiegrätz.

Afhandlingens fokus på smugleren fremfor tolderen er vigtig i denne sammenhæng. Vægten på smuglerens motiver og moralske økonomi mangler i historieskrivningen og kan medvirke til at betone heterogenitet i synet på staten og bidrage med et nyt blik på livet i det maritime grænseland. Afhandlingens lange undersøgelsesperiode muliggør samtidig et fokus på "la longue durée". Er smugleriet, set som moralsk økonomi, udtryk for kontinuitet eller brud?

Flydende grænser

Projektet har som tredje teoretiske dimension en undersøgelse af, hvorvidt smugleriet præges af forholdet mellem center og periferi. Begrebsparret centrum-periferi er i forbindelse med smugleriet knyttet til spørgsmålet om, hvordan forskellige "rum" og "steder" konstrueres i historien, og hvad de har betydet for smugleriets udvikling.¹⁰³

Historikeren Lauren Benton har forsket i, hvordan europæiske imperier etablerede suverænitet i deres periferi og på den måde konkretiserede forholdet mellem center og periferi fra et imperialt perspektiv. Hun argumenterer for, at europæerne så det imperiale rum som et netværk af forbindelser og enklaver, og at de konstruerede suverænitet i et sammenspil mellem lov og geografi. Af særlig interesse for dette projekt er Bentons arbejde med irregulær suverænitet. Benton identificerer enklaver, ofte øer, hvor opdelingen af det maritime rum er tvetydig – enklavernes suverænitet er ofte omstridt og skiftende.¹⁰⁴ Som funktion af denne irregularitet argumenteres for, at smugleri kan benyttes som et barometer for måling af et områdes loyalitet. Det historiske smugleri i Caribien, der er baggrund for Bentons teoretiske betragtninger, har nogle særlige grænseforhold i den koloniale situation. I hvor høj grad kan dette sammenlignes med den sydfynske kontekst, hvor grænsen går mellem europæiske (national)stater?

I en indflydelsesrig artikel argumenterer Jeremy Adelman og Stephen Aron for, at livet i grænseområder følger to overordnede faser. Den første fase beskrives som *borderless*, hvor grænseområdets tilhørsforhold var anfægtet af de kolonimagter, der gjorde krav på det. Gradvist transformeredes disse områder til *bordered lands*, hvor grænserne var trukket klart op og eksempelvis indfødte beboere oplevede deres strategiske råderum for del-og-hersk strategier stærkt begrænset. Grænsen blev hård, de sociale hierarkier ekskluderende og alting mindre

¹⁰³ Cresswell, 88-96. James C. Scott (2009) anvender begrebsparret til at forklare den præmoderne statsdannelsesproces både i Sydøstasien og til dels i Europa.

¹⁰⁴ Benton, xii

flydende.¹⁰⁵ Meget af det behandlede smugleri (Karras, Klooster, Grahm) i Caribien finder sted i et bordered lands-scenarie. Smugleri er derfor ofte blevet placeret i en statsdannelsesperiode, men man overser, at smugleriet fortsætter og praktiseres mellem nationalstater - også i moderne tid.

Vi skal derfor se et andet sted hen for at kunne operationalisere ideerne om centrum og periferi i relation til det sydfynske smugleri, nemlig til grænsestudier. Smugleri er afhængigt af grænser. Historikeren Peter Leary har kaldt forholdet symbiotisk: "Smuggling and borders are conjoined twins".¹⁰⁶ Ved grænserne bliver suverænitet, identitet, kontrol og nationale identiteter defineret og synliggjort. Grænsen er dermed et særligt symbolsk sted.¹⁰⁷ Grænsestudier anlægger ofte et centrum-periferi blik på grænselandet, hvor autoritet med Ray Cashmans ord opfattes som fjern og vilkårlig, og der ofte ikke er en følelse af forpligtelse overfor staten.¹⁰⁸

Antropologerne Hastings Donnan og Thomas Wilson argumenterer for, at smugleri er med til at strukturere forholdet mellem borgeren og staten i grænselandet.¹⁰⁹ Det skyldes statslige grænsers symbolske betydning. Illegale aktiviteter ved grænserne har et ekstra betydningslag: "such activities threaten to subvert state institutions by compromising the ability of these institutions to control their self-defined domain".¹¹⁰ Donnan og Wilson argumenterer for, at grænseområder ikke kun skal læses som konfliktzoner, men også som kontaktzoner mellem nationalstater og kulturer. Den antropologiske tilgang, de argumenterer for, sætter således fokus på samarbejde og udveksling over grænsen.¹¹¹

Donnan og Wilson når langt i studiet af grænsens fænomenologi, men svagheden i deres syntese er, at fokus ensidigt er på grænser på land og ikke på de maritime grænsezoner.¹¹² Det betyder, at der bliver fokuseret uforholdsmæssigt meget på, hvor synlig grænsen er, og hvilken symbolik denne synlighed præger grænselandet med ift. bomme, vagttårne, skilte og taktile kontrolindsatser. Elementer, der er fraværende eller markant anderledes ved maritime grænser.¹¹³

Hvor grænsestudier i høj grad har fokuseret på landegrænser, har flere historiske studier undersøgt det særlige ved maritime grænseområder. Renaud Morieux argumenterer for, at man i engelsk historiografi har en geografisk deterministisk slagside, hvor ø-grænserne opfattes som en

¹⁰⁵ Adelman & Aron, 816

¹⁰⁶ Leary, 126

¹⁰⁷ Leary, 126

¹⁰⁸ Cashman, 50

¹⁰⁹ Donnan & Wilson, 90

¹¹⁰ Donnan & Wilson, 88

¹¹¹ Donnan & Wilson, 5

¹¹² Det skyldes dels afhængigheden af studier fra den nordiske grænse, hvad de har tilfælles med Cashman og Leary.

¹¹³ Pearson, 356

uomgængelig grænse mellem kontinentet og De britiske øer, en grænse, der har skabt fundamentalt forskellige kulturer. Morieux argumenterer i stedet for, at Den engelske Kanal har været et delt rum, hvor netværk, forbindelser og udveksling har forrang fremfor isolation.¹¹⁴

Grænsestudier har ifølge Morieux fokuseret for meget på konflikt. De har dermed købt statens narrativ om grænsens ekskluderende funktion, hvor virkeligheden var, at “war and international competition never completely severed long-term connections within the Channel and between the Channel and the rest of the world.”¹¹⁵ Morieux skriver med egne ord en transnational historie nedefra i overensstemmelse med den primære bevægelse ved kanalen; den tværgående.¹¹⁶ Det særlige ved et fokus på maritime grænseområder er, at det understreger, hvor usikre territorialstaters afgrænsning har været til havs.¹¹⁷ Selvom man forsøgte at kontrollere bevægelserne frem og tilbage over grænserne, så vedblev beboerne i grænselandet at betragte kanalen som noget, der forbandt, ikke noget, der adskilte.¹¹⁸ De maritime grænsers flydende natur understreger for Morieux, at vi må genoverveje, hvad en grænse er: “the channel was first and foremost a mode of relation”.¹¹⁹

At betragte farvande som kontaktzoner fremfor konfliktzoner er ligeledes perspektiver, der går igen i nyere forskning i Østersøens historie.¹²⁰ Smalle farvande er ofte zoner med dynamisk økonomisk, social og kulturel kontakt.¹²¹

Afhandlingens teoretiske udgangspunkt bliver dermed et maritimt center-periferi univers, hvor det teoretiske udsagn er, at smugleri ikke kun skal forstås som konflikt – men som samhandel. Smugleri forstås her som udtryk for traditionel maritim samhandel, der bunder i periferiens insisteren på egne (vand)veje. Vandet bliver på sin vis periferiens flydende centrum. At centrum-periferi ikke kun skal betragtes som et forhold mellem en passiv periferi og et dominerende centrum, pointeres ligeledes af idéhistorikerne Strange og Nygård. Begrebsparret kan for dem operationalisere asymmetri, det værende kulturel eller økonomisk, mellem bestemte geografiske lokaliteter. Centrum-periferi kan udfordre idéen om nationalstatens enhed ved at se på, hvordan periferien orienterer sig ift. centret, og hvordan implicitte hierarkier kan blottægges.¹²² På den

¹¹⁴ Bogen er udgivet kort før Brexit-afstemningen i 2016 og er til dels et indlæg i den debat.

¹¹⁵ Morieux, 328

¹¹⁶ Morieux, 14

¹¹⁷ Morieux, 328

¹¹⁸ Morieux, 334

¹¹⁹ Morieux, 336

¹²⁰ Se fx North 2018 eller 2015

¹²¹ Morieux, 338

¹²² Strang og Nygård 2016, 76

baggrund kan man spørge: Hvordan har sydfynboerne struktureret verden geografisk? Hvad var synet på staten?

Afhandlingen skal dermed undersøge, i hvor høj grad øboerne har oplevet en asymmetri til statsmagten, og om smugleriet er et udtryk for irregulær geografisk suverænitet eller en maritim tradition? Var smugleriet udtryk for periferibevidsthed eller grænselandsmoral?

På falderebet

Spørgsmålene er afhandlingens afsæt og med præsentationen af de teoretisk begrundede forskningsspørgsmål kan afhandlingen karakteriseres som teoridreven. Den anvendte forskningsproces har dog i praksis været dialektisk, dvs. at den empirisk-induktive kildelæsning har været i fortløbende dialog med de teoridrevne spørgsmål.

Det historieteoretiske udgangspunkt for denne afhandling er, at det er muligt at komme med valide historiske svar på historiske spørgsmål. Det er nok ikke overraskende, men det har været et omdrejningspunkt for megen debat: Kan vi som historikere reelt sige noget om fortiden, eller siger vi kun noget om os selv?

Afhandlingen er funderet i R. Evans' forståelse af historie som en eklektisk, empirisk videnskab, hvor historikeren gennem teori, metode og empiri generaliserer om fortiden og kommer med resultater, der indeholder subjektive elementer, og i deres natur ikke er endegyldige.¹²³ Evans argumenterer for et bredt historiebegreb, midt imellem postmodernismens relativisme og den klassiske positivisme, hvor valid historisk viden er mulig, hvilket også er ambitionen for denne afhandling. Det gør den metodiske ramme særligt central.

Kilder og metodisk ramme

Smugleri har en åbenlys kildeproblematik. Som Lance Grahn forklarer: "the history of illegal activity will always be an incomplete narrative. After all, the secrecy of an illicit act is one of its principal measures of success".¹²⁴ Grahn har skrevet om 1700-tallets smugleri i det nordlige Sydamerika, men det er den samme udfordring - stilhed - der gælder for det sydfynske smugleri.

Den haitianske antropolog Michel-Rolph Trouillot har argumenteret for, at stilhed er en upåagtet del af produktionen af historisk viden. Det handler ikke kun om, at dominerende fortællinger om begivenheder og personer er skæve og udelader forskellige elementer, men at stilhed er indbygget i historiefagets fokus på kilden: "In history, power begins at the source".¹²⁵ Hvis et givent fænomen

¹²³ Evans, 249

¹²⁴ Grahn, 15.

¹²⁵ Trouillot, 29

eller en given begivenhed ikke producerer konventionelle kilder, så eksisterer der simpelthen ikke viden om dette aspekt af fortiden.¹²⁶ Alternativet er, at kilderne ikke bliver indlemmet i arkiver, at de ikke er blevet læst og brugt af historikere i udarbejdelsen af historisk viden, eller at perspektiverne ikke indgår i de dominerende fortællinger.¹²⁷

For smugleriets vedkommende starter tavsheden allerede i kildeproduktionen, som Grahn pointerer. Det smugleri, der ikke bliver opdaget, skaber ikke skriftlige kilder. Det uopdagede smugleri bliver historier, der kun lever mundtligt. Den hyppigt hørte læresætning, at det er vinderne, der skriver historien, gælder således ikke for det succesfulde smugleri. For store dele af det fortidige (uopdagede) smugleri betyder det, at tavsheden er uoprettelig. Samtidig viser forskningsoversigten, at stilheden om smugleri i dansk historievidenskab er betydelig, og at smugleriet ikke er tillagt betydning. Afhandlingen om smugleriet kalder derfor på mange forskellige kildetyper, som herunder opdeles i kilder til henholdsvis *det opdagede* og *det uopdagede* smugleri.

Det opdagede smugleri

Af særlig betydning for afhandlingen er toldarkiverne og især årsberetningerne. Fra 1845 og frem til 1969 indsendte landets toldsteder hver især en samlet indberetning om årets gang, der bl.a. indeholdt skibsanløb, data over ind- og udførsel og, hvad der er relevant i denne forbindelse, en oversigt over summer hidrørende fra konfiskation og mulkt (bøder) samt en kvalitativ vurdering af tingenes tilstand. Årsberetningerne er vigtige, da de kan give et overblik over smugleriets udvikling set fra myndighedernes synspunkt, men de har dog deres mangler. Et godt eksempel er Faaborg toldkammers årsberetning fra 1851. I denne skrives selvsikkert, at der ingen indsmugling finder sted, og at toldvæsenet helt har styr på borgerskabets moral – før man til sidst i årsberetningen er nødt til at tilføje et par linjer om, at der netop er opdaget et større smugleri på kysten. Overraskelsen er tydelig. Den enkelte toldforvalter har interesse i at iscenesætte sig selv som værende i kontrol, og toldvæsenets vurderinger må ofte ses som tendentiøse. Slutning fra tavshed betragtes indenfor kildekritik med god grund som tvivlsom, men ophavssituationen gør, at i smugleriets tilfælde er fraværet af bevis ikke bevis for fravær.

Toldstederne refererede frem til 1969 til Overtoldinspektoratet for Østifterne, hvis arkiv rummer både indsendte rapportsager fra toldkamrene samt samleværker, der gør det muligt at få overblik over anholdelsessager, forbisejlinger og personer. Smugleri i lille skala bliver i hele perioden

¹²⁶ Trouillot, 26

¹²⁷ Trouillot, 27

primært straffet med bøde og/eller konfiskation, hvilket administreres af toldvæsenet, mens de mest graverende smuglersager endte hos politiet.¹²⁸ Toldvæsenets kilder kan dermed primært belyse småskalasmugleriet. Storskalasmugleriet blev til gengæld gavmildt omtalt i aviserne, hvilket især for 1920'ernes vedkommende er værdifuldt, da ingen aktører herfra udgav erindringer, i modsætning til 1960'ernes kendis-smuglere. Kortlægningens brug af aviser muliggør dækning af hele undersøgelsesperioden. I begge højintensitetsperioder, dvs. i mellemkrigstiden og i 1960'erne, er der nationale bestræbelser på at bekæmpe storsmugleriet. Særligt for disse perioder er der akkumuleret større arkivsamlinger om aktører såvel som fartøjer, længere oppe i det administrative hierarki.

Toldkilderne er af dansk oprindelse, hvilket øger deres udsagnskraft, når det kommer til indsmugling. Fravalget af udenlandske toldkilder introducerer til gengæld en stilhed i afhandlingen, når det kommer til udsmugling af varer fra Danmark til fx Sverige eller Tyskland. Til at belyse denne trafik inddrages told- og smuglerhistorisk litteratur fra vores nabolande.

Det uopdagede smugleri

For ikke kun at beskrive det opdagede smugleris historie – eller historien om de mest uheldige eller inkompetente smuglere – bør stilheden adresseres på forskellig vis. Der arbejdes derfor med et bredt kildebegreb, hvor afhandlingen vil inddrage erindringsstof, sange, film og dagbøger, hvor smugleri ofte nævnes en passant. Kilderne kan udfordre myndighedernes opfattelse af omfang, type og strategi. Brugen af erindringer rummer dog også mulighed for Trouillotsk tavshed. Hvis smugleri er ildeset, vil erindringsskrivere ikke nedfælde erindringer om netop dette. Samtidig er det en udfordring, at ”søens folk ikke var meget skrivende”, som Ole Mortensøn har bemærket.¹²⁹

Fra 1850-1970 bygger afhandlingen på skriftlige kilder, men skifter fra 1960 til 2000 til også at inddrage mundtlige kilder, da vi har det privilegium, at smuglere fra 1960'erne og fremefter kan dele deres viden om det uopdagede smugleri vha. Oral History.¹³⁰ Inddragelsen af smuglerne selv giver mulighed for at undersøge forholdet mellem fortællingen om smugleri, som den kommer til udtryk i myndighedernes kilder, med det narrativ, som smuglerne konstruerer, når de fortæller om tidligere bedrifter i erindringer, sange, film og interviews. Som kildegrundlag er interviewpersonerne primært tilgængelige fra 1960'erne og frem. Smuglere er både aktører og

¹²⁸ I 1960'erne fx Københavns Politis 7. Undersøgelseskammer. Larsen og Sigurdsson, 10.

¹²⁹ Mortensøn 1980, 27

¹³⁰ Det er klodset at anvende et engelsk udtryk, men der er ikke enighed om et dansk alternativ til Oral History. Bak, 9

fortællere. Erindringen er som bekendt ufuldstændig, men udsagnene kan holdes op imod andre kilder fra perioden og sandsynliggøres.

Afhandlingens afsnit om synet på smugleri og smuglernes forhold til staten vil til dels bygge på samme kilder som kortlægningskapitlet, men vil rette fokus på kildernes udsagn om for eksempel legitimitet og normer omkring smugleri. Sandsynliggørelse er i denne sammenhæng et vigtigt begreb. Tavshed er en grundlæggende del af smugleriets historie, men metodisk fokus på flere kildetyper, som erindringer og interviews samt opmærksomhed på mulige faldgruber for de enkelte kildetyper ift. tendens og ophavssituation, kan i kombination med en betydelig kildemængde bidrage til sandsynliggørelse af smugleriets udvikling og omfang.

Hvad med de perioder, hvor der ikke kan dokumenteres noget smugleri? Fandt det så ikke sted, eller blev det blot ikke opdaget? I nogle tilfælde kan man sandsynliggøre en eksistens, i andre ikke. I tilfælde af total stilhed er fortiden væk, som boblerne i bækken. Historie er, ligesom politik, også det muliges kunst. Grundlæggende handler det om at erkende, at historien om smugleriets udvikling aldrig vil blive komplet - men hvilken historie er det?

Kortlægning

Med kortlægningen af smuglernes adfærd, praksis og forretningsgange fra 1850-2000 vil jeg forsøge at skabe en sammenhængende forståelse af smugleriets konjunkturer.

I historiografien er Wim Kloosters arbejde med at kortlægge det inter-imperiale smugleri 1600-1800 et af de bedste eksempler på, hvordan en økonomisk kortlægning af smugleri over en længere periode kan gribes an. De to århundreder, der er Kloosters fokus, opdeles i otte kvartaler á 25 år, hvor strukturerne i de enkelte kvartaler beskrives vha. enkelte sager med fokus på hvilke nationaliteter, der var engageret i den illegale handel, sammenhængen mellem smugleri og intensiteten af bekæmpelse samt sandsynliggørelse af omfang.¹³¹ George Diaz, der har kortlagt smugleriet ved Rio Grande 1848-1945, bygger ligeledes sin kortlægning på casestudier. Diaz afviser direkte en statistisk kortlægning og skaber vha. et bredt udvalg af kilder som regeringsrapporter, retsprotokoller, sange, erindringer og avisartikler et sammenhængende billede af hundrede års smugleri ved Rio Grande.¹³² Som Kloosters og Diaz' forskning viser, så er kortlægning af smugleri over en længere periode en kildemæssigt bred opgave. Inspireret heraf skal forståelsen af smugleriets udvikling på Sydfyn i undersøgelsesperiodens 150 år bygges på en blanding af kvalitativ og kvantitativ kortlægning.

¹³¹ Klooster, 180

¹³² Diaz, 7

Kortlægningen deles op i tre kapitler. Hvert kapitel indledes med en kort præsentation af smugleriets konjunkturer, hvorefter de efterfølgende afsnit fokuserer på at afdække smuglernes modus operandi, smuglervarernes karakter og smugleriets omfang. De tre kapitler er defineret af større brud i smugleriets udvikling. Den første periode fra 1850-1914 er kendetegnet af sømandssmugleri. Verdenskrigens udførselsforbud og den senere skandinaviske forbudstid førte til den professionalisering af smugleriet, der kendetegner perioden 1914-45. Den afsluttende periode, 1945-2000, er massesmugleriets tidsalder, formet af store afgiftsforskelle og ny maritim infrastruktur. Som analytiske kategorier bruges småsmugleri og professionelt smugleri. Førstnævnte er til eget eller nære relationers forbrug og ikke med henblik på storstilet videresalg. Smugleriet er ikke det primære erhverv, ofte en fritidsbeskæftigelse. Det professionelle smugleri har videresalg i store mængder som mål, og smugleriet fungerer som smuglerens eneste beskæftigelse.¹³³ Mængde er derfor ikke den eneste faktor, selvom det er et element. Der er en betydelig gråzone mellem de to kategorier.

Kortlægningen veksler mellem et mikro- og et makroperspektiv for at besvare den første problemstilling for hver af de tre perioder: hvem smuglede, hvad smugledes, hvordan smugledes og hvor meget? Kortlægningen udformes som en blanding af det beskrivende og det vurderende, hvor kvantitativ analyse og kvalitativ analyse supplerer hinanden.¹³⁴ Grundlæggende kan vi ikke fastlægge smugleriets omfang, så det er helt basalt svært at fastslå smugleriets præcise konjunkturafhængighed eller forhold til afgifterne. Ved at kombinere opklaringsprocent (baseret på toldvæsenets eller smuglerens skøn) med mængden af konfiskationer, kan et kvalificeret omfang beregnes – og det kan man nå overraskende langt med.

Til gengæld er der kriminologiske metoder til at vurdere smugleriets integration i det sydfynske samfund og erhvervsliv. Kriminologen Per Ole Johansen har udviklet en kriminologisk trappe med tre trin, der viser organiseret kriminalitets integration i samfundet. Første trin er individets handlinger, andet trin er samarbejde mellem organiserede kriminelle og lovlige forretninger. Tredje, og mest alvorlige trin, er alliancer mellem kriminelle og offentlige myndigheder. Det afgørende i trappen er graden af samarbejde mellem legale og illegale netværk. Når man ikke længere kan skelne, hvad der er hvad, er man nået til tredje trin. Johansen, der har forsket i norsk spritsmugleri, vurderer eksempelvis, at Norge relativt konstant har den ene fod på første trappetrin, og den anden fod på andet trappetrin.¹³⁵ Johansens trappe udgør et pejlemærke, der er relativt uafhængigt af, hvorvidt mængden af smuglergods kan fastslås.

¹³³ Bruns, 90-94

¹³⁴ Med inspiration fra Holm, 23

¹³⁵ Johansen, P. 1996

Fortællingsanalyse

Fortællingsanalyse har siden den sproglige vending i 1970'erne været en del af historievidenskabens værktøjskasse.¹³⁶ Metodens bagvedliggende teori er i en vis udstrækning i konflikt med den traditionelle positivistiske historiske metode ved at betone fortællingers – også historiske fremstillinger – subjektivitet. Teoriens yderst konsekvens er, at historie er litteratur.¹³⁷

Som nævnt i den teoretiske ramme, har afhandlingen ikke dette udgangspunkt. Snarere følger afhandlingen Evans, når han pointerer, at postmodernistiske teorier er en epistemologisk og metodisk berigelse af historiefaget.¹³⁸ I historie kunne nævnes de store fortællinger om Danmark som søfartsnation, gårdmandsfortællingen i dansk historieskrivning og Danmark som landbrugsland.¹³⁹ Fortællingsanalyse kan i forlængelse heraf anvendes som metode med henblik på at skærpe afhandlingens metodiske apparat, men uden total overensstemmelse med den bagvedliggende narrative teori.

Anne Magnussen giver flere eksempler på, hvordan det kan gøres. Hun har påpeget, at fortællinger er ”udtryk for bestemte valg og fravalg og dermed hvad der bliver erindret, og hvad (der) bliver glemt”.¹⁴⁰ Magnussen argumenterer for, at fortællinger har flere lag, der kan bruges analytisk af historikere. En oplagt indgang er fortællingen, i historikerens tilfælde ofte tekstens, historiske niveau, hvor man kan bruge kontekstuel viden til at sammenholde teksten med andre kilder. Fortællingsanalysens anvendelighed for Magnussen ligger bl.a. i, at fortællinger former værdier og normer, og bruges til at legitimere handlinger og politik. Hvilke værdier former de stridende fortællinger om smugleri og hvordan bruges smugleri til eksempelvis at legitimere toldafgifter?

Erhvervshistorikeren Per H. Hansen argumenterer for, at narrativer er meningsskabende kulturelle processer, og at narrativ analyse kan tydeliggøre, hvordan fortidige aktører konstruerede mening gennem egne narrativer.¹⁴¹ En diakron fortællingsanalyse af smuglernes fortællinger kan dermed vise, hvordan smuglerne på tværs af tid skabte mening af deres egne handlinger og i den proces udtrykte deres syn på statsmagten og sig selv. Samtidig kan en diakron fortællingsanalyse bidrage

¹³⁶ Iggers, 97

¹³⁷ Evans, 7

¹³⁸ Evans, 244 ff+ 257 og Magnussen, 5

¹³⁹ Se Sørensen, Anders: *Danmark som søfartsnation*. Gad, 2020 & Kjærgaard, Thorkild: ”Gårdmandslinien i dansk historieskrivning” i *Fortid og Nutid*. 1, jan. 1980, s. 178-191 & Boje, Per: ”Livet som historiker og noget om fortællingen om, hvorfor Danmark blev rigt – og ikke rigere” i *Temp - Tidsskrift for Historie*, 7 (13), 2016 177-190.

¹⁴⁰ Magnussen, 7

¹⁴¹ Hansen, P. 2012, 697

til at belyse smugleriet set fra samfundets side: Hvordan skabte samfundet mening af smuglerierne og hvad var synet på smugleri i den undersøgte periode?

Det er gentagne gange blevet påpeget, at historikere ikke kan undgå at producere narrativer i deres arbejde.¹⁴² Uden sammenligning i øvrigt, så gør det samme sig gældende for smuglere. Smuglere, der beretter om deres gerninger, deres motiver for smugleri samt deres sammenstød med toldtaten, gør det i narrativ form, dvs. i historier med et begivenhedsforløb med plot og karakterer.¹⁴³

I afhandlingen er en fortælling forstået som et begivenhedsforløb, der vha. begyndelse og slutning udtrykker en holdning til smugleren og smugleriet, særligt knyttet til portrætteringen af aktørerne. De anvendte fortællinger om smugleri er ofte mindre afgrænsede narrativer, nogle gange nærmest vittigheder. Som vi senere skal se, kan selv den lille fortælling være stor. Opfattelser kan derfor også være af interesse i undersøgelsen af smugleriets fortællinger, fordi de ofte rummer brudstykker af de større begivenhedsforløb. I analysen skelnes mellem grundfortælling og fortælling. Grundfortællingerne er de "store" fortællinger om smugleriet. De er analytiske kategorier, der sjældent findes i ren form, men udgør det skelet, fortællingerne bygger på. Der er et hav af mindre fortællinger om smugleri, men som vi skal se senere, to primære grundfortællinger, der strides på tværs af tid.

Fortællingsanalysen skal i projektet anvendes på flere narrativer jf. problemstilling 2 og 3, hvor den i fjerde kapitel bidrager til en forståelse af narrativerne om smugleri, i femte kapitel for smuglernes egne fortællinger og i sjette kapitel åbner op for forholdet mellem smugler og stat. Kildemæssigt vil kapitel fire bygge på aviser, hvor lokale publikationer har forrang, mens kapitel fem primært bygges på interviews. Jeg ser på, hvordan fortællinger konstrueres i tid og rum, men inspireret af Magnussen og Evans sammenholder jeg det med det kontekstuelle niveau, dvs. hvilke elementer, der fravælges, og om de konstruerede fortællinger er i overensstemmelse med, hvad der kan spores i toldarkiverne.

Oral history

De skriftlige kilder, der i høj grad stammer fra toldvæsnet, suppleres af kvalitative interviews, der i højere grad skal afdække smugleriet i nyere tid samt perspektivere synet på smugleri hos toldere og smuglere. I denne sammenhæng kan Oral History afdække smugleriets historie med smuglernes egne ord. Som historikeren Sebastian Olden-Jørgensen bemærker i et metodisk-historiografisk

¹⁴² Mordhorst, 1156

¹⁴³ Der er flere eksempler på analyser af maritime fortælletraditioner. Se Rediker s. 9-30 for en god gennemgang af sømandsfortællingens historiografi.

essay om Oral History, kan inddragelsen af mundtlige kilder give mulighed for at ”tjekke, supplere og udvide den historiske viden, vi i forvejen har”¹⁴⁴ samt udvide den historiske undersøgelse til emner, der ikke har produceret konventionelle skriftlige kilder. Set med narrative briller kan interviews bidrage til at perspektivere og understrege de fortællinger, smuglerne konstruerer omkring deres handlinger og indkredse bevæggrunden for smugleriet.¹⁴⁵

Der er også udfordringer i arbejdet med Oral History, først og fremmest at hukommelsen kan spille de adspurgte et puds, og at materialet dermed bliver ufuldstændig eller misvisende – enten bevidst for at forherlige interviewpersonens rolle eller ubevidst pga. af den historiske afstand.

Rockwool Fondens undersøgelser af sort arbejde fremkom med interessante interviewtekniske erfaringer. Først og fremmest, er der forskel på, hvorvidt der spørges direkte eller indirekte ind til et ulovligt forhold. Undersøgelserne startede med indirekte spørgeteknik, hvor der først blev spurgt ind til alt muligt andet, hvorefter spørgsmålet om sort arbejde dukkede op. Ved den direkte spørgeteknik, hvor spørgsmålet om sort arbejde var det første, var der betydeligt flere, der bekræftede, at de havde udført eller fået udført måneskinsarbejde end ved indirekte spørgsmål. Interview-guiden er modelleret på det direkte spørgsmål og spørgsmålene udformet efter problemstillingerne. Se bilag 8 og 9 samt yderligere metodiske bemærkninger om Oral History i kapitel 5.

Etik og kildebeskyttelse

Afhandlingen omhandler kriminalitet i lille og stor skala og inddrager både arkivalsk og interviewbaseret kildemateriale, der indeholder følsomme oplysninger. Det arkivalske materiale fra Toldarkiverne er omfattet af arkivloven, der foreskriver en grænse på 75 år for personfølsomme oplysninger. Det betyder, at alle personer, der har været impliceret i det smugleri, der forefindes i toldvæsenets arkiver efter 1946, er blevet anonymiseret. Det samme gælder oplysninger, der kan bidrage til at identificere personer ud fra kendetegn som adresser, arbejdsplads eller ejerforhold til skibe. Initialer indikerer anonymitet. Hvis der er tale om brug af aviser eller offentligt tilgængelige erindringer efter 1946, anonymiseres ikke.

Når det gælder interviewene, er informanterne alle blevet tilbudt anonymitet. Ønskes anonymitet respekteres dette, og navnet fremgår ikke af afhandlingen, i stedet benævnes informanten med vilkårlige initialer. De informanter, der indgår i afhandlinger under eget navn, har efter gennemsyn

¹⁴⁴ Bak, 25

¹⁴⁵ Czarniawska, 50

af deres transskriberede interviews fastholdt dette ønske. Andre, der nævnes ved navn, eksempelvis som ophavsmænd til billeder, har ligeledes givet samtykke.

I projektet indgår interviews med professionelle smuglere, der har foretaget strafbare handlinger, de aldrig er blevet dømt for. Projektet er med sin slutdato i år 2000 designet til at overholde forældelsesfristen, og alt det, der omtales i afhandlingen, er forældet ift. gældende lov.

Afhandlingens opbygning

Afhandlingen er bygget op af tre dele, der følger forskningsspørgsmålene, og som bliver behandlet i samme rækkefølge, som spørgsmålene falder (se ovenfor). Hver del afsluttes med en opsamling og en diskussion.

I første del af afhandlingen, kapitlerne 1 til 3, behandles smugleriets udvikling i undersøgelsesperioden med henblik på at kortlægge og analysere smugleriets omfang, indhold og praksis. Anden del af afhandlingen er opdelt i to kapitler, der fokuserer henholdsvis på smugleriets moralske fortællinger, som de italesættes i den offentlige sfære (kapitel 4) og på aktørniveau (kapitel 5).

I tredje del af afhandlingen behandles det centrale forhold til staten. I kapitel 6 analyseres smuglerens forhold til staten, via relationen mellem smugler og tolder. I kapitel 7 undersøges den rumlige dimension i smugleriet, dvs. stedernes hierarki i Det sydfynske Øhav og deres relation til smugleriet. Herefter konkluderes og perspektiveres i et afsluttende afsnit.

FØRSTE DEL: SMUGLERIETS UDVIKLING 1850 TIL 2000

Denne del af afhandlingen er en undersøgelse af smugleriets udvikling i Det sydfynske Øhav i hele periodens længde – 150 år. Problemstillingen er at undersøge smugleriets omfang, indhold og praksis og hvordan det forandrer sig i perioden.

Første del består af tre kapitler. Første kapitel er en analyse af smugleriets udvikling fra 1850 til 1914, hvor småsmugleriet ombord på lokale skibe er næsten enerådende. Andet kapitel undersøger den første professionalisering fra 1914-1945 med udgangspunkt i spritsmugleriet efter Første Verdenskrig og smugleriets kollaps under Anden Verdenskrig. I tredje kapitel fokuseres på tiden fra Anden Verdenskrigs afslutning, hvor smuglerlandskabet pluraliseres med spritfærger, speedbådssmuglere og lystsejlere. Smugleriets omfang er vanskeligt at fastslå, men er indiskutabelt på et niveau, der hidtil ikke er erkendt. Afslutningsvis samles op og resultaterne diskuteres.

Sammenfattende argumenteres der i første del for, at især storsmugleriet er afgiftsafhængigt, mens det småsmugleri, der er til stede i hele perioden, også præges af andre parametre. Det er disse parametre, smugleriets kultur, der er i centrum i afhandlingens anden del.



Udsnit af Det sydfynske Øhav. På søkortet fra 1889 ses den vestlige del af undersøgelsesområdet fra Horne Land i øverste venstre hjørne til Ærø i Syd. Størstedelen af Langeland og den fynske kyst op til Lundeborg mangler. Svendborg Museum.

Kapitel 1: Sømandssmugleriet 1850-1914

Scenen sættes: Øhavet

Øhavet var omkring 1850 et intensivt dyrket og tæt beboet område.¹⁴⁶ Købstæderne lå endnu bag deres middelalderlige grænser, indtil byportene faldt, og en kraftig urban ekspansion begyndte. Svendborg, Øhavets største by, voksede fra 3.858 indbyggere i 1845 til 11.543 indbyggere i 1901.¹⁴⁷

Det sydfynske Øhav var i det 19. århundrede et af Danmarks væsentligste søfartsområder. Den position havde dybe historiske rødder. På de beboede øer var maritim transport en åbenlys forudsætning for livets opretholdelse. De lokale købstæder havde siden deres anlæggelse i middelalderen været stærkt afhængige af både den lovlige og ulovlige vandbårne handel med de nærliggende tyske byer.¹⁴⁸ Siden renæssancen, og sandsynligvis også før, havde øboerne fra Tåsinge, Langeland og Ærø, engageret sig i professionel søfart, uden at supplere med jordbrug.¹⁴⁹

Øhavet markerede sig stærkt i dansk søfartshistorie, da træskibstiden klingede ud. Marstal og Svendborgsund-området dystede i flere årtier af 1800-tallet om at være det største danske søfartssamfund uden for København med flere hundrede hjemmehørende træskibe hver især.¹⁵⁰ Købstæderne Rudkøbing, Faaborg og Ærøskøbing og de mange små maritime satellitbyer som Falsled, Lohals og Lundeborg havde også betydelige sejlskibsflåder. Dertil kom fiskerne og de mange mindre fartøjer. Det var disse talrige skibe, deres kontakter til udlandet samt de mange lokale søfolk ombord, der definerede smugleriets udvikling 1850-1914.¹⁵¹

Øhavets maritime samfund var overvejende sejlskibssamfund. Da Peter Mærsk-Møller i 1899 foreslog, at Svendborg snart måtte se lyset og omstille sig til damp- og stålskibe, blev resultatet en decideret læserbrevsfejde, hvor træskibsredere og -byggere indædt forsvarede sejlskibene.¹⁵²

¹⁴⁶ Dalgas, 14

¹⁴⁷ Dansk Center for Byhistorie: "Danmarks Købstæder: Svendborg": URL: <http://ddb.byhistorie.dk/koebstaeder/by.aspx?koebstadID=61> Cit. 22.02.2021

¹⁴⁸ Poulsen, B., 62.

¹⁴⁹ Øboernes skudefart er blevet kaldt bondesejlads, men Mortensøn 1994 angiver (s. 169) at almuesøfarten bestod af fuldt professionaliserede søfarende. Landbrug er svært foreneligt med søfart, da sejlsæsonen falder sammen med såning og høst af de fleste afgrøder i Danmark. At begrebet er opstået skyldes en misforståelse af det feudale begrebsbrug, mener han. Andre studier fastholder den agrare indflydelse i maritime samfund, se fx Rheinheimer, Martin: *Die Insel und das Meer*. Franz Steiner Verlag, 2016.

¹⁵⁰ Mortensøn 1979, 24

¹⁵¹ Det vides ikke præcist, hvor mange søfolk, der boede i Øhavet. Da antallet af skibe toppede var der omkring 700, ofte med lokal besætning. De fleste skibe havde 5-7 mand ombord, så hvis halvdelen af besætningen var lokal, giver det en sømandsbefolkning på godt over et par tusinde.

¹⁵² Jansen, 73

Betragtes Øhavet under et, toppede antallet af skibe med 690 skibe omkring 1890.

Sejlskibstonnagen toppede ca. 1905 med en samlet tonnage på knap 65.000 BRT.¹⁵³

De maritime erhverv knyttede området sammen. Vejnettet var i hele landet ringe og overladt til lokale myndigheder efter 1860'erne. Det øgede havnenes vigtighed.¹⁵⁴ I Øhavet var afhængigheden af de maritime erhverv et fællestræk. De lokalt byggede skibe blev finansieret af partrederier og var sjældent ejet af en enkelt mand, nogle gange var der tæt på hundrede små parthavere. Skibene var i vid udstrækning bemandede af hjemmebesætninger fra Øhavet. Marstals opland inkluderede Østærø, Strynø og Sydlangeland, mens Svendborg og Thurø fik folk fra Midtfyn, Tåsinge, Drejø og de øvrige sydfynske kyster. Skibene gik især i trampfart på Nord- og Østersøen, men der var lokale variationer. Skibene fra Marstal var under sejl det meste af året og hyppigt på langfart, mens skibene langs Svendborgsund i højere grad holdt sig til fart i Nord- og Østersøen og var lagt op om vinteren.

Med den omfattende handel fulgte store toldindtægter, toldintrader. Toldintraderne var i undersøgelsesperiodens begyndelse af største vigtighed for statens budget og derfor vigtige at beskytte. Øresundstolden er et godt eksempel. Indtil den bortfaldt efter internationalt pres i 1857, havde den i store dele af 1800-tallet alene stået for 10 % af statens indtægter.¹⁵⁵ Tidligere var andelen endnu højere.¹⁵⁶ En skattereform, der dækkede Helstaten, var vanskelig at få vedtaget politisk efter enevældens fald, så toldtarifferne bibeholdte deres vægtighed for statens indtægter også efter treårskrigen, da de var ”det eneste fælles indtægtsgrundlag, som det var muligt at opstille”.¹⁵⁷ Toldvæsenet havde frem til treårskrigen været præget af kritisable forhold¹⁵⁸ og blev efter enevældens fald reformeret og delt op i geografiske ansvarsområder, hvoraf Fyn kortvarigt var et selvstændigt Overtoldinspektorat. De fynske toldkamre kom under Overtoldinspektoratet for Østifterne i 1856.¹⁵⁹ Da Ærø var en del af Slesvig frem til Anden Slesvigske krig, kom øen først administrativt på samme vilkår som resten af Øhavet herefter. Toldkamrene befandt sig under Overtoldinspektoratet for Østifterne indtil reorganiseringen af toldvæsenet i 1969.

Den gældende toldlov var i 1850 Toldforordningen fra 1797, der var en stor nyskabelse da den blev vedtaget. Inspireret af den gryende liberalismes fokus på frihandel og konkurrence, fjernedes flere indførsels- og udførselsforbud. Formålet var både at hjælpe Danmark-Norges handel, men

¹⁵³ Mortensøn 1987, 15

¹⁵⁴ Boje 2014, 40

¹⁵⁵ Gøbel, 44

¹⁵⁶ Mortensøn 1994, 67

¹⁵⁷ Fode, 162-163

¹⁵⁸ Worsøe, 24

¹⁵⁹ Fode, 64

eksplicit også at hindre smugleri. Som det hedder i introduktionen til toldloven, var ”Smughandel.. jevnlig indtraadt i redelig Handels Sted, har berøvet Statskassen en Indtægt, som den kunde behøve, og saaledes, samt i andre Maader, virket til Skade for det Almindelige.”¹⁶⁰ Toldlovene og afgifterne deri var under stadig udvikling. Med års mellemrum blev der udgivet håndbøger til toldvæsenet med cirkulærer og lovstof.¹⁶¹

Det er et grundlæggende vilkår for smugleriet i den første del af undersøgelsesperioden, at Danmark var et lavafgiftsland indtil 1914.¹⁶² Det medførte, som vi senere skal se, udførsel fra Danmark til Tyskland og især til Sverige. Den vigtigste kilde til indsmuglingens udvikling er i denne del af undersøgelsen toldstedernes årsberetninger samt de månedlige rapporter, de enkelte toldsteder indsendte til Overtoldinspektoratet for Østifterne i København.¹⁶³ Med James C. Scott i baghovedet kan man anføre, at årsberetningerne hjalp staten med at se som en stat, ved at kontrollere og kvantificere en af statens vigtigste indtægtskilder. Overtoldinspektoratet for Østifternes årsberetninger er dog ikke komplette.¹⁶⁴ En gennemgang af årsberetningernes indtægter fra bøder viser, at der generelt er tale om ganske små beløb sammenholdt med intraderne. I 1876 fik Ærø Toldkammer eksempelvis en samlet indtjening på 25.175 kroner og samlede indtægter fra konfiskation og mulkter på 4,75 kroner. Det kunne også være et udtryk for, at bøderne var ret små.¹⁶⁵ Det opdagede smugleri fylder under alle omstændigheder ikke meget sammenlignet med toldstedernes samlede aktivitetsniveau. I år 1901 havde kontrollen følgende størrelsesorden for Faaborg Toldkammer: ”4032 indgaaende ekspeditioner og 1395 udgaaende ekspeditioner mod 3939 indgaaende og 1494 udgaaende i 1900.”¹⁶⁶ Samme år var der ingen indtægter fra konfiskationer eller mulkter.

¹⁶⁰ Danmarkshistorien.dk: Uddrag af Toldforordningen, 1. februar 1797. URL: https://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/uddrag-af-toldforordningen-1-februar-1797/#_ftnref1 Citeret 17-11-2020.

¹⁶¹ Se Degn, 23

¹⁶² Møller 1990, 232

¹⁶³ I bilag 1 fremgår de fundne tal fra årsberetningerne. Ift. mængden af bevarede kilder er der tale om, at vi for hvert år har to bevarede årsberetninger fra de fire toldsteder, fordelt på forskellige sekvenser, hvor årsberetninger fra Svendborg Toldkammer er den serie med ringest dækning. Det bør noteres, at tallene ikke er sammenlignelige på tværs af tid. I perioden frem til 1875 var den danske møntfod Rigsdaler. Da man skiftede til kroner fik man 2 kroner for hver rigsdaler. Samtidig er der betydelig inflation over tid at tage højde for. Bilag 1 skal således primært ses som et redskab til at få overblik over smugleribekæmpelsens overordnede udvikling.

¹⁶⁴ I arkivregistraturet for Overtoldinspektoratet for Østifterne anføres det på s. 27, at årsberetninger er bevarede for perioden 1908-1935. Toldkamrene har egne eksemplarer af visse årgange. Der er ikke bevaret årsberetninger for Marstal Toldkammer.

¹⁶⁵ Toldforordningen fra 1797 havde bøder i betydeligt omfang. Forordningen foreskriver ved ulovlig lossen og lasten (§ 15) en bøde på 5 rigsdaler som standardtakst. Herefter steg bøden afhængig af skibets størrelse med en rigsdaler for hver commercelæst. Derudover blev kontrabanden beslaglagt. Morgenstjerne angiver s. 91, at bøden i 1887 for at skjule indgange eller forsøge svig var op til 30 kr. pr. skibston.

¹⁶⁶ FT, Årsberetning 1901

Udover de konkrete tal indeholder årsberetningerne en kvalitativ vurdering af handlens udvikling og smugleriets ditto. I 1851, hvor industrien har haft et middelmådigt år i Svendborg, og handelslivet har været præget af den afmatning, der følger efter krig, kan toldkammeret melde, at årets smugleri, hvad enten det er for ”vindings eller liebhaveriets skyld”¹⁶⁷ ikke er eksisterende i bemærkelsesværdigt omfang. Denne vurdering beror både på de konkrete observationer og beslaglæggelser, men også på snakken i krogene.

I hele Det sydfynske Øhav var tolderne enige med hinanden om smugleriets fravær i starten af 1850’erne, og både tallene og sladderen pegede på, at smugleriet var totalt fraværende i 1850 i kraft af Danmarks status som lavafgiftsområde. Som toldereren i Faaborg bemærkede i 1850, så havde udjævningen af toldforskellen mellem Kongeriget Danmark og Hertugdømmet Slesvig samt brændevinsbeskatningens forandring fjernet mange af de udfordringer, tolderne hidtil havde kæmpet med, og som havde gjort, at fx Svendborg andetsteds kunne beskrives som ”det måske vanskeligste told- og konsumtionssted i Danmark”.¹⁶⁸

”Ingen Kystindsnigelse af Handelsvarer har fundet Sted”

Toldvæsenet var nok lidt for optimistiske. I Faaborg understregedes det i 1851, ligesom det foregående år, at smugleriet var begrænset til ærøske landsætninger af små partier kolonialvarer. Tolderen må dog overrasket tilføje beretningen følgende passage: ”I de samme Dage jeg anmærker Dette, er der foregaaet en ikke ubetydelige Anholdelse paa Kysten af indsnegne Sukker og Manufakturvarer”.¹⁶⁹ I årsberetningen for året efter berettes mere indgående om smugleriforsøget. Det drejede sig om et indsmuglingsforsøg med 2415 pund raffineret sukker og 347 pund manufakturvarer. Det var en ung mand, der ”agtede at etablere sig i Faaborg” ved brug af den store indtjening, han forventede fra sit smugleri. Varerne var for egen regning købt i Kiel. Tolderen luner sig ved, at det ”giver Beroligelse med Hensyn til nye Forsøg af lignende Natur.. med Hensyn til at Indsnigelsen ikke var foranlediget ved byens handlende”.¹⁷⁰ I årsberetningen er summen hidrørende fra konfiskationen og bøden angivet til en værdi på 1382,53 rigsdaler. Det svarer til 2370 dagslønninger, ca. 6 ½ år, for en arbejdsmand i Odense eller til 230 tønder hvede. Altså et stort beløb.¹⁷¹ Paradokset mellem det, at toldkamrene i Svendborg og Faaborg begge hævder, at smugleriet er en saga blot, og så et storstilet forsøg på indsmugling er påfaldende. Hvis det kan betale sig at indsmugle de mængder, som er nævnt i Faaborg-sagen, så er det ikke usandsynligt, at

¹⁶⁷ ST, Årsberetning 1853

¹⁶⁸ Citat fra Marcussen, 801 samt FT, Årsberetning 1850

¹⁶⁹ FT, Årsberetning 1851

¹⁷⁰ FT, Årsberetning 1852

¹⁷¹ Beregningen er baseret på Thestrup, s. 32-33

andre har gjort forsøget. Sagen understreger, at toldvæsnet lokalt har et vist incitament til at undervurdere smugleriets omfang for at stille egen indsats i et bedre lys.

I toldstedernes årsberetninger for de følgende år fastholdes ovenstående billede af smugleriets udvikling. I Faaborg understreges smugleriets fravær i 1854, ”idetmindste her i Byen”.¹⁷² Det er en påfaldende formulering, der indikerer, at det er anderledes andre steder. Her tænkes nok på kysten og i brænderierne. Toldforvalteren, der havde sin primære gang i købstaden, angiver byen som det sted, hvor der er mest styr på sagerne, og hvor handelsstanden modarbejder smugleri i en sådan grad, at de vil kunne forventes at angive potentielle lovbrud. Anmeldelser peger på, at ikke alle accepterede smugleriet eller anden fusk. Tolderen mener, at den gennemførte kontrol med varerne gør, at ”det kun kunne characteriseres som en Diumdristighed, at gjøre Forsøg paa her at omgaa Anordningerne ved Ompakning af Varer eller deslige.”¹⁷³ Smugleri kunne også forekomme i forbindelse med bryggerier eller rejsende udefra, men begge dele afvises.¹⁷⁴ På tværs af Øhavet bliver der i 1850’erne hvert år opdaget smuglerier, der traktes med bøder eller konfiskation. Der er meget få sager af samme størrelsesorden som den ovenfor refererede sag, men flere mindre sager, der løber op. I 1851, hvor Svendborg Toldkammer angiver, at smugleriet er en saga blot, indkasserer toldkammeret 380,44 rigsdaler i bøder, hvilket var en betragtelig sum.

”Uden al Control”

Årsberetningerne fra de sydfynske toldkamre varierer meget i detaljeringsgrad. Ærøskøbing Toldkammer har i en årrække en dedikeret skriver, der ikke kun nøjes med at referere, hvor stor bødesummen er, men også punkt for punkt gennemgår, hvordan og hvorledes den er indsamlet. Dermed kan vi komme tættere på sagerne fra 1860’erne, en periode, der ellers kendetegnes ved lave konfiskations- og bødesummer jf. bilag 1, men som ifølge anholdelsesprotokollen er kendetegnet ved relativt mange smuglersager.

Skipperne havde anmeldelsespligt og pligt til at fortolde deres varer ved nærmeste toldsted, men det er tydeligt, at det ikke altid blev overholdt.¹⁷⁵ I 1863 registrerer toolderen på Ærø følgende forhold, her bragt i uddrag:

1. ”4 favne brænde indsneget på Kysten d. 24. august.
2. Uorden på R. Mikkelsens brændevinsbrænderi.

¹⁷² FT, Årsberetning, 1854

¹⁷³ FT, Årsberetning 1854

¹⁷⁴ FT, Årsberetning 1854

¹⁷⁵ Toldforordningen af 1797, Første Afdeling: Om Told- og Konsumtionsvæsenet i Almindelighed, § 11.

3. Jagten EMANUEL, der sejlede med en last af trækul fra Norge, havde en masse uangivne varer ombord.
4. 28. juni: Peter Kromann, som på Ruten fra England til Flensborg anløb Kysten Syd for Marstal, medbragte ved landgangen 4 AL Baandvarer, som han forsøgte at indsnige.
5. Ladning fra Svendborg af rug og smør indført på kysten uden tilladelse.”¹⁷⁶

De fire forsøg på indsnigelse gør brug af forskellig teknik: Enten satses på ulovlig indførelse på kysten, hvor indsnigelsen er åbenbar ulovlig, eller også, som i eksempel 3, forsøges at indsnige varer ved en lovlig landgang. Der er flere opdagede tilfælde af de første, hvilket går igen i de overvejelser om kontrollens beskaffenhed, der kommer til sidst i årsberetningen. Tolderen anfører, at kontrollen på Ærøs sydlige kyst skal styrkes særligt om natten, da den ”Vigilance”, der kan foretages af en enkelt person er ”lidet betydende”. Samtidig lider hele området under, at smuglerne har et stort område at boltre sig i: ”Det nærliggende Langelands Sydkyst... (vil) under det fornuværende Toldforhold snart blive et Tilholdssted for smuglerne saavel som de mange omliggende Øer, der står uden al Control.”¹⁷⁷

De varer, der forsøgte indsmuglet, var tydeligvis af mangeartet karakter. De større smuglerier, som det nævnte i 1851 samt et andet smugleri i Svendborg fra 1863, forsøgte sig med indsmugling af manufakturvarer. I sidstnævnte tilfælde drejede det sig om en skipper, der ikke angav 50 collis (pakker) med kjoletøj og andre stoffer samt kolonialvarer til en samlet værdi af 3000-4000 rigsdaler, det hele fra Lübeck.¹⁷⁸ Det tyder på, at de afgifter på manufaktur, der var tænkt som industribeskyttelse, gjorde manufaktur til fast element i periodens storsmuglerier.

En ny smuglerperiode

Den 17. december 1864 var der et anonymt læserbrev i Faaborg Avis, der indeholdt et svar på, at Faaborg Avis havde hævdet, ”at en Smuglerperiode stod for Døren.” Bekymringen for en kommende smuglerperiode knyttede sig til den nye grænsedragning efter Anden Slesvigske krig og den danske afståelse af Hertugdømmerne Slesvig, Holsten og Lauenborg efter freden i Wien d. 30. oktober 1864. Selvom brevskriveren ikke gav meget for rygterne, så bekræftede denne, at smuglerperioden sådant set allerede var i gang, da brevskriveren berettede, at der både vest for Faaborg og på en nærliggende ø var indsmuglet flere varer, mens tolderens opholdt sig et andet sted i distriktet.¹⁷⁹ Fra

¹⁷⁶ ÆT, Årsberetning 1863

¹⁷⁷ ÆT, Årsberetning 1863

¹⁷⁸ Svendborg Amtstidende, 3. december 1863 s. 4

¹⁷⁹ Faaborg Avis, 17. december, 1864 s 1

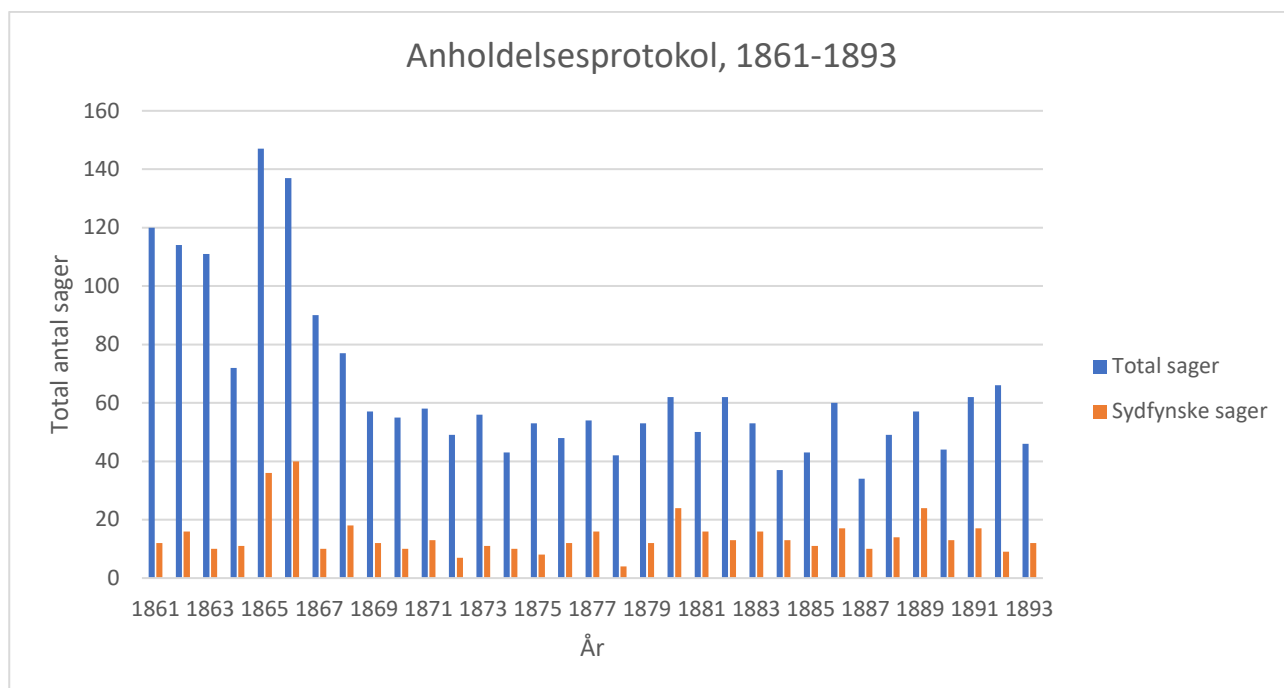
øen skulle varerne indsmugles på Fyn, hvor den mangelfulde kystbevogtning ikke kunne hindre landgang.

Tolderne tog læserbrevet seriøst og rettede deres mistanke mod en faaborgensisk skipper, J. Mortensen, og en høker fra Lyø, Christen Jørgensen. I politiprotokollen for Holstenshus Birk, som Lyø hørte under, fremgår forhøret af Christen Jørgensen. Høkeren erkendte i forhøret at have indsmuglet 150 pund tobak fra Fynshav på Als.¹⁸⁰ Smugleriet var foregået ombord på bådfører Niels Hansens båd. Hansen skulle til Fynshav for at købe hør og havde indvilliget i at tage Jørgensen med. På Als havde de besøgt en høker, hvor Jørgensen havde købt sin tobak og Hansen sit hør. Hansen var dog ikke helt uskyldig: Han erkendte, at de var sejlet forbi Faaborg på vej hjem fra Fynshav for ikke at gøre anmeldelse af varerne. Af anholdelsesprotokollen for Overtoldinspektoratet for Østifterne fremgår det, at man lillejuleaften, d. 23. dec. hos Høker Jørgensen beslaglagde ”130 pund røgtobak, 20 pund melis, 40 pund kaffe og 40 pund cicoria” til en værdi af 64 rigsdaler og 40 skilling. Dagen efter, juleaftensdag, beslaglagde man hos skipper Mortensen ”Forskjellige slags Varer” til en værdi af 67 rigsdaler og 24 skilling. Den 27. dec. opsøgte man igen skipper Mortensen og anholdt, hvad der må antages at være resten af hans varelager af sukker, cikorie og kaffe til en værdi af 18 rigsdaler og 32 skilling.¹⁸¹ Forhøret af Hansen viser, hvor nemt smugleriet var: Man skulle blot sejle lige hjem.

Spørgsmålet er, om avisen fik ret i sin antagelse om en ny smuglerperiode eller om Lyø-sagen var en enlig svale? I tabellen nedenfor vises samtlige anholdelsessager fra Overtoldinspektoratet i de anførte år sammenholdt med antal anholdelsessager i de sydfynske toldkamre eller sager fra andre toldkamre, hvor en sydfynbo var involveret. Se bilag 2. Der er flere forskellige typer overtrædelser, der giver anledning til anmærkning i protokollen. Det primære er urigtig angivelse, ulovlig losning og indsnigelse, men forbisejling af toldopsynsposter kan også være grund. Der er således ikke alle sagerne, der involverer direkte smugleri, snarere er det en protokol, der viser toldmæssige uoverensstemmelser, hvoraf langt størstedelen er smugleri.

¹⁸⁰ Politiprotokol, Holstenshus Birkedommer 1555-1866. Tak til Hans Kaae for bistand til transskribering af protokollen.

¹⁸¹ OØ, Anholdelsesprotokol 1861-1893



Hvis man ser på perioden før krigen, er 1861-1863 kendetegnet af langt mere smugleri end årene fra 1867 og frem, der bærer præg af relativ kontinuitet. På sigt medfører den nye grænsedragning sandsynligvis et lavere niveau af smugleri, dog efter et mellemstil i 1865-66 med særdeles mange sager. Det mest bemærkelsesværdige er de ærøske sager, der går fra 0 i 1863, hvor Ærø ikke var en del af Kongeriget, til 19 i 1866, dvs. 30 % af det samlede smugleri. Samtidig er flere sydfynske skippere aktive smuglere i Skælskør, ved Maribo, Stege og andre steder i de syddanske farvande. Under Overtoldinspektoratet for Østifterne hørte på dette tidspunkt 37 toldsteder. De fem sydfynske toldkamre, Marstal, Ærøskøbing, Svendborg, Rudkøbing og Faaborg udgjorde 13 % af Overtoldinspektoratets område, så der i høj grad var tale om overrepræsentation.

Årsberetningen fra Ærøskøbing for 1864 understreger, at smugleriet krævede mere kontrol, særligt når det gjaldt kyststrækningerne. Det giver god mening, når man ser på sagerne for 1864, der alle stammer fra sejlsæsonen, der traditionelt løber fra marts til december. Årsberetningen nævner 9 forhold, hvor alle poster hidrører fra vandbårent smugleri. Den samlede indtægt er i 1864 på 101 rigsdaler og 17 skilling, og de 9 poster er i uddrag følgende:

1. 24. dec. 1863 R. Clausens 76 $\frac{3}{4}$ læster jagt PETRINE EMILIE af Kraghæs havde indtaget 10 tdr. rug, $\frac{2}{4}$ tønder smør og 12 tdr. havre i Svendborg og forsøgte indsnigelse.
2. N. Albrechtsen, der havde fået tilladelse fra Næstved Toldkammer til at føre varer til Ærø havde taget for meget med – rug, hvede og byg.
3. 8. juni Dreiers båd kom i land fra en jagt på Ærøskøbings Rhed medbringende varer bestemt for indsmugling.

4. Den 3. august Friis' 26 læster jagt DE FEM SØDSKENDE, som havde anløbet "Rheden paa Reisen fra Christiania til Arnæs med en ladning trækul forsøgte at indføre fra bemeldte jagt 11 flasker viin og andre ting".
5. "Galease paa vej fra Flensborg med en ladning brunkul ført af Jørgensen af Ommel havde brødkorn og 13 gafler med, der forsøgte indsmuglet"
6. Bådfører Jensen af Bagenkop ankom til Marstal medbringende ufortoldede oste bestemt for indsmugling.
7. 27. sep. Skibet BJÆRKE af Sakskjøbing. Sandsynlig indsmugling af store mængder bomuld.
8. "En Baadfører fra Ærøskøbing havde fra Faaborg indført for mange varer" ift. sin tilladelse.
9. Bådfører Jensen havde toldseddel fra Flensborg på indførslen af en mængde rom, der viste sig at være stærkere end angivet.¹⁸²

De ni sager har samme karakter som det ovenfor nævnte – enten direkte indsnigelse på kysten eller gemt indsnigelse i havnen, hvor der enten ikke angives den fulde mængde varer eller direkte gemmes ombord. Udvalget af varer er bredt og drejer sig om kornvarer, gafler, oste og rom indført fra både ind- og udland.

Det lader til, at skribenten havde ret i sin antagelse: En smuglerperiode stod for døren, dog en ganske kort og geografisk specifik en af slagsen, hovedsageligt orienteret omkring Ærø. Årsberetninger fra resten af Øhavet nævner ikke væsentlige forøgelser af smugleri. I 1866 er budskabet fra Faaborg: "Det må anses som afgjort, (at der er) ingen Indsnigelse".¹⁸³

Det afgørende spørgsmål er, hvordan smugleriets kortvarige boom i 1865-1866 hænger sammen med den nye grænsedragning efter 1864. Det er væsentligt, at boomet finder sted mellem krigens afslutning og Ærøs nominelle indlemmelse i Kongeriget i 1867. Den kortvarige smuglerperiode er sandsynligvis udtryk for, at ærøboerne nu var kommet under dansk toldkontrol. Indtil 1865 dukkede ærøboerne kun op i Overtoldinspektoratet for Østifternes anholdelelsesprotokol, hvis de gæstede danske havne. Nu havde toldvæsenet mulighed for at kontrollere ondets rod. Hvis man sammenligner med niveauet for konfiskationer og bøder i bilag 1, ligger Ærøskøbing relativt højt sidst i 1850'erne, og det er nok disse gamle vaner, vi her ser.

Mikkel Kühl påpeger, at ærøboernes position som maritim mellemstation mellem Kongeriget og Hertugdømmerne blev umuliggjort efter freden og Ærøs indlemmelse i Kongeriget: "Det der før var et selvfølgeligt hjemmemarked, blev nu svært tilgængeligt efter Slesvig og Holstens indlemmelse i

¹⁸² Alle citater i passagen fra ÆT, Årsberetning 1864

¹⁸³ FT, Årsberetning 1866

Kongeriget Preussen”.¹⁸⁴ Toldsatserne blev på tysk side seks-doblet.¹⁸⁵ Det genindførte skel medførte, at i hvert fald indsmuglingen faldt til et lavt niveau.

Tingene var faldet til ro i 1869, hvor vurderingen på Ærø lød: ”Der er ikke kommet urigtigheder til toldvæsenets kundskab”.¹⁸⁶ Tolderen mente derfor ikke, at der var grund til at antage, at der havde været forsøgt smugleri på Ærø, ”saavel i Byerne som i Landdistriktet”.¹⁸⁷

”Ingen Urigtigheder opdaget”

For årene 1870 til året 1874 har toldvæsenet i Faaborg den samme sætning om smugleriet i alle årsberetninger: ”Toldvæsenet har ingen grund til at antage at der i Aaret.. har fundet Ulovlig Indsnigelse Sted”. Andre af toldvæsenets kilder peger i samme retning når det gælder smugleriets fravær.

På Ærø har toldvæsenet dog problemer med den nordvestlige del af øen. Årsberetningen for 1872 indeholder tre sager, alle fra Søby. De første to sager stammer fra det samme dampskib, hjemmehørende i Egersund. Skibet har ad to omgange forsøgt sig med indsmugling af varer, når det har været opankret på Søby Rhed, bl.a. af manufakturvarer. Indsmuglingsforsøgene skete blandt andet, når skibet var på vej fra Flensborg til Korsør eller ankom fra Svendborg.¹⁸⁸ Det tredje tilfælde omhandler skipper B. Andersen af Søby, der med jagten VENNERS PRØVE den 22. august indkom fra Egersund. De angivne varer stemte, men skjult blandt kullene i skibets lastrum lå flere uangivne varer. Alle tre sager involverede Egersund eller anden passage henover den dansk-tyske toldgrænse. Og det var der rig mulighed for. Der var stadig stærk samhandel mellem Hertugdømmerne og Ærø efter 1864.¹⁸⁹ I årsberetningen for Ærø toldkammer år 1877 vises de 156 udenlandske fartøjer, der ankom til Ærø tolddistrikt. Med 62 skibe er Kiel langt den største samhandelspartner efterfulgt af Egersund (23), Mommark (21) og Flensborg (15).

For Svendborg og Marstals tilfælde var årene omkring 1870 begyndelsen på et sejlskibsboom med handel over Østersøen, Atlanterhavet og Vesterhavet.¹⁹⁰ Det skyldtes især gode konjunkturer for søfarten med stor efterspørgsel på fragtkapacitet. Presset fra dampskibene betød samtidig, at sejlskibene gennemgik en teknologisk udvikling, hvor rigningen blev afstemt til færre besætningsmedlemmer. Den større effektivitet gjorde de sydfynske fartøjer relativt

¹⁸⁴ Kühl, 103

¹⁸⁵ Kühl, 103

¹⁸⁶ ÆT, Årsberetning 1869

¹⁸⁷ ÆT, Årsberetning 1869

¹⁸⁸ ÆT, Årsberetning 1872

¹⁸⁹ Ærø blev administrativt en del af Kongeriget i 1867, hvor øen blev en del af Svendborg Amt. Se Kühl, 103-104

¹⁹⁰ Nielsen, 88

konkurrencedygtige, hvorfor man ser det paradoksale forhold, at træskibstonnagen voksede stærkt, selvom dampskibene andre steder gik deres sejrsgang. I Faaborg betød udviklingen til gengæld, at byen efter 1880'erne oplevede en langvarig nedgang i antallet af skibe og tonnage i tæt sammenhæng med landbrugets krise.¹⁹¹

Kontrollen med den kraftige skibstrafik påhvilede krydstoldinspektoratet. Krydstoldskibene skulle standse skibe, der passerede forbi deres station, gennemgå deres dokumenter og undersøge varer udenfor lastrummet og evt. tage disse under forsegling særskilt. Luger og nedgange til lastrummet blev forseglet med toldvæsenets segl. Kaptajnen skulle underskrive et forseglingsrevers og en erklæring, hvor han vedstod sig toldvæsenets iagttagelser og bekræftede, at skibet ikke indeholdt flere varer eller hemmelige, uforseglede indgange til lasten. Skibene kunne eventuelt ledsages af en krydstoldbetjent i havn, så en egentlig inkvirering kunne gennemføres.¹⁹² Af sikkerhedshensyn kunne dette ikke lade sig gøre til søs – det er en dårlig idé at åbne lugerne på åbent hav. Kopibogen for udgående breve fra krydstoldinspektoratets station i Svendborg er bevaret for årene 1874-1901. Krydsfartøjet i Svendborg, der havde no 24 i 1901 og no 5 i 1874, patruljerede de sydfynske farvande fra Bagenkop til Nyborg og indsendte månedlige rapporter over skibets færd til Krydstoldinspektoratet. I perioden fra 1874 til 1883 kommenteres ydermere på eventuelle pågribelser i forbindelse med "Urigtigheder", hvilket muliggør et blik på krydstoldvæsenets praksis i området. I april, maj og juni 1874 kommenteres eksempelvis på, at "Paa Stationen er ikke nogen Urigtigheder forefundet i maanedens Løb og alt er vel Ombord".¹⁹³ Første gang, der fremkommer en urigtighed i kopibogen, er i januar 1876, ellers forekommer der ikke opdagede forsøg på smugleri.

Det er ikke i Krydstoldvæsenets sager, at man finder det lokale smugleri. Oplysninger herom stammer snarere fra de kontroller, der blev foretaget i havn. Sidst i 1800-tallet omhandlede mange af indsmuglingssagerne manufakturvarer fra Slesvig. Svendborg Avis fortalte i 1883, hvordan smuglere ifører sig nye beklædningsgenstande, der er købt i udlandet for at få dem uopdagede ind i Danmark.¹⁹⁴ Avisen påpeger, at metoden ikke virker, da toldvæsenet har fået færd af det, og "udbeder sig de indsmuglede Klædningsstykker for derefter at konfiskere dem."¹⁹⁵ Det er dog ikke en metode, der forsvinder ud af værktøjskassen lige med det samme. I august 1894 forsøgte Petrine Jørgensen af Assens 6 gange at indsmugle nye klæder under sine gamle, og i 1893 kommenteres på

¹⁹¹ Mortensøn 1979, 34

¹⁹² Se Morgenstierne s. 90ff for gennemgang af procedure.

¹⁹³ Kopibog 1874-1901, Krydstoldvæsenet, Svendborg Byhistoriske Arkiv

¹⁹⁴ En metode, der i øvrigt også nævnes i Pelle Erobreren. Martin Andersen Nexø: *Pelle Erobreren*. Gyldendal, 2017, 16. udg., s. 29.

¹⁹⁵ Svendborg Avis, 29. nov. 1883 s.2

det indsamlede beløb (25 kr), som Faaborg Toldkammer kan opføre i sin årsberetning: ”De øvrige 5 kr og 87 Øre var Mulkt af nogle Manufakturvarer som 3 Kvinder her fra Byen og Omegnen, der havde deltaget i en Lystsejladss paa Dampskib til Sønderborg og ved Tilbagekomsten forsøgte at indsmugle”.¹⁹⁶

Hvor årsberetningerne er gode kilder til selve toldstedets vurdering af tingenes tilstand og samlede provenu fra konfiskationer og mulkter, kan de enkelte sager ikke forstås via toldstedernes årsberetninger, men snarere via de enkelte sager, som toldstederne sendte til

Overtoldinspektoratet for Østifterne, der således modtog rapportsager fra samtlige toldkamre under dets jurisdiktion. Man kan dermed få et samlet indblik i antallet af sager, smuglervarenes sammensætning og metoderne i anvendelse for hvert enkelt år. For årene 1894 og 1895 har Overtoldinspektoratet af uvisse årsager selv forsøgt at etablere en form for overblik. Hvor rapportsagerne normalt indføres i skemaer for det enkelte toldsted, forsøges i 1894 og 1895 at samle rapporterne, først i månedsvise rapporter for hele Overtoldinspektoratets område og i 1895 for op til fire måneder ad gangen. Samlet set er der i 1894 41 sager og i 1895 54 sager. Af disse sager er 12 stk. i 1894 fra Det sydfynske Øhav, dvs. 29 %. I 1895 er der 10 sydfynske sager, hvilket svarer til ca. 18 %. For begge år gælder, at udover de anmeldte sager fylder Assens (der ikke er en del af undersøgelsesområdet) en stor del i materialet.¹⁹⁷ Ift. at Øhavets toldkamre udgjorde 13 % af Overtoldinspektoratet for Østifternes område, så er der, ligesom i 1860'erne, tale om en overrepræsentation, om end niveauet var dalet. Dette peger på, at smugleriet lå på et stabilt, lavt niveau fra 1867 og frem.¹⁹⁸

Skonnertsmugleri i lokale netværk

I 1908 vedtog Rigsdagen en ny og længe ventet toldlov. 1863-toldlovens forudsætninger forsvandt som bekendt sammen med Slesvig og Holsten efter Anden Slesvigske Krig. Visnepolitik og provisorietid gjorde derefter, at forhandlingerne om en ny toldlov trak ud i 45 år på tværs af 17 lovinitiativer.¹⁹⁹ 1908-loven forsøgte at bygge bro hen over de mellemliggende års hastige teknologiske udvikling og øge andelen af toldindtægter fra befolkningens forbrugsvarer og sænke den på industriens råvarer. Sat på spidsen erstattes den førindustrielle toldlov med en toldlov, der afspejlede det fremvoksende industrisamfund. Toldhistorikeren Henrik Fode har argumenteret for, at selvom afgiftsbyrden særligt på landet og i gårdmandsklassen steg, så var toldbyrden ikke mere

¹⁹⁶ FT, Årsberetning 1894

¹⁹⁷ OØ, rapportsager 1894-1906.

¹⁹⁸ Møller 1990, 232

¹⁹⁹ Fode, 328

end 2-3 % af indtægten og nok med en forsvindende lille eller fraværende betydning for den private husholdning.²⁰⁰

Toldloven af 1908 afstedkom ikke de store dønninger i Øhavet. Baseret på bilag 1 og i særdeleshed tallene fra Rudkøbing Toldkammer, så er de første 14 år af det 20. århundrede ligesom den forudgående periode karakteriseret ved et lavt niveau af smugleri. Årsberetningerne for Faaborg Toldsted 1902-1915 viser alle som en, at toldstedet ikke havde provenu fra konfiskationer eller mulfter i samtlige 13 år overhovedet.²⁰¹ I årsberetningen for Rudkøbing Toldvæsen for 1908 berettes dog, at den livlige trafik mellem Bagenkops betydelige fiskerflåde og hertugdømmerne, særligt byerne Kiel og Eckernförde, skaber rig mulighed for smughandel.²⁰²

Rudkøbing Toldkammer havde altså frygten for smugleriet i behold, og det gælder for flere andre af de sydfynske toldkamre. Da man i 1902 bad om toldstedernes syn på krydstoldvæsenet, gik de fleste besvarelser ind for øget landkontrol fremfor bevarelse af krydstoldvæsenet. Blandt de røster, der forsvarede den sejlene toldkontrol, fandtes Svendborg, Faaborg og Rudkøbing toldkamre. Protesterne betød, at bl.a. Svendborg kortvarigt bibeholdt en krydstoldjagt efter nedlæggelsen af krydstoldvæsenet i 1904. Nedlæggelsen er et oplagt udtryk for toldens dalende betydning til fordel for statens stigende afhængighed af indkomstskatter og afgifter.²⁰³

Inkvirering og kontrol fandt nu sted til lands. I oktober 1904 anløb skipper P.L. Krull af Marstal havnen i Middelfart, på vej fra Flensborg i den 3-mastede skonnert HERTHA. Vel i havn blev han inkvireret, men der blev ”intet ulovligt forefundet”. Da skibet var på vej videre, lagde en opsynsførende dog mærke til, at en båd forlod skibet umiddelbart inden afgang og med kurs mod en afsidesliggende del af haven. Båden blev prajet og ført ind i Middelfarts gamle havn, hvor den viste sig at indeholde en kasse med kaptajnens hustrus tøj, men også forskellige nye varer af uld og bomuld, hvor ”hensigten var at indsmugle disse, der havde været skjulte ombord i Skibet og nu var indpakket.. i en kasse for at føres til Marstal med en her i Havnen beliggende Skonnert ”CHRISTIANE” af Marstal.”²⁰⁴ Kaptajnen nægtede kendskab til enhver form for ulovlig handling, og hævdede, at han og hustruen havde købt varerne i Kiel til 26 kr.

”Da kaptajnens Optræden i det Hele gjorde et meget upaalideligt indtryk og da denne Værdi synes Toldassistenten mistænkelig lille” fik denne en lokal manufakturhandler til at genvurdere værdien,

²⁰⁰ Fode, s. 332

²⁰¹ Det er så påfaldende, at det er værd at overveje, hvorvidt FT's årsberetninger fra perioden er ufærdige eller kun foreligger i kladdeform.

²⁰² RT, Årsberetning 1908

²⁰³ Mørch, s. 156-163

²⁰⁴ OØ, Rapportsager, 1896-1906

der ifølge denne lå på 30 kroner. Med bøde og told skulle kaptajnen samlet af med 44 kr.²⁰⁵ Man kan dog ikke sige, at Krull blev afskrækket. I en senere rapport sag fra 1912 meddeles, at Krull i Nysted havde ilandbragt en toldpligtig kasse med bomuldsvarer og klædningsstykker og sendt den med dampskibet SVENDBORGSUND til Marstal, hvor kassen blev fundet og gennemgået. Den viste sig at indeholde varer til en værdi af 24 kr. (ca. 1500 kr. i 2020), der alle blev konfiskeret. Det har tilsyneladende været fast praksis at omgå toldreglerne ved at bero på forbindelser med andre skippere fra samme lokalområde.



Kaptajn Hermann Nielsen (yderst tv) og besætningen på MARIE af Thurø i 1913. I 1914 opdagede toldopsynsmanden i Troense, at Nielsen med hjælp fra sin kone forsøgte at indsmugle en kasse skotsk whisky fra MARIE, der på det tidspunkt lå opankret i Lunkebugten. Foto: Thurø Lokalhistoriske Arkiv.

I 1912 tog J. Møllmann af Marstal kontakt til styrmand H. Hansen fra dampskibet SKJOLDNÆS, da de begge var i Faaborg Havn. Møllmann havde nogle varer, som han anmodede Hansen om at ”bringe.. til hans Hjemsted” i Marstal. Hansen indvilligede, men ved inkvireringen i Marstal opdages varerne, der konfiskeredes. Toldvæsenet skriver senere i sin rapport, at det drejede sig om en sæk hugget melis, en sæk manufaktur og 2 blikæsker med kager. Varesammensætningen tyder på, at Møllmann har forsøgt at indsmugle sine hjemkomstgaver. Smugleriet af eksotiske genstande (fx ananas) dukker op flere steder i materialet ligesom smugleri ombord på dampskibe og paketter i fast rutefart, der illustrerer, hvordan smugleriet knyttede sig til faste punkter i den lokale

²⁰⁵ OØ, Rapportsager, 1896-1906

infrastruktur.²⁰⁶ De små havne udenfor købstæderne var en sten i toldernes sko. Et eksempel herpå er Aasø, et lille landingssted på Langelands nordvestside. I 1903 skrev Rudkjøbing Toldkammer, at man havde opdaget Skipper Thomsen fra Dageløkke, også Langeland, foretage en ulovlig indladning af rug i den lille havn.²⁰⁷ En anden småhavn, der vedvarende dukker op, er Ommel på Ærø.²⁰⁸

Spørgsmålet er, om marstallerne i disse år er så aktive, at der holdes særligt øje med dem. I februar årsskiftet 1912 lå skonnertbriggen VEGA af Marstal i Rudkjøbing Havn. Kl. 2 om natten ”patrouillerede (toldbetjenten) paa Dampskibsbroen for at holde Øie med eventuel Indsmugling fra Skonnertbrig VEGA af Marstal” efter pålæg af toldforvalteren. Ideen var god nok, for kaptajnen og styrmanden observeredes ”i færd med at gaa fra Borde medhavende 2 Sække og 1 Kuffert for at bringe dette Gods ombord paa Natdamperen, med hvilken de agtede sig til Marstal”²⁰⁹. Kaptajnen svarede ”bestemt Nei”, da han blev adspurgt om, hvorvidt sækkene indeholdt toldpligtige varer. Ved inkvirering viste dette sig dog ikke at være sandt, da sækkene indeholdt 18 håndklæder, en del legetøj af blik, husholdningssæbe, kaffeservice, 12 desserttallerkner, worcestersauce, fiskekonserves og bolscher til en skønnet værdi på 60 kr. Igen peger varernes sammensætning på, at hjemkomstgaver og almindelige forbrugsvarer forsøges indsneget.

Når der er tvivl til stede, lader det til, at toldvæsenet godkendte ansøgninger om fritagelse for bødestraf. Når forsøget derimod kun kan karakteriseres som direkte indsmugling, er der ikke meget at gøre for ansøger. Det måtte skibsfører J.B. Clausen af Esbjerg sande, da han i 1909 fik en bøde på 46 kr. for ”mangelfuld Angivelse af Varebeholdning”²¹⁰ ved ankomst til Svendborg. Han mente selv, at det skyldes en forglemmelse, men toldvæsenet mente, at det var hensigten at indsmugle varerne, og bevilligede ikke det ansøgte.

Udsmugling

De få tilfælde af organiseret smugleri, og toldernes selvtillid, gør det værd at overveje, om smugleriet lå et andet sted. Som tidligere nævnt, var Danmark et lavafgiftsland frem til 1914. Betød det storstilet udsmugling fra Danmark til nabolandene?

Når det gælder den store sydlige nabo, så udviklede de toldmæssige forhold sig hastigt i 1800-tallet. Omkring år 1800 var der ingen fælles toldtarif eller toldpolitik mellem de talrige tyske stater,

²⁰⁶ OØ, Rapportsager, 1907-12

²⁰⁷ OØ, Rapportsager, 1896-1906

²⁰⁸ OØ, Rapportsager, 1907-1914

²⁰⁹ OØ, Rapportsager, 1907-1912

²¹⁰ OØ, Rapportsager, 1907-1914

men opimod 1800 forskellige toldgrænser.²¹¹ Alene i Preussen var der omkring 60 forskellige tariffer, og toldskrankerne i de tyske stater var allestedsnærværende, ligesom smugleriet.²¹² Den tyske Zollverein blev dannet i 1830'erne og muliggjorde økonomisk integration på tværs af de tyske stater.²¹³ Zollverein er blevet udlagt som kernen i den begyndende nationalstatsopbygning under Preussens ledelse, hvor intern frihandel og toldfrihed var et bærende princip. Slesvig-Holsten blev indlemmet i Zollverein i 1867. En omtale af pågrebne faaborgensiske brændevinssmulgere i Flensborg i 1869 viser, at det ikke afskrækkede alle fra at forsøge sig.²¹⁴

I 1879 gennemførte Bismarck en ny og protektionistisk toldpolitik, der blev startskuddet til flere års toldkrig mellem stormagterne og øget protektionisme. Toldtariffen indførtes især for at beskytte tysk landbrug mod amerikansk og russisk konkurrence, men den medførte hævede tariffer hele vejen rundt. Mange fulgte Tysklands eksempel, men Danmark og Holland holdt i vid udstrækning fast i frihandlen.²¹⁵ Især ved den hollandske grænse betød det udpræget smugleri ind i Preussen. En skribent i Nationaløkonomisk Tidsskrift pointerede spydigt efter en sammenligning af de nye tyske tariffer med de danske, at "Skulde man herhjemme virkelig tænke paa at revidere Tarifen i Bismarck'sk Aand, saa burde man altsaa først betænke, at vor Tarif allerede er saa forkvaklet, at vi vel ikke have nogen særlig Opfordring til at gaa videre i de Bismarck'ske Fodspor."²¹⁶

Den angiveligt høje danske tarif i sammenligning med Tyskland udelukkede dog ikke ulovlig udførsel fra Danmark til Slesvig-Holsten. Landbrugsbeskyttelsen betød, at der var flere sager med indsmugling af danske fødevarer, fx svinemørbrader.²¹⁷ I 1880 ses en lille rubrik i Svendborg Avis, hvor fynboerne beskyldes for "at drive et stærkt Smugleri, især af salt og Tobak som føres i land paa forskellige Steder ved den Sønderjyske Kyst, Als' Østkyst og Angel. Det lykkes kun yderst sjældent, trods omhyggelig Bevogtning ved det tyske Toldvæsens side.. at paagribe Smuglerne".²¹⁸

²¹¹ Hahn, 10

²¹² I den tyske smuglerhistoriografi er det klart smugleriet før Zollverein, der fylder mest. Helgoland spiller en særlig rolle, ligesom smugleriet af salt. Se Karlheinz Schmidts artikler i litteraturfortegnelsen. Volker Jarrens værk om smugleriets historie er Preussen er det mest substantielle, men omhandler perioden før denne afhandling. Jarren, Volker: *Schmuggel und Schmuggelbekämpfung in den preussischen Westprovinzen 1818-1854*. Paderborn, 1992. Nyere juridisk forskning har set på smugleriet mellem Rusland og Lübeck. Se Oestmann, Peter: *Zur Gerichtspraxis im 19. Jahrhundert: ein Schmuggeleiprozess am Oberappellationsgericht Lübeck*. Wien, Böhlau Verlag, 2019.

²¹³ Se Scharling s. 247 ff for Zollvereins første år og dets vekslen mellem protektionisme og frihandel.

²¹⁴ Svendborg Avis, 26. jul. 1898 s. 2

²¹⁵ Boje 2020, 103 ff

²¹⁶ A.P., 113

²¹⁷ Ringsted Folketidende, 11. juli 1901, s. 1

²¹⁸ Svendborg Avis, 3. april 1880 s. 2

Flere kilder peger på, at tyngden i udsmuglingen især lå i trafikken til Sverige.

Anholdelsesprotokollen fra Overtoldinspektoratet peger især på storstilet smugleri i Helsingør og på Bornholm.²¹⁹ Holger Munchaus har afdækket, at der var et toldmæssigt modsætningsforhold mellem Danmark og Sverige indtil en fælles forståelse blev etableret i "Deklaration om handels- og søfartsforbindelsen mellem Danmark og Sverige" i 1871. Modsætningsforholdet førte til et voldsomt spritsmugleri fra Danmark til Skåne, som deklARATIONEN da også havde til eksplicit formål at forhindre ved bl.a. at formalisere toldsamarbejdet.²²⁰

Det svenske finansministerium antog eksempelvis selv, at der blev smuglet 200.000 kannor (a ca. 2,8 liter) ind i Sverige årligt.²²¹ Det er tydelige tegn på semiprofessionelt smugleri omkring Øresund, hvor især skånske kystsamfund var aktive. Smuglerierne førte til konflikter mellem de danske eller svenske smuglere og det svenske toldvæsen. Historier herom nåede også til Sydfyn.²²² Selv efter at mere stabile forhold blev udvirket i 1871, fortsatte småsmugleriet mellem Danmark og Sverige på Øresunds-færgerne. Så svaret på afsnittets indledende spørgsmål er ja - i det svenske tilfælde, hvilket ikke har haft den store betydning i de sydfynske farvande.



Svenskernes konstante alkoholtrafik over Øresund nåede nye højder under en strejke i 1908, hvor alkohol blev midlertidigt forbudt i Sverige. Tegningen kunne for så vidt også være tegnet i 2019. Blæksprutten, 1908.

²¹⁹ OØ, Anholdelsesprotokol 1861-1893,

²²⁰ Fædrelandet, 28. september 1871 s. 2

²²¹ Petersen, H.M. 2000, 216

²²² Svendborg Amtstidende, 26. nov. 1869 s. 1

Sømandssmugleriet

Det er tydeligt, at smugleriet i denne periode er knyttet til søfarten og sømanden. Mange af de ovennævnte sager er ligefrem med skibsføreren som hovedperson. Det gør det nærliggende at undersøge forholdet mellem sømand og last. Småskibsfarten i Øhavet havde i starten af undersøgelsesperioden stadig elementer af tidligere tiders købmandskaptajner, hvor skibsejeren købte og solgte ladninger for egen regning.²²³ Hvis skipperen har ejet både last og skib, har der været åbenlyst gevinst i at smugle hele lasten forbi toldvæsenet, som vi ser flere eksempler på ovenfor. Samtidig havde styrmænd og søfolk også mulighed for at medbringe en mindre last, den såkaldte føring. Føringen var reguleret i søretten og Danske Lov.²²⁴ For de store kompagniers vedkommende kunne føringsgodset for handelsbetjentene antage meget store summer, som Benjamin Asmussen har vist for Kinafartens vedkommende.²²⁵

Når søfolkene tog hyre på et skib, skulle de på nogle skibe acceptere, at de ikke måtte medtage handelsvarer.²²⁶ For skibet ST ANDRÈ af København på 116½ commercelæster og en besætning på 12 mand, heraf en styrmand fra Ærøskøbing, angives det eksempelvis i april 1845 i Forhyringsprotokollen, at ”Mandskabet maa ikke tage nogen Negotio med paa Rejsen uden Captainens tilladelse. Forsynder nogen sig herimod skal han bøde en Maanedes Gage til de fattige og hans tilgodehavende indeholdes indtil Told- og Mulcter er betalt.”²²⁷ Denne passage lader til at være fast procedure, når der var tale om farter på Dansk Vestindien, i dette tilfælde St. Croix. Der er dog stor forskel på graden af skriftlighed ved forhyring – nogle klarer det på et par linjer, andre bruger en side på ”forpligtelser”. Det var kun i Helsingør og i København, at der var en waterschout, dvs. en embedsmand med ansvar for mønstringen. På Sydfyn blev mønstringen foretaget først i lokale netværk og siden af lokale forhyringsagenter, hvor papirarbejdet blev ordnet på toldkammeret.²²⁸

Da søfarten ændrede karakter og kaptajns- og købmandsrollerne blev adskilt, var lasten som regel ejet af købmænd eller virksomheder i land.²²⁹ Retten til føring bortfaldt med søloven af 1892, der afløste Danske Lov, fjerde bog.²³⁰ Kunne man ikke finde en ejermænd til medbragt gods, var det skibet der hæftede. Derfor havde større rederier ofte strenge bestemmelser desangående.

²²³ Christiansen, P. 2020, 21

²²⁴ Christiansen, P. 2020, 73

²²⁵ Asmussen, 69

²²⁶ Tak til Holger Munchaus Petersen for at gøre mig opmærksom på sagerne i Waterschout-arkivet.

²²⁷ Waterskouten i København: Register til waterschoutsprotokol/ Forhyringsprotokol (1741 - 1871). Rigsarkivet. Protokol for 1845-1848, s. 2.

²²⁸ For en oversigt over udviklingen af forhyring, se Mortensøn 1987, 275 ff.

²²⁹ Christiansen, P. 2020 angiver 1870'erne som skæringspunkt (21). Se desuden Christiansen, P. 2020, 73

²³⁰ Søloven af 1892, § 81.

Sømandslovene af både 1923 og 1974 angiver, at det var fyringsgrundlag, hvis sømanden skjulte gods eller personer ombord og brød toldlovgivningen.²³¹ Der er således en lang kontinuitet i kriminaliseringen af sømandens transport af egne varer. Smugleriet er således forbudt både i told- og sømandslovgivningen samt ofte ombord på det enkelte skib. Et godt eksempel er udviklingen i sømandens vaner ift. spiritus. Spiritus ombord var i tidligt moderne tid en ret og en del af hyren, hvor sømanden fik en fast ration rom. Sømanden kunne også have egne forsyninger med ombord, og det var accepteret, at der var svind i lasten, især hvis den bestod af spiritus.²³² Senere rationeredes spiritussen yderligere, og sømanden måtte ikke medbringe egne forsyninger. Adskillelsen mellem sømandens og rederens økonomi gøres skarpere og skarpere. Opgøret med det, søfolkene til en vis grad opfattede som hævdvundne rettigheder, var dog ikke løst med en paragraf - som smugleriet viser.

Der var rigeligt at lede efter på skibene. Det dokumenteres af toldembedsmanden J. Tuxværd, der i 1867 udgav en pamflet med titlen "Notitser vedkommende det Danske Toldvæsen". Pamfletten er en 40 sider lang opsamling på 20 års erfaring i toldetatens tjeneste, primært i Helsingør. Tuxværd skriver indledningsvist, at smugleriet er på retur, men at vidensdeling tolder og tolder imellem er nødvendig for fortsat at holde smugleriet stangen.²³³ Tuxværd fortæller i sin pamflet hvilke skjulesteder, man skal være opmærksom på som tolder: Er der løse gulvbrædder i kahytterne? Dækker ankertorvet for en skjult lem? Er der falske nitter omkring lugerne?²³⁴ Aftagelige bundbrædder i køjerne? Ting og sager i underslåede sejle? Puder stoppet med manufaktur? Laks hængt udenbords ned langs skibssiden? Er der perlemorsknapper gemt i kaffemølleskufferne? Er der flere lag spejlglas i et spejl? Af særlig sværhedsgrad for tolderen var det, når handlende forsøgte at blande højtbeskattede varer med varer af lavere beskatning, fx når kamme af elfenben placeres blandt almindelige kamme eller silkesnore i uldsjalerne.

Tuxværd's pamflet er godt eksempel på, at smuglerne var kreative. Et skib er fyldt med gemmesteder, og hvis de mangler, kan man tilvirke dem selv. Metoden med at konstruere hemmelige rum i hulninger er en metodemæssig kontinuitet i hele perioden.

Overtoldinspektoratets arkiv over rapportsager indeholder flere hændelser, også sidst i århundredet, hvor hemmelige rum opdages. Ombord på en damper fra Korsør viser et løst håndtag på en trappe sig i 1898 at dække over et større hemmeligt rum. Rummet var tomt, det eneste der

²³¹ *Sømandsloven af 1. maj 1923 med tilhørende Ændringer s s. D. i Søloven af 1ste April 1892. Vejledende fremstilling for Redere og Søfarende.* Særtryk af Dansk Søfartstidende Maj-Juni 1923. København, 1923, s. 25. Sømandsloven af 1974: § 59: <https://www.elov.dk/somandsloven/59/>

²³² Henningsen, H. 54

²³³ Tuxværd, 4

²³⁴ Tuxværd, 7

var tilbage, var et stykke fedtet og stemplet papir, der stadig den dag i dag ligger i rapportsgen fra Overtoldinspektoret for Østifterne.²³⁵ Tuxværd's pamplet foranlediger en vis undren. Hvor mange skibe havde hemmelige gemmesteder og skjulte varer? Og hvor mange af de forbisejlende skibe havde noget at skjule?

De undvegne

Styrmand F.M.F. Jacobsen skrev i sin dagbog den 16. november 1889 følgende: "Ved Frederikshavn forfulgte en Toldkrydser os et stykke, men gav saa op, ikke fordi den ikke kunde indhente os, men Mørket faldt paa. Natten nærmede sig, og den have opdaget os for sent, og maatte nu krydse sig selv tilbage til sin Station. Sejlskibe skal ellers standse, men gør det nødt, ikke fordi det er Smuglere, men fordi der gaar gunstig Tid og Vind tab til ingen Verdens Nytte. Hvis vi kan luske forbi Tolderne eller løbe fra dem gør vi det. Det betragtes nærmest som en Sport at drille Toldkrydserne. Albin og Poul har fortalt og pralet meget om den ting, fra den Tid de sejlede med Thurinerne og Marstallerne".²³⁶

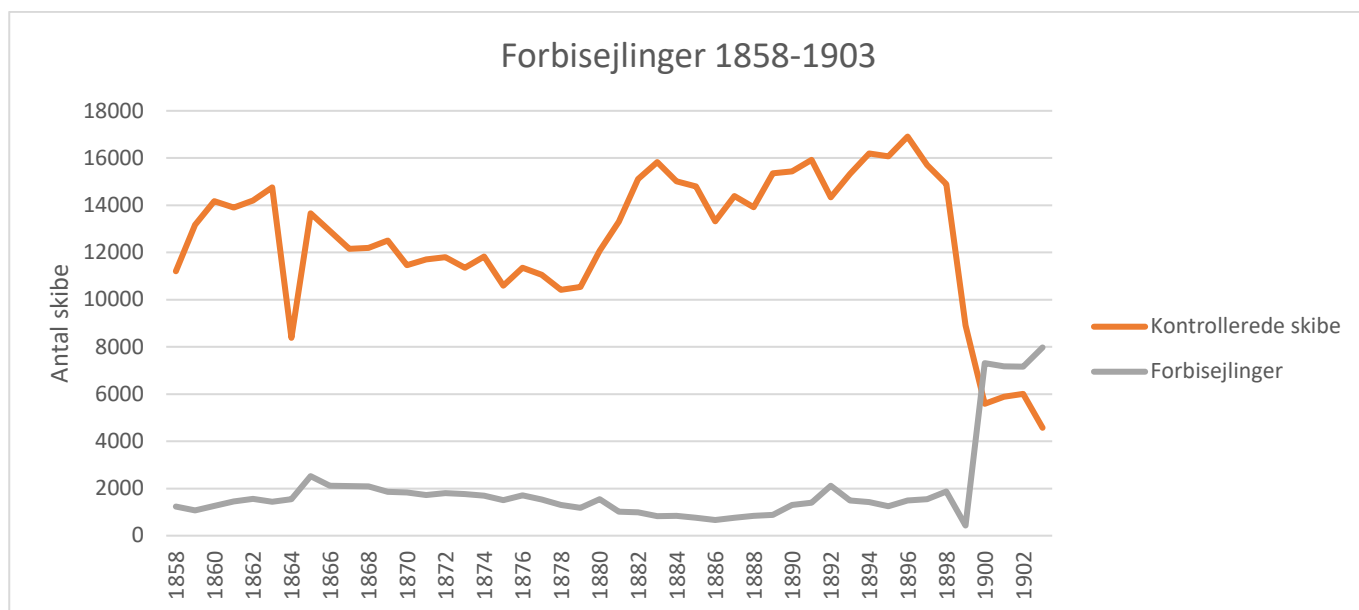
Nydelsen ved, at toldkrydseren nu møjsommeligt skal kæmpe sig tilbage til sin station, er tydelig. At det samtidig gøres til et fænomen, der især dyrkes af thurinere og marstallere, er desto mere interessant. Hvis skibet kunne identificeres, vankede der bødestraf, så sporten var ikke uden konsekvenser. Forbisejlerne fremgår af toldarkiverne, se bilag 9. Som citatet ovenfor tydeliggør, så viser grafen nedenfor ikke udviklingen i maritimt smugleri, men den store andel af skibe, der havde muligheden i og med, at de undgik kontrol.²³⁷ I 1880 var der eksempelvis 1.549 forbisejlinger af krydstoldskibe ud af 12.061 kontroller, dvs. over 10 %.

Protokollerne gør det desværre ikke muligt at se, hvilke krydstoldstationer der havde flest undvegne, men man kan se, hvor skibene var hjemmehørende. Her er traditionelle samhandelspartnere som Hertugdømmerne og Norge stærkt markeret. I 1869 var der 780 undvegne fra Hertugdømmerne, 298 fra Norge samt 365 fra Danmark. I 1884 viser en særskilt tabel, at undvegne fartøjer især var aktive udenfor sejlsæsonen, hvor krydstoldvæsenet var lagt op og inaktivt. I januar dette år undveg 37,14 % af samtlige udenlandske skibe kontrol. Andelen af kontrollerede skibe er størst i 1880'erne.

²³⁵ OØ, Rapportsager 1896-1906

²³⁶ Jacobsen, 38

²³⁷ Krydstoldvæsenet: Fortegnelse over inkvirerede skibe m.m. 1858-1903.



Fra 1899 og fremefter er der reelt tale om et kollaps af den maritime kontrol. Mængden af forbisejlinger oversteg mængden af kontrollerede. Det skyldes bl.a. politiske ændringer af krydstoldvæsenet, der pegede frem mod dettes nedlæggelse i 1904.²³⁸ I 1899 blev det således besluttet, at krydstoldvæsenet ikke længere måtte inkvirere skibe under sejl eller damp, men kun når disse lå stille.²³⁹ Under alle omstændigheder var der i hele perioden et stort mindretal af skibe, der undgår kontrol.

Det uopdagede smugleri

Toldvæsenets kilder og mediedækningen omhandler udelukkende det opdagede smugleri. Der har i sagens natur været smugleri, man ikke har opdaget. Toldhistorikeren Morgenstjerne medgav, at smugleriet eksisterede trods toldernes fintmaskede kontrol: "Med Forsegling af Ladning og øvrige toldpligtige Varer i Søen paaregnede Myndighederne stort set at have umuliggjort Smugleriet paa vore Kyster. Dette har sandsynligvis langt fra været Tilfældet."²⁴⁰

Der er flere indikatorer, der peger på, at der i sidste halvdel af 1800-tallet foregik en del smugleri, i særdeleshed på Langeland. Valdemar Bendixen, der levede 1875-1951 og var aktiv højskolemand og forfatter, nedskrev sine erindringer i 1925. Han angav, at den gamle handel mellem Ærø og Langeland fortsatte efter toldgrænsens ophævelse i 1864, nu blot med varer fra sønderjyske byer.²⁴¹ Bendixens bedstefar, havde et lille hus til tørring af malt et stykke vest for sin gård, tæt på kysten:

²³⁸ Svalgaard, 112 ff

²³⁹ Hassing 1900, 258

²⁴⁰ Morgenstjerne, 93

²⁴¹ Bendixen, uden sidetal

”I denne.. havde nogle ærboer (ærøboere) oplag af kolonialvarer, som var smuglet herover. Det var mest kaffe.”²⁴²

Særligt kaffesmugleriet lader til at have haft kronede dage i 1870’erne. Byhistorikeren Chr. Kiilsgaard beretter eksempelvis, baseret på mundtlige beretninger, om det særlige begreb ”Norsk kaffe”. Norsk kaffe var det, man bad om, når man besøgte købmandshandlen på Østergade 5 i Rudkøbing. Som fru Marie Nielsen, gift med købmand Valdemar Nielsen, fortalte Kiilsgaard, så var det ikke fordi ”denne kaffe havde noget med Norge at gøre, men fordi den blev indsmuglet af den kendte storsmugler og uforfærdede skipper Norsk, der boede i Ramsherred”.²⁴³ Chr. Pedersen Norsk, hvis slægt stammede fra Trondhjem, fik borgerskab som skipper i 1850 og døde i 1904. Han sejlede primært mellem Lübeck og Rudkøbing, og det berettedes, at alle vidste, han smuglede. At kaffesmugleri i sidste halvdel af 1800-tallet skulle være et langelandsk fænomen, underbygges af strafferegisteret for Rudkøbing Toldkammer, hvor købmand J. Rasmussen i november 1878 fik konfiskeret 15 sække indsmuglet kaffe vurderet til 1155 kr.²⁴⁴ Mængden af konfiskeret kaffe indikerer, at det var med omsætning for øje, at Rasmussen forsøgte sin indsnigelse. 15 sække er ikke privat forbrug. Endnu omkring århundredeskiftet skulle det ifølge Kiilsgaard være almindeligt, at butikkerne var forsynet med dobbelte lofter ”altså med et mellemrum mellem loftsbrædderne og de ovenover liggende gulvbrædder, og en nu afdød snedkermester har fortalt, at han har været med til at fjerne adskillige af disse hulrum, der altså blev brugt til opbevaring af smuglervarer”.²⁴⁵

Sømænd er i hele perioden blandt de væsentligste aktører, når det gælder smugleri. Historikeren Ole Mortensøn vurderer i *Sejlskibssøfolk*, der er baseret på interviews med sydfynske søfolk, at ”det var jo fristende for sømanden at smugle nogle rare sager med hjem. I sejlskibene var der intet stort smugleri, men man stak af og til lidt tobak, cigaretter og spiritus til side”²⁴⁶, hvilket underbygges med et citat for en sømand fra Rudkøbing: ”Ja, vi smuglede, når vi kunne komme afsted med det. Vi smuglede nærmest til vores eget forbrug – tobak, cigaretpapir og sådan noget. Vi solgte aldrig noget”.²⁴⁷

Den maritime tuskhandel blandt fiskere og søfolk foregik i perioden i et omfang, så det omtales som traditionelt. Da Troenseskipper Chr. L. Sørensen (1880-1965) i 1898 var ombord på HERTHA af Thurø, handlede skibet med engelske fiskere: ”Fiskeren langede en Fiskekurv med nyfanget Fisk op til os. De fik saa de *traditionelle* 2 Flasker Brændevin og nogle Pakker Tobak og retournerede

²⁴² Bendixen, uden sidetal

²⁴³ Kiilsgaard, 83-84

²⁴⁴ Strafferegister, Rudkøbing Toldkammer, Protokol over bevillinger 1925-1946 I/1-I/6

²⁴⁵ Kiilsgaard, 84

²⁴⁶ Mortensøn 1987, 545

²⁴⁷ Mortensøn 1987, 545

tilfredse”.²⁴⁸ Nordsøfiskerikonventionen, der trådte i kraft i 1884, havde i sinde netop at kontrollere skibenes adfærd på åbent hav. Der blev bl.a. indført lovkrav om havnekendingsnumre, og i 1887 kom et tillæg, der forbød handel med spiritus på Vesterhavet fra 1894, dvs. før ovenstående episode på HERTHA.²⁴⁹ Møderne til havs var svære at hindre og sværere at opdage.

Delkonklusion: Smuglernes metoder, varer og sociale profil 1850-1914

Langt det meste smugleri fra 1850-1914 har form af ”Kystindsnigelse”, hvor erhvervsfartøjer undgår inkvirering og kontrol ved losning uden for købstæderne. Skippere benytter sig i havn af adskillige krumspring for at undgå toldkontrol. Der foregår ifølge Overtoldinspektoratets rapporter brud på toldsegl, ulovlige losninger og lastninger, forbisejlinger af toldposter, påbegyndte losninger i havnene inden toldkontrol og urigtige angivelser af medbragte varer. Der lader til at være en bevægelse væk fra kystindsnigelse og mod smugleri i erhvervshavnene, hvilket muligvis kan forklares som en funktion af skibenes stadigt større dybgang. Samtidig voksede de kommunale havne på bekostning af de private havneanlæg, så mulighederne blev også færre – hvilket muligvis var tilsigtet.²⁵⁰

Det angives ikke altid, hvor varerne kommer fra. Der er dog flere eksempler fra de sydfynske sager, hvor de gamle forbindelser til hertugdømmerne dukker op igen, særligt byerne Kiel og Flensborg. I 1895 fanger krydstoldvæsenet ved Skjoldnæs på Ærø nordspids en skipper fra Mommark på Als, der forsøger at smugle varer herfra til Ærø.²⁵¹ I vinteren 1895 frøs det i februar så hårdt, at isen blev en toldmæssig udfordring. I februar fanges flere lokale, der forsøgte at smugle manufakturvarer fra Als i land på Helnæs’ vestkyst.²⁵² Smuglerne gør i vidt omfang brug af lokale forbindelser og netværk. Man smugler med folk, man kender og med folk fra samme egn.

Flere sager peger på, at toldvæsenets vurderinger af smugleriets omfang ikke kan stå alene. Sagerne fra Lyø og Faaborg viser, at der kunne tjenes penge på manufaktursmugleriet i begyndelsen af 1860’erne. Det samme gør sig gældende med kaffesagerne fra Rudkøbing fra slutningen af 1800-tallet. Det peger på, at der i hele perioden fra 1850-1914 sandsynligvis har været organiseret indsmugling i området, som tolderne ikke har kendt til. Der var en fortjeneste at hente ved indsmugling, selv til et lavafgiftsland. I denne sammenhæng er fravær af bevis ikke bevis for fravær, og det er sandsynligt, at smugleriet i perioden har været langt mere omfattende, end hvad

²⁴⁸ Sørensen, Chr., 26

²⁴⁹ Salmonsens Konversationsleksikon, Anden Udgave, Bind XVIII, 1915-1930: Nordsøfiskerikonventionen, s. 32. URL: <http://runeberg.org/salmonsens/2/18/0044.html> Citeret 17.03.2021.

²⁵⁰ Den bevægelse tog især fart i sidste halvdel af 1800-tallet, hvor de kommunale anlæg blev udbygget på bekostning af private. Hedegaard, 23-24.

²⁵¹ OØ, Rapportsager 1896-1906

²⁵² OØ, Rapportsager 1896-1906

tolderne (og eftertidens historikere) har kendskab til. Det underbygges af, at det at snyde staten ikke var periodens mennesker fremmed. Da der i 1843 var frit lejde til at aflevere ulovligt udstyr til hjemmebrænderi, modtog myndighederne 11.000 styk alene i Jylland.²⁵³ Et problem toldvæsenet også kæmpede indædt mod på Langeland.²⁵⁴ Gunnar Mogensen har ligeledes påvist, hvordan landområder systematisk underudfyldte deres selvangivelse på den indkomstskat, der blev indført i 1903.²⁵⁵

Søfolkenes engagement i smugleriet kan pege tilbage på, at forholdene ombord ofte var usle. Maden var dårlig og sparsom. Det var ikke uden grund, at folkeviddet mente, at mågerne ikke fløj efter marstalskibe: Der blev ikke kastet noget udenbords. Hemmingsen nævner også ”den bekendte thurinske småtskårenhed”, så det er ikke usandsynligt, at iveren efter at spare på mandskabets lukafforhold og mad dækker hele Øhavet.²⁵⁶ Søfolkenes småsmugleri er oplagt at koble til denne knaphed – det kunne forsøge tilværelsen lidt. At skibene var hjemmebesætninger, er en vigtig pointe, da det betød, at forbindelsen med hjemstavnen ikke var brudt for de søfolk, der var ombord. De var stadig omfattet af den sociale kontrol fra hjembyen. Hvis man forbrød sig mod væsentlige normer, skulle de nok få det at vide derhjemme.²⁵⁷ Det peger på, at smugleriet ikke var omfattet af den sociale kontrol blandt søfolkene – det var ikke moralsk forkasteligt.

Placering på Johansens kriminologiske trappe vanskeliggøres af den grundlæggende usikkerhed, men mestendels bevæger sømandssmugleriet sig rundt på første trin. Organisationsgraden er lav og foregår i lokale netværk. Kaffesmugleriet og Faaborgindsmuglingen fra 1864 indikerer dog, at smuglerne lejlighedsvist berørte trin to, samarbejde med virksomheder. Hvis man betragter særligt nogle af de større skibe som virksomheder, ville smugleriet være på trin to, og det er en væsentlig pointe: Smugleriet er integreret i de maritime erhverv, både kaptajner og matroser er initiativtagere.

Toldvæsenets kilder beskæftiger sig med den ulovlige indførsel eller udførsel, der opdages i tolddistriktet. Årsberetningerne har både en indbygget tavshed jf. Trouillot, men også interesse i at negligere smugleriets omfang. Told- og afgiftsmæssigt er Danmark som nævnt et lavafgiftsområde fra toldloven af 1863 og fremefter. Dette ændrer sig imidlertid, som så meget andet, med udbruddet af Første Verdenskrig.

²⁵³ N.N., 1

²⁵⁴ Petersen, H.M 2005, 21

²⁵⁵ Mogensen, 116

²⁵⁶ Hemmingsen, 76. Se desuden Christiansen, P. 2020, 123ff.

²⁵⁷ Mortensøn 1987, 307

Kapitel 2: Smugleri i krig og forbudstid 1914-1945

Trods dampskibenes sejrsgang i årene omkring århundredskiftet var der før krigens udbrud stadig 450 hjemmehørende sejlskibe fordelt mellem Marstal, Svendborg, Faaborg, Ærøskøbing, Rudkøbing og de talrige småhavne.²⁵⁸ Marstal, Thurø og Svendborg var landets største sejlskibssamfund. Disse søfartssamfund led et afgørende knæk i Mellemkrigstiden, hvor flere af de store sejlskibe blev solgt til Sverige, og en forsinket omstilling til damp og stål blev påbegyndt.²⁵⁹

Smugleriet ændrede ligeledes karakter. Det traditionelle småsmugleri på lokale fartøjer suppleredes under krigen af et stort smugleri af fødevarer til det sultende Tyskland. Den udvikling fortsatte efter afslutningen på Første Verdenskrig, hvor smugleriet udviklede sig i den anden retning; ind i Danmark. Indførslen af spiritus i mellemkrigstiden foregik både som småsmugleri, men i høj grad også som professionelt storsmugleri. Sidstnævnte viser sig i materialet som større smuglernetværk, hvor aktørernes hovedbeskæftigelse er smugleri. I 1920'erne blev smugleriet en decideret landeplage, der skabte anledning til øget internationalt samarbejde.²⁶⁰

Professionaliseringen af spritsmugleriet fortsatte ind i 1930'erne, hvor der blev optrevet store smuglernetværk, hvis akse drejede om salget af illegalt, tyskproduceret alkohol til Sverige og Norge, hvor der i perioden indførtes enten alkoholforbud eller stramninger af alkoholtilgængeligheden. I Danmark blev der ligeledes vedtaget løbende prisstigninger på alkohol, der øgede incitamentet til indsnigelse og transittransport. Anden Verdenskrig medførte en ændring af smugleriets karakter, da systemet med Tyskland som udførselsland ikke længere kunne opretholdes. Der var reelt tale om et kollaps i smugleriet, både når det gjaldt det tilbageblevne professionelle smugleri samt småsmugleriet.

Hvorfor denne periodisering, når smugleriet er så mangfoldigt – dvs. fra professionelt boom til totalt kollaps? Det bærende mønster, som kapitlet formidler, er opkomsten og afviklingen af det professionelle smugleri, der udvikles både i kraft af Første Verdenskrig med start i 1914 og alkoholforbuddene i Mellemkrigstiden, og som står i kontrast til det småsmugleri, der var fungerende i hele perioden forinden samt i perioden frem til Anden Verdenskrig.

²⁵⁸ Kühl, 147

²⁵⁹ Blæsild, 90

²⁶⁰ Kapitlet 1914-1945 bygger på Jensen, Nils Valdersdorf: "Den glemte grænse. Sydfynske smuglere i krig og forbudstid" i Nevers, Jeppe og Sørensen, Anders: *Søfartshistorier*, Gads Forlag, 2020 s. 186-205. Udarbejdelsen af artiklen fandt sted under ph.d.-forløbet. Kapitlet er i sin nuværende form viderebearbejdet og udvidet, men der er et stort tekstsammenfald.

Udførselsforbud og øget kontrol

Udbruddet af Første Verdenskrig i 1914 og de fire efterfølgende års neutralitet fik stor betydning for danskernes hverdag og smugleriets udvikling. Krigsudbruddet havde øjeblikkelige konsekvenser. Handlen lå stille.²⁶¹ I august samme år gennemførtes de første reguleringer, særligt af brødkorn og andre levnedsmidler, der skulle holde priserne under kontrol.²⁶²

Det danske diplomati var kommet på en svær opgave: Neutralitetens og handlens opretholdelse krævede kompliceret balancegang mellem stormagternes krav. Allerede i sommeren 1914 krævede Berlin fortsat fødevareeksport til Tyskland og et stop for eksport til England. Samtidig ville England hindre, at Tyskland brød den i stigende grad effektive blokade af krigsvigtige materialer, ved at importere dem fra Danmark.²⁶³ Her kom udenrigsminister Erik Scavenius og dansk industris forhandler, ingeniøren Alexander Foss, på en svær opgave. Balanceakten blev sværere og sværere, som krigen skred frem, og kontrabandelisterne blev længere og længere.²⁶⁴ Den neutrale skibsfart fik stadigt mere utrygge kår.

Første Verdenskrig bliver ofte udlagt som en periode, hvor den danske stat, og i særlig grad regeringspartiet, Det Radikale Venstre, og støttepartiet, Socialdemokratiet, gradvist fik smag for at regulere markedet, netop for at leve op til både krav fra de krigsførende magter og for at løse forsyningsspørgsmålet.²⁶⁵ Selv om mange krigsreguleringer blev rullet tilbage efter krigen, er udviklingen under krigen blevet fortolket som en forsmag på den mere overordnede bevægelse fra 1800-tallets liberale stat til den reguleringsstat, der kom til at præge det 20. århundrede.²⁶⁶ Den moderne reguleringsstat, der griber dybt ind i borgernes og virksomhedernes hverdag, har altså i denne fortolkning rødder i Første Verdenskrig og det store diplomatiske pres på Danmark, men som smugleriet viser, foregik det ikke gnidningsfrit.

Toldvæsenet stod med store dele af ansvaret for, at handlen fulgte loven. Og det kunne være svært at følge med i det vidt forgrenede landskab af love. I 1917 opdagede toldbetjenten i Marstal, at kaffehandler Boas havde solgt kaffe uden at medtage den korrekte afgift, som en ny lov ellers foreskrev. Det viser sig ved nærmere undersøgelse, at alle købmændene i byen gjorde det samme,

²⁶¹ RT, Årsberetning 1914

²⁶² Schultz, 13

²⁶³ For en grundig gennemgang af den danske diplomatiske indsats, se Andersen, Steen: Foreign Policy and Business Diplomacy (Denmark) på URL: https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/foreign_policy_and_business_diplomacy_denmark. Citeret 18.11.2020

²⁶⁴ For en gennemgang af det engelske syn på Danmarks og resten af Skandinaviens store handel med Tyskland, se Consett, M.: *The Triumph of unarmed forces*. Williams and Norgate, 1923.

²⁶⁵ Nevers og Boje, 105-106

²⁶⁶ Petersen, Jørn H., 761

da de ikke kendte til den nye forordning.²⁶⁷ Lovbrud kunne også ske med forsæt. De sydfynske fartøjer engagerede sig eksempelvis i transport af krigskontrabande. Sejlads af finske props, dvs. træstykker, der blev brugt i de engelske miner, var krigskontrabande, men sejladsen var ekstremt lukrativ, hvorfor flere kastede sig over det.²⁶⁸ Styrmand F.M.F. Jacobsen nævner fx en Marstalskonnert i dén fart.²⁶⁹ Jacobsen var selv beskæftiget med transport af håndgranathylstre, der var forklædt som drikkevandsbægre, og engelske patroner, der blev ført til Korsør for efterfølgende at blive købt af tyske skibe.²⁷⁰

Ved Rudkøbing Toldkammer rapporteredes det i 1916, at tolderne ikke sad og trillede tommelfingre, selvom trafikken med varer var lammet af krigen. Trafikken mod syd og til hertugdømmerne var aftaget skarpt, turistforbindelsen mellem Bagenkop og Kiel afbrudt og den legale samhandel hæmmet. De mange nye forbud og reglementer skulle overholdes.²⁷¹ Med andre ord overholdt folk ikke udførselsforbuddet – de smuglede varerne ud af Danmark. Man opdagede kun en brøkdel af det forsøgte smugleri, men anholdelserne ved den sønderjyske grænse talte deres eget sprog: De steg fra 94 episoder i 1915 til 731 i 1917.²⁷²

Lovgivningen skabte på kort tid, i samklang med udmattelseskrigen, et attraktivt smuglermarked med stor efterspørgsel efter især fødevarer. Den konservative Ærø Avis bemærkede i 1916, hvordan uds muglingssagerne var taget til, og hvordan smugleriet nu var blevet et professionelt erhverv.²⁷³ Smugleri var big business, blottet for fortidens romantik, og den moderne smugler var en del af eliten og færdedes derfor hjemmefant på de bonede gulve, hævdede avisen: "I gamle dage stod Smuglerens Bedrifter i Skæret af Tyvelygter ... nu er Tyvelygterne blevet til gloende Automobilprojektører".²⁷⁴

Man øgede kontrollen ved at udbetale flere lønkroner til flere toldsteder, heriblandt samtlige sydfynske toldsteder.²⁷⁵ Derudover blev der forlagt mandskab fra København til Sydfyn.²⁷⁶ Af senere korrespondance fremgår det, at man var bekymret for uds mugling af udførselsforbudte varer til Als og det øvrige Sønderjylland. Toldkontrollen i Faaborg foregik i denne periode på cykel,

²⁶⁷ Ærøskøbing og Ærø by- og hrd.foged: Dokumenter vedr. smugleri ved Leby (1913-1919)

²⁶⁸ Mortensøn 1987, 261 og 267

²⁶⁹ Jacobsen, 340

²⁷⁰ Jacobsen, 334 + 240

²⁷¹ RT, Årsberetning 1916

²⁷² Møller 1990, 121

²⁷³ De danske aviser: URL: <http://dedanskeaviser.dk/newspapers/50-2>. Cit. 25.08.2020.

²⁷⁴ Ærø Avis, 22. september, 1916 s. 2

²⁷⁵ OØ, Journalsager om udførselsforbud, 1917-1920.

²⁷⁶ OØ, Journalsager om udførselsforbud, 1917-1920.

og det bemyndiges, at man pga. af de særlige vilkår med udførslen må tilkøbe sig hjælp udefra. Samtidig indførtes pastvang – grænsen blev hårdere.²⁷⁷



Toldvæsenets øgede kontrol afstedkom også modreaktioner. Tolderne var et yndet mål for satire, som det ses i Storm P.s album "Toldere og andre rare folk". Storm P. Museet.

"Solgt til Ulovlig udførsel" – forbindelsen til Sønderjylland

Den 3. oktober 1917 kunne man i Fyens Socialdemokrat læse en annonce for en "Dygtig Skomager" i Faaborg, Palander-Hansen. Den ydmyge annonce var Palanders entré i det lokale mediebillede. Kort efter, d. 28. november 1917, kunne man i selvsamme avis under overskriften "Omfattende Smuglerier ved Faaborg" bringe en omtale af Skomager Palander-Hansens samarbejde med Møller Jørgensen fra Millinge om at udføre adskillige varer, der var belagt af udførselsforbud. Smuglergodset "der bestod af alt muligt som Sæbe, Smør, Chokolade og Ost" blev opbevaret i Jørgensens hjem.²⁷⁸ Palander-Hansen dukkede op i en håndfuld sager i månederne derefter.

For Palander-Hansen og de andre småsmuglere var det attraktivt at omgå udførselsforbuddet, da krigen havde skabt et særdeles attraktivt marked i Tyskland med stor efterspørgsel efter kaffe,

²⁷⁷ Frandsen 2020, 18

²⁷⁸ Fyens Socialdemokrat, 28. november 1917 s. 2

chokolade, sæbe og madvarer. Smugleriet af varer fra Danmark til sultende tyskere og de dansksindede sønderjyder få timer væk fra Øhavets maritime samfund tog gradvist til, jo længere krigen trak ud. Det var en stor efterspørgsel, som Palander-Hansen og ligesindede var klar til at udfylde, og det skete både ved hjælp af den lokale maritime infrastruktur og lokale skippere og fiskere, der jævnligt krydsede grænsen til Tyskland.

Samhandlen med Sønderjylland bar præg af denne efterspørgsel. Flere genstande blev beslaglagt ved pas- og toldeftersynet på damperne mellem Faaborg og Sønderborg. Mest bemærkelsesværdigt fik fru Maren Nielsen af Faaborg udbetalt et gratiale på 100 kr. for sin indsats med at visitere de kvindelige rejsende, hvilket det hidtidige mandlige personale ikke havde kunnet gøre af hensyn til anstændighed. Fru Nielsen, der var gift med en af toldbetjentene, havde påtaget sig opgaven og beslaglagt så meget smuglergods blandt damerne, at salget havde indbragt toldvæsenet knap 3.000 kr., svarende til ca. 80.000 kr. i 2019.²⁷⁹ Flere steder blev handlen sat i system. Købmand Carl Johansen fra Søby havde i perioden 1914-1919 solgt næsten ¾ af sine varer til sønderjyder med henblik på ulovlig udførsel.²⁸⁰ Søby vedbliver at dukke op i materialet. I 1920 nævnes en smuglerbande i Søby, som toldvæsenets patruljetjeneste har svært ved at få has på.²⁸¹

Mange af smugleraktiviteterne havde opsøgende sønderjyske aktører. Redaktør C. Willemöes fra Ribe førte private notesbøger om livet i grænseregionen under verdenskrigen. Dagbøgerne beskriver den økonomiske dynamik, der også fra sydfynsk side prægede handlen med sønderjyderne, særligt i krigens sidste år. Den 12. februar 1917 kunne Willemöes beskrive, at smugleriet gik strygende, og at mange sønderjyske kvinder krydsede grænserne med handel for øje.²⁸² Det er dén trafik, der går igen i Faaborg og på Ærø. Kvinderne havde på dette tidspunkt det primære ansvar for husførelsen i de fleste hjem. De knappe tider, og muligvis de fraværende og tvangsudskrevne mænd, betød, at mange sønderjyske kvinder fik ansvaret for at løse forsyningsproblemet, hvilket de så gjorde ved hjælp af smugleri. Smugleriet af fødevarer var en nødvendighed, ikke en ildeset ulovlighed.

Smuglerierne havde den maritime samhandel med tyskere og sønderjyder som trædesten. På åbent hav mødtes lokale fiskere med tyske fartøjer, og der blev byttet friskfangede fisk for kul og krydderier, og kaffe for alkohol. Tuskhandlen gik lejlighedsvis i land. I patruljejournalen fra Spodsbjerg på Langeland fremgår det, at opsynsmanden i juni 1915 opdagede, at Illebølle Bro var blevet besøgt af et tysk skib, der havde sendt en båd til stranden for at købe fisk. Opsynsmanden

²⁷⁹ OØ, Journalsager om udførselsforbud, 1917-1920.

²⁸⁰ Ærøskøbing Kriminalret, 1919: Smuglersager.

²⁸¹ OØ, Journalsager vedr. udførselsforbud, 1. Verdenskrig (1917-1920) H-3.

²⁸² Willemöes, 12. feb. 1917

havde anmodet beboerne om ikke at sælge dem noget, da det ikke var tilladt, men de havde gjort det alligevel, fordi tyskerne var venlige, og et dansk marinefartøj, de for nylig havde haft på besøg, havde været det modsatte.²⁸³

De mange hjemmehørende skibe i Øhavet havde rig lejlighed til omgå udførselsforbuddene og toldafgifterne. Fiskere fra Rudkøbing fortalte efter krigen, hvordan de supplerede fiskeriet af rødspætter og torsk med smugleri af spiritus fra Holtenau. Spritdunkene kunne sælges dyrt, men også andre varer som tøj og uld kom hjem til familien og til lokalt videresalg. ”Vi blev aldrig taget af toldere” fortalte fiskerne.²⁸⁴ Udsmugling af benzin var et problem i 1918, hvor en godsejersøn fra Langeland sammen med flere Bagenkop-fiskere blev anholdt for at udsmugle benzin fra Sydlangeland.²⁸⁵

Ifølge Ole Mortensøns informanter smuglede mandskabet til husbehov, medens enkelte skippere gjorde det til en decideret forretning. En meddeler fortæller om en smuglerepisode i Marstal fra 1917: ”Det år var der en stor smugleraffære i Marstal. Ja, det var sgu den halve by, der blev arresteret. Det var jo fordi de havde ligget og sejlet over til tyskerne jo. Det var alt muligt.. Det var alle skibshandlere”.²⁸⁶ Muligvis refererer denne til udsmuglingen af flere tusind pund fødevarer på Marstalskonnerten JULIANE, der blev opdaget i 1917 inden afgang mod Lübeck.²⁸⁷ Skonnerten var fyldt med varer fra velvillige lokale handlende.²⁸⁸

Grundlæggende peger smugleriet på, at englændernes frygt for krigskontrabandens omfang var velbegrundet. Omfanget af illegal fødevareeksport var sandsynligvis størst i Sønderjylland, men samhandlen med tyske skibe i Øhavet nåede også et relativt højt niveau, hvor organisationsgraden tog kraftigt til, og der blev skabt kontakt mellem hvide og sorte netværk.

Den skandinaviske forbudstid

Smugleriet stoppede ikke med kanonernes tavshed på Vestfronten i 1918. Forskellene mellem pris og udbud mellem Danmark og Tyskland fortsatte og flere af udførselsforbuddene ligeså. 1920'erne startede og sluttede med økonomiske kriser, der satte deres præg på Øhavet. For søfarten betød afslutningen på verdenskrigen et brud med de sidste krigsårs tårnhøje fragtrater, der havde begunstiget den sydfynske sejlskibsflåde og ført til adskillige nybygninger. Årtiet blev det afgørende farvel til sejlskibene, der enten blev solgt til udlandet eller fik ilagt motor.

²⁸³ Mortensøn 1988, 20

²⁸⁴ Mortensøn 1988, 20

²⁸⁵ Esbjerg Avis, 14. feb. 1918 s. 2

²⁸⁶ Mortensøn 1987, 545

²⁸⁷ Ribe Stiftstidende, 27. juli 1917 s. 2

²⁸⁸ Bornholms Avis og Amtstidende, 2. aug. 1917 s. 1.

Hvad der til gengæld betød mere for smuglererhvervet end krisetid og sejlskibstraditionens endeligt, var den skandinaviske forbudstid. Alkohol var efter krigen under angreb i store dele af den vestlige verden. Forbudstiden i USA var med gangstervælde, Al Capone og mafiametoder et kendt eksempel, men tendensen nåede også til Skandinavien. I Norge blev spiritus forbudt i 1916, i Finland i 1919, i Island i 1915 og i Sverige strammedes tilgangen til alkohol i meget væsentlig grad.²⁸⁹ Også i Danmark stormede afholdsforeningerne frem med agitator Lars Larsen-Ledet i spidsen. Afholdsforeningerne modarbejdede skat på alkohol, da staten så ville tjene på immoraliteten, og fokuserede på et totalt forbud.²⁹⁰

Den 1. marts 1917 indførtes et totalt spiritusforbud i Danmark, men det var kortvarigt og blev allerede ophævet den 26. marts. Årsagen var, at spiritusforbuddet blot havde funktion som pause, hvor lagrene af alkohol kunne tælles op, inden prisen på brændevin og øl steg med rekordfart.²⁹¹ En flaske Rød Aalborg, der kostede 55-72 øre før krigen, var i 1917 steget til 99 øre og ville med den nye beskatning stige til 2 kr. og 40 øre. En cognac af finere slags ville gå fra 6-7 kr. til ca. 16 kr. Senere igen steg Rød Aalborg til 11 kr.²⁹² Det officielle salg styrtdykkede fra 32 millioner flasker brændevin i 1916 til 2½ millioner flasker i 1918.²⁹³ Det betød, at Danmark var et udførselsland, når det gjaldt illegale fødevarer og luksusgoder, men et indførselsland, når det gjaldt spiritus.²⁹⁴

Alkoholforbuddene var kortlivede. De fleste forbud ophævedes fra midt i 1920'erne og frem til midt i 30'erne, men de giver Mellemkrigstiden i Skandinavien et skær af forbudstid. Især spiritusforbuddet i Norge og Finland og stramningerne i Sverige skabte attraktive afsætningsmarkeder for alkohol.²⁹⁵ Tilsammen skabte udførselsforbud og alkohollovgivning således høje priser på spiritus, der varede ved i adskillige år. Samtidig var Weimar-republikkens Tyskland økonomisk i knæ, inflationen var høj, arbejdsløsheden ligeså, og de tyske varer særdeles billige, da Tyskland satsede på regulær eksportdumping.²⁹⁶

²⁸⁹ Forbuddene var udformet forskelligt, men var enslydende i deres forbud mod stærk spiritus. Norges forbud blev permanent ved folkeafstemning i 1919.

²⁹⁰ Mørch, 157

²⁹¹ Sørensen, H., 111

²⁹² Petersen, H. G 1986, 46

²⁹³ Sørensen, H., 111

²⁹⁴ Det førte også til enkelte hjemmebrænderier, bl.a. i Marstal: Ærø Venstreblad, 15. jan. 1934 s. 4

²⁹⁵ I Norge havde de bedste smuglerture en fortjeneste på 400-500 %. Johansen, P. 1994, 74

²⁹⁶ Andersen, M. 97



"Den sidste snaps" hedder denne tegning fra Blæksprutten. Hverken i Danmark eller forbudslandene var der dog nogen reel sidste snaps – alkohol kunne man altid få fat på. Blæksprutten, 1917.

For entreprenante søfolk og smuglere med maritim erfaring fra verdenskrigen tegnede der sig i hele Østersøen hurtigt konturerne af en indbringende forretningsmodel: Køb voldsomt billigt i Tyskland, og sælg voldsomt dyrt i de tørstende broderlande. Estiske fiskere og kystfolk agerede mellemmand for tyske producenter til det finske marked, men producerede også selv.²⁹⁷ I forbudstiden var Østersøen en motorvej for spiritus, faciliteret af illegale netværk på kryds og tværs af nationaliteter, hvor hele kystssamfund levede af smugleri. Rollefordelingen er klar: Tyskland var forsyningsland og de nordiske lande agerede aftagermarked.²⁹⁸

Forbudstiden var væsensforskellig for den periode, der gik forud: Smugleriet havde langt større omfang. Spiritusforbuddene var kernen i strukturskiftet. Det giver god mening, når man ser på prisniveauet. I Dansk Toldtidende anføres i 1921, at en liter sprit i Tyskland koster 2 kr og 50 øre, mens den i Danmark koster 25 kr. Tolderen konkluderer, at det derfor ikke er en "Daarlig forretning at lade nogle Tusinde Liter holde Flyttedag"²⁹⁹ Tolderen Børge Untidt vurderer

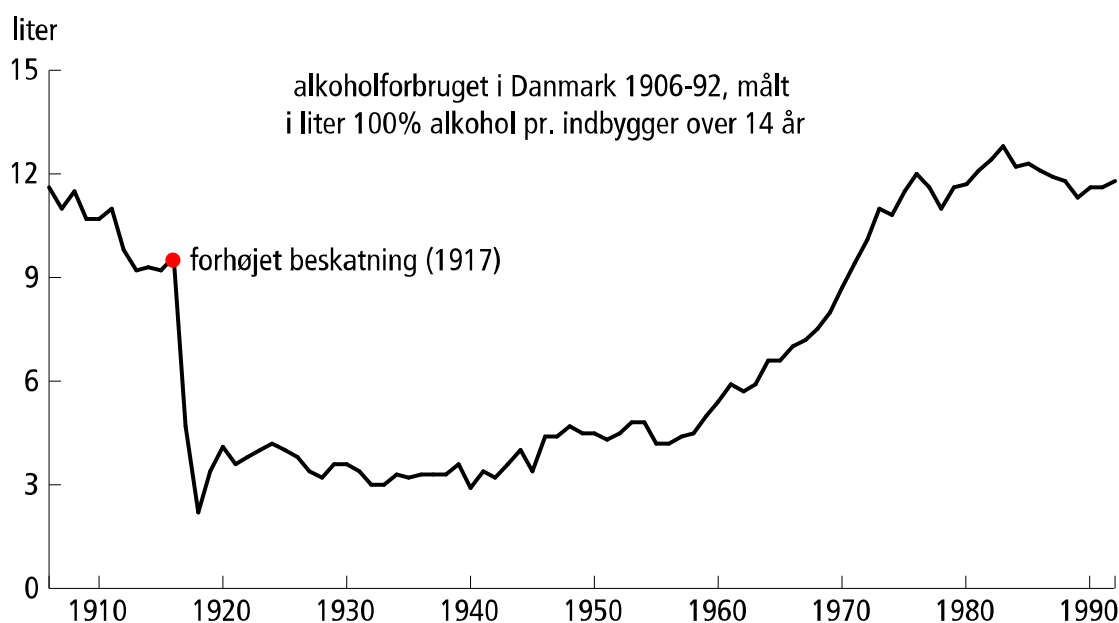
²⁹⁷ Pullat, 66

²⁹⁸ Efter Kwass, 82

²⁹⁹ Dansk Toldtidende, nr.7 juli 1921, s. 126

tilsvarende i et uudgivet og senere forfattet manuskript, at der var en indkøbspris på 1 kr. i Tyskland og en salgspris på 15 kr. i de skandinaviske lande.³⁰⁰ Storsmugleren Ernst Bremers danske biograf har en endnu større prisforskel. Her angives indkøbsprisen til 50 øre og salgsprisen 10-15 kr. literen.³⁰¹

Afgiftsstigningen udlægges traditionelt som en succes. Det officielle salg styrtdykkede, alkoholrelaterede dødsfald halveredes og alkoholbetingede slagsmål blev færre.³⁰² Også forbuddene i USA og Norge medførte sandsynligvis fald i drikkeriet.³⁰³



Smugleriet er et korrektiv til den analyse og til grafen ovenfor. Er faldet i virkeligheden så hårdt? Omfanget af spiritussmugleriet er i sagens natur svært at beregne, men man kan få et hypotetisk tal ved at sammenholde årlig fangst med antaget opklaringsprocent.

Børge Untidt påpeger, at der i Danmark blev beslaglagt flere hundrede tusinde liter spiritus årligt, da smugleriet toppede. Patruljetjenesten alene beslaglagde fra 1922-1929 250.000 liter spiritus, dvs. en årlig fangst på 35.000 liter.³⁰⁴ Heraf var noget sandsynligvis bestemt for andre lande. 35.000 tusind liter er konservativt, når man tænker på, at et skib som POLLUX, der blev fanget i 1932, havde 14.900 liter ombord.³⁰⁵

³⁰⁰ Untidt, 1

³⁰¹ Hansen, H.P., 34

³⁰² Thorsen, 209-210. Grafen er fra Eriksen, Sidsel: *Alkohol (alkoholforbruget i Danmark)* i Den Store Danske. URL: [https://denstoredanske.lex.dk/alkohol_\(alkoholforbruget_i_Danmark\)](https://denstoredanske.lex.dk/alkohol_(alkoholforbruget_i_Danmark)) Cit. 19.11.2020

³⁰³ Johansen, P. 1994, s. 228 + s. 252

³⁰⁴ Demokraten, 23. sep. 1929 s. 5

³⁰⁵ Monrad Møller 1990, 298

Opklaringsprocenten er uvis, men det hævdes offentligt, at den er større end i Sverige og Norge. Lederen af patruljetjenesten, Kofoed-Hansen, var i interne dokumenter mindre sikker og kunne karakterisere patruljetjenesten som en parodi, særligt i starten af 1920'erne. I 1960'erne, da cigaretsmugleriet toppede, mente toldvæsnet, at de fangede højst 15%. I 1960'erne var statsmagtens muligheder for kontrol sandsynligvis bedre end i 1920'erne, så en opdagelsesrate mellem 5-10 % i 1920'erne er ikke usandsynlig. Samlet dækker det over et omfang på 350.000 til 700.000 liter ren spiritus, hvis der tages udgangspunkt i ovenstående tal fra patruljetjenesten. I forbudslandet Norge blev der i 1923 beslaglagt 628.256 liter sprit, hvilket igen var en brøkdel af det samlede omfang.³⁰⁶ 700.000 liter indsmuglet i Danmark er således ikke usandsynligt, men selvfølgelig tentativt.

Det årlige forbrug af 100 % alkohol pr. indbygger i 1916 var 4,3 liter og i 1918 0,2 liter.³⁰⁷ Befolkningen i Danmark (minus Færøerne, Grønland og Island) talte da 2.921.362 personer. Hvis vi antager, at der blev smuglet 700.000 liter ind i landet, var det illegale forbrug 0,25 liter pr person. Dvs., at det illegale forbrug var højere end det legale. Tallene er yderst usikre, men understreger, at smugleriet i høj grad unddrog staten store afgifter, samtidig med at alkoholforbruget takket være afgifterne stadig var faldet markant. Hvor meget er dog usikkert. Meget peger på, at ville man have fat på smuglerspirit, så kunne man få det. Sidsel Eriksen, der har studeret de smugkroer, der dukkede op i tørlagte kommuner, har påpeget, at smugkroerne var en protestform mod alkohollovgivningen, hvilket for Eriksen understreger, at "hvis man ville drikke - og det ville mange - kunne der altid findes råd herfor".³⁰⁸

Derfor lød der også fra økonomisk hold advarende røster mod et dansk totalforbud mod alkohol. Nationaløkonomen H. Waage argumenterede i 1918 for, at et permanent forbud ville gøre "Indsmugling af alkoholiske Drikke fra Udlandet ... til en dagligdags Ting". Waage stolede ikke på, at toldvæsenet kunne afhjælpe smugleri.³⁰⁹ Waage skelede især til Norge og Sverige, som døjede med store smuglerier, der undergravede den nationale lovgivning og statskassen. De stigende alkoholafgifter havde netop bibragt Danmark store indtægter og gjort toldindtægterne mindre vigtige.³¹⁰ I USA håbede mange våde vælgere, der var tilhængere af alkohol i modsætning til deres tørre modstandere, på at bibeholde statens afhængighed af alkoholafgifter ved fx at bekæmpe

³⁰⁶ Johansen, P. 1994, 96

³⁰⁷ Thorsen, 210. Læg mærke til, at grafen ovenfor referer til alkoholforbrug pr. indbygger over 14 år. Grafens tal for 1918 er dermed ikke det samme som Thorsens tal, men det skyldes forskellige måleenheder.

³⁰⁸ Eriksen, 162

³⁰⁹ Waage, 87

³¹⁰ Mørch, 156

indkomstskatter. Det ville gøre staten så afhængig af indtægterne fra salg af alkoholiske drikke, at alkoholens fremtid var sikret³¹¹ – på sin vis blev afgifterne alkoholens redning i Danmark.

Forbudstiden i USA resulterede i stedet i storstilet organiseret kriminalitet og omfattende indsmugling. Prisen på alkohol steg som følge af lovgivningen, men ikke så meget, at den blev utilgængelig.³¹² USA blev langt fra tørlagt, men alkoholforbruget faldt betragteligt i forbudstidens første år, inden smugleriet blev sat i system. Også i Norden blev forbuddene omgået relativt let. Så let, at Østersøen er blevet kaldt ”The Vodka Sea”.³¹³ Markedet for illegal alkohol var så sejlivet, at en norsk historiker har kaldt det ”markedet, der ikke vil dø”.³¹⁴ Lokale søfolk, som Chr. Sørensen fra Troense, der sejlede på Island i forbudstiden, kunne da også berette om et alkoholmarked, der langt fra var dødt: ”det er min Erfaring fra Island, Norge og Finland, at naar der er Forbud, saa er der nok af Spiritus at faa til Købs til forholdsvis rimelig Pris, ialfald meget, meget billigere end de Priser, der nu betaales i Danmark”.³¹⁵ I visse tilfælde deltog de sydfynske søfolk i større forsøg på indsmugling.³¹⁶

Mange lokale søfolk kastede sig nu over indsmugling af spiritus og tobak, der ligeledes var ramt af en afgiftsstigning.³¹⁷ Fiskerne kastede sig også over smugleriet, i større eller mindre skala.³¹⁸ Fra motorbåden NANNY af Bagenkop blev der i august 1923 landsat 800 liter spiritus. Besætningen bestod af både danskere og tyskere.³¹⁹ Lasten repræsenterede en salgsværdi på 12.000 kr., ca. 360.000 kr. i 2019.³²⁰ De gentagne problemer med fiskerfartøjerne gjorde, at Overtoldinspektoratet ad flere omgange gjorde toldstederne i det sydfynske opmærksomme på fiskerfartøjer fx i 1918, 1922, 1928 og 1939. Særligt fiskerfartøjer, der gik gennem Kielerkanalen havde mulighed for at proviantere ulovligt med ”spirituosa og tobaksvarer”.³²¹

Professionaliseringen af smugleriet

Smugleriet udviklede sig til et kapløb fra 1918. I starten investerede smuglerne i motorbåde og automobiler, mens tolderne forfulgte dem på cykler og i robåde. Da tolderne fik biler og hurtigsejlende både, øgede smuglerne deres motorkraft og skærpede deres metoder.

³¹¹ Rorabaugh, 47-48

³¹² Andreas, 235.

³¹³ Pullat, 64

³¹⁴ Se Johansen, P. 1994

³¹⁵ Sørensen, Chr., 225

³¹⁶ Hansen, H., 106

³¹⁷ OØ, Rapportsager 1921

³¹⁸ OØ, Rapportsager 1921

³¹⁹ Randers Dagblad og Folketidende, 3. aug. 1923 s. 7

³²⁰ Jf. Danmarks Statistiks forbrugerprisindeks: <https://www.dst.dk/da/Statistik/emner/priser-og-forbrug/forbrugerpriser/forbrugerprisindeks>

³²¹ ST, Patruljering 1910-1959.

Våbenkapløbet er tydeligt i sagen om den patruljetjeneste, der blev oprettet for at styrke kontrollen med de sydlige farvande, heriblandt farvandet mellem Als og Ærø samt i selve Øhavet. De tre skibe, der udgjorde flåden i begyndelsen, var pinligt langsomme og kunne ikke sejle smuglerne op. Smuglerskibene stak bare af og blev hurtigt til en prik i horisonten. I en intern rapport fra 1920 betegnedes ”den Tjeneste vi udfører og har udført til Dato ... nærmest som en Parodi paa Patrouilletjeneste”.³²² Det understreger, at det professionelle smugleri havde karakter af kreativt iværksætteri, da de udnyttede både de nye teknologiske muligheder og de store prisforskelle.

I august 1921 skrev toldkammeret i Rudkøbing til Overtoldinspektoratet for Østifterne, at det havde pågrebet bådfører Frederik Petersen med skibet MARIE af Rudkøbing i færd med en natlig smugleraktion. Toldkammeret var sikker på, at man havde pågrebet en professionel smugler, der ofte havde bedraget statskassen, så nu søgte man vederlag til de toldfolk, hvis nattesøvn blev forstyrret af pågribelsen.³²³ Natteaktivitet vedblev der at være rigeligt af. Den 1. okt. 1925 noteredes i patruljejournalerne: ”Paa Grund af Øens professionelle Smuglere patrouilleres i Bæltet i Motorbaad om Natten”.³²⁴

Særligt på Langeland, der lå centralt i forhold til smuglerhandlen mellem Tyskland og Norge/Sverige, var der stressede toldere. I årsberetningen af 1922 fremgår det, at tolderne i dette usædvanlige år havde været bebyrdet af de talrige mindre fartøjer, der uden om tolderne forsøgte at ”ilandbringe særlig højtbeskattede Varer”.³²⁵ Ikke alle spritskibe forsøgte at landsætte deres last på Langeland, men de skulle alle igennem Langelandsbæltet for at komme til Sverige eller Norge, og det sled på tjenestefolkene at følge spritskibene gennem bæltet og sikre sig, at de ikke landsatte deres våde last.

Et godt eksempel på et sådant fartøj er et, der strandede i november 1921 på Langelands sydkyst med 342 dunke sprit og 3 kasser cognac i lasten, som de langelske toldmyndigheder beslaglagde. Ifølge føreren var fartøjet på vej fra Hamborg til Sverige, men tolderne frygtede, at det drejede sig om et indsnigelsesforsøg.³²⁶ Smuglerne brugte aktivt det langelske landskab i deres forehavende. Den lange østkyst havde ikke mange anløbssteder, hvorimod vestkysten kunne prale af ”8 Havne og Anlægsbroer, bekvemme for ulovlig Losning, samt Talrige Smaaøer og Holme, der er velegnede til Anbringelse af Depoter til midlertidig Opbevaring af de til Indsmugling bestemte Varer ... ligesom Farvandene egner sig fortræffeligt til Forankring af nedsænkede Varepartier”.³²⁷

³²² Overtoldinspektoratet f. Østifterne: Journalsager vedr. udførselsforbud, 1. Verdenskrig (1917-1920) H-3

³²³ OØ, Journalsager 1921, 1-6698

³²⁴ Mortensøn 1988, 21

³²⁵ RT, Årsberetning 1922

³²⁶ Vestsjællands Social-Demokrat, 2. november 1921 s. 1

³²⁷ RT, Årsberetning 1922

Professionaliseringen resulterede i et ændret lokalt engagement, hvor Langelands kriminelle kastede sig over smugleriet og bl.a. en 14 gange tidligere straffet krybskytte og spritsmugler blev overvåget, når han kørte rundt til de langelandske havne om natten.³²⁸ Også hvide netværk kastede sig over smugleriet – fx blev en kendt Rudkøbing-købmand i 1922 anholdt for cigar- og alkoholsmugleri.³²⁹



Det var bokse med 96 % spiritus som disse, der blev smuglet ind fra Tyskland. Billedet viser en konfiskeret last i 1930'erne, i ukendt havn. Foto: Toldmuseet/Rigsarkivet.

Den smuglende afholdsmand - Peter Bernhard Tersgov

Et lokalt eksempel på, hvordan spritsmuglingen blev professionaliseret i Mellemkrigstiden, stammer fra Rudkøbing, men forgrener sig til hele Øhavet. I juni 1920 annoncerede fotograf og købmand Peter Bernhard Tersgov i Fyns Venstreblad, at han jævnligt rejste til Berlin og Leipzig og der ”foretog Vareindkøb af enhver art”.³³⁰ Det tør siges. I november 1921 blev Tersgov opdaget af en årvågen lods efter landsætning af en stor mængde tyskproduceret spiritus ved Kobæk strand nær Skælskør. Da affæren blev opdaget af lodsens, havde Tersgov og hans medhjælpere fået 2.500 liter sprit i land.³³¹

³²⁸ Mortensøn 1988, 21

³²⁹ Bornholms Social-Demokrat, 16. sep. 1922 s. 2

³³⁰ Fyns Venstreblad, 12. juni 1920 s. 7

³³¹ Kalundborg Avis, 19. oktober 1921 s. 1

Affæren trak overskrifter i hele Danmark. Demokraten i Århus berettede, at Tersgov havde haft en fast leverandør i Kiel, der havde forsynet ham med varer, som han havde smuglet ind i Svendborg, hvor varerne bl.a. var blevet afsat til diverse kroer, bl.a. Oure Kro. Andre aviser kunne fortælle, at Tersgov var ”fanatisk agitator for Afholdssagen”, men brugte dette som dække for en meget omfattende indsmugling af tyskproduceret spiritus.³³² Han skulle også være en temmelig dårlig fotograf, så fotograferhvervet kan også have været tiltænkt som dække.³³³

Rygterne om en større smugleraffære skabte også opmærksomhed lokalt. Fyns Venstreblad kunne d. 21. oktober 1921 melde, at rygterne om smugleri ”diskuteres ivrigt Mand og Mand imellem, og Navnene, der var stærkt fremme i Krigstidens Smugleraffærer, nævnes igen”.³³⁴ Fyns Venstreblad berettede yderligere, at ingen i Rudkøbing mente, at nogen kan have været uvidende om Tersgovs smugleri: ”Hver uge kom han sejlene hjem fra Kiel med en Ladning forskellige Varer, som han så havde Agenter til at forhandle for sig rundt omkring på Øen”.³³⁵

I de første forhør vedgik Tersgov sig tre større smuglertogter, men hævdede, at han ikke havde været ved erhvervet i længere tid.³³⁶ Han havde i efteråret samme år fået kontakt til en tysk skipper ved navn Konkel, som hævdede at kunne skaffe billig spiritus, og som kun skulle have lidt provision for at agere pengemand. Konkels båd K.J. 378 skulle fungere som smuglerskib.³³⁷

Det første togt omfattede 12 flasker spiritus samt 36 kasser, der blev lastet om bord på K.J.378 i Eckernförde og derefter sejlet mod Danmark. Efter hårdt vejr, der bl.a. førte til en grundstødning i Svendborgsund, fik samarbejdspartnerne bragt varerne i land ved Lundeborg på Østfyn, tæt ved et lokalt teglværk. Varerne blev herefter anbragt på Oure Kro, i et hemmeligt rum i laden. Kromanden fik at vide, at det drejede sig om porcelæn. En medhjælper, dansk-tyskeren Just, skabte kontakt til en tyveridømt fisker, Haas Juhl fra Ballen, der hjalp med at afsætte varerne til lokale på egnen, herunder større mængder til Skaarup Kro og Apollo i Svendborg. Restpartiet blev kørt til en villa i Brønshøj og afhændet dér.

På trods af vanskelighederne regnedes togtet for vellykket, særligt da de ikke var blevet opdaget. Konkel skaffede derfor en ny og større ladning på 60 kasser assorteret spiritus samt 1.000 liter sprit. Tanken var, at Konkel skulle møde et svensk skib i rum sø nord for Sjælland og omlade varerne dér. Der dukkede dog ingen svensker op, og Tersgov rejste til Sverige for at undersøge hvorfor. Det viste sig, at svenskeren ikke havde midler til at købe ladningen, men i stedet trådte

³³² Klokken 5 København, 22. oktober, 1921 s. 3

³³³ Social-Demokraten, 21. oktober 1921 s. 3

³³⁴ Fyns Venstreblad, 21. oktober 1921 s. 1

³³⁵ Fyns Venstreblad, 21. oktober 1921 s. 1

³³⁶ Ærø Avis, 24. oktober 1921 s. 2

³³⁷ Langelands Socialdemokrat kalder bagmanden for Kompel. 22. oktober, 1921 s. 1

Tersgov til for at gennemføre et salg som ved første togt. Varerne landsattes ved Ballen og transporteredes til Oure Kro, der nu var fast tilholdssted, af en vognmand Frederiksen fra Svendborg. Handlen begyndte, rygten spredte sig, og de lokale kom til kroen i små grupper og købte ind. Restpartiet røg til København, blandt andet til villaen i Brønshøj samt en unavngiven agent for en kongelig Hofleverandør.

Sagen forplantede sig til København, hvor Tersgov havde sine største kunder. Hans forklaring sendte politiet på sporet af en vinhandler i Stormgade 8, hvor en razzia afslørede tusindvis af liter ufortoldet spiritus. Københavns Politi fortalte senere, at de var kommet på sporet af en gruppering spritsmuglere med kontakter til storgrosserer og købmænd i København, hvilket medførte domme til tre større vinfirmaer, der solgte spritten videre.³³⁸ Sagen forgrenede sig til hele landet, og Social-Demokraten havde den 24. oktober en artikel med overskriften ”Hele Landet omsværmet af Spritsmuglerfartøjer”, hvor Tersgovs flåde opgøres til tre skibe. De fynske smuglere blev suppleret af smugleri i Esbjerg og Nordjylland.³³⁹ Den 12. januar 1922 var der igen forhør, hvor Tersgov blev konfronteret med sine samarbejdspartnere og skulle aflægge forklaring for sine smuglertogter. Pressen påpegede hyppige uoverensstemmelser mellem de forskellige forklaringer, og at Tersgov tydeligvis forsøgte at skjule bagmændene og aftagerne i København.³⁴⁰

Efter forhøret og den endelige dom, døde omtalen af Tersgov hen. Ifølge en artikel i Lolland-Falsters Stifts-Tidende skyldes det, at Tersgov flyttede til Kiel, hvorfra han blev impliceret i en større spritsmuglersag i 1923, hvor flere hundrede liter sprit skulle fragtes fra Kiel til Aarøsund. Tersgov var blevet efterlyst, men formåede at holde sig skjult indtil oktober 1925, hvor politiet fandt ham i København. Han nægtede sig skyldig og fortalte, at han ikke fik noget for sin hjælp, og at han slet ikke vidste, at de var på smuglertogt.³⁴¹ Ved sin død i 1952 står han opført som skibshandler, hvilket kan indikere et karriereskift.³⁴²

Tersgovs smuglerkarriere startede med udgangspunkt i almindelig handel med Tyskland. Han brugte sit netværk fra den lovlige handel til smugleriet, etablerede nye forbindelser undervejs og sørgede for lokal ekspertise til distributionen. Distributionen vedblev at være akilleshælen; transporten og kontrollen var sjældent problematisk. Heldigvis viste lokalbefolkningen omkring kroerne ad flere omgange sig villige til at aftage små partier spiritus, hvorefter resten kunne fragtes videre til København.

³³⁸ Demokraten (Århus), 23. sep. 1929, s. 5

³³⁹ Socialdemokraten, 24. oktober 1921 s. 2

³⁴⁰ Fyns Social-Demokrat, 12. januar 1922 s. 1

³⁴¹ Lolland-Falsters Stifts-tidende, 28. oktober 1925 s. 6

³⁴² Social-Demokraten, 13. januar 1952 s. 14

Tersgovs netværk voksede hele tiden, og det er i høj grad dét, der er forskellen på småsmugleren og storsmugleren. Småsmugleren smuglede uden netværk – det var til eget og familiens forbrug. Storsmugleren havde derimod brug for forbindelser, for han skulle aftage, fragte og sælge store mængder smuglergoods uden at blive opdaget. De store mængder krævede fart, kommunikation og sans for logistik på tværs af grænser. Tersgov udviklede sig til professionel smugler og er dermed et eksempel på periodens grundlæggende udviklingstræk – samtidig med at han, som angiveligt smuglende afholdsmand, viser tidens splittelse i synet på alkohol.

Fortsat lokalt småsmugleri

Den lokale søfart tog samtidig et stort teknologisk spring i disse år, hvor flåden gradvist omstilledes fra sejl til damp eller motor. Mortensøn har argumenteret for, at skiftet resulterede i to vidt forskellige typer sømænd: Hvor sejlskibssømanden typisk var del af en hjemmebesætning på et lokalt finansieret og bygget skib, var dampskibssømanden i højere grad en industriarbejder med fastere arbejdstider, der færdedes i blandede besætninger på større skibe. Sidstnævnte var i højere grad fagligt organiseret. Hvad betød dette teknologiske og mentale spring for smugleriet?

Både sejlskibet og dampskibet er helt grundlæggende gode gemmesteder. Svendborg Toldkammer kunne i 1921 ved inkvireringen af S/S GENERALKONSUL PALLISEN fra DFDS finde genstande gemt over hele skibet. Både kaptajnen, hovmesteren, 2. mester³⁴³, 2. styrmand, messedrengen og kokken havde gemt adskillige varegrupper rækkende fra the, fiskekonservere, cigaretter, rom, strømper og silketøj.³⁴⁴ Det er svært at se forskellen fra smugleriet i sejlskibene, der fortsatte uforandret. Marstal rapporterede i 1922, at de talrige lokale fartøjer, der forankrede i Kleven og under kysten, ikke klarerede, men så vidt muligt undgik at komme i kontakt med toldvæsenet.³⁴⁵ Sømandens smugleri er adaptivt, ikke kreativt. Under alle omstændigheder er sømanden en hovedaktør i forbudstiden. I Norge var sømændenes andel af dømte spritsmuglere på 89,8 % i 1920 og 49,5 i 1924. Det illustrerer, at professionaliseringen af smugleriet krævede andre kompetencer end de rent maritime, men at sømanden fortsat var central.³⁴⁶

Fiskerne fylder meget i spiritussmugleriet i modsætning til foregående periode. Forståeligt nok havde fiskerne derfor i særlig grad toldvæsenets interesse. Ved intensiv patruljering håbede toldvæsenet i 1922 på, ”at der blandt den Del af Fiskebefolkningen, saavel den her hjemmehørende som udenfor Toldstedet, der giver sig af med ulovlig Vareførsel er skabt Respekt for det Arbejde,

³⁴³ Det er uvist, om det er 2. hovmester eller maskinmester, der henvises til. Hvis det er førstnævnte, må det næsten være hele messen, der var involveret.

³⁴⁴ OØ, Rapportsager 1921

³⁴⁵ MT, Årsberetning 1922

³⁴⁶ Johansen, P. 1994, 82

der er udført og de Resultater, der er opnaaet af de under Rudkøbing Toldsted ansatte Tjenestemænd”.³⁴⁷

Årsberetningen fra Rudkøbing Toldkammer for 1927 kan berette for Strynø Toldopsynsmandspost ”at den i tidligere Aarsberetninger omhandlede Trafik med mindre Fiskerfartøjer imellem Rudkøbing og Kiel i særlig grad har lagt beslag på Toldkontrollens Opmærksomhed... (det har) i afvigte Kalenderaar været af Betydelig mindre Omfang end tidligere”³⁴⁸ I samme årsberetning fremhæves det, at særligt to andre af Langelands toldsteder påvirkedes af trafikken. Det gælder Spodsbjerg og Bagenkop, hvor det for sidstnævnte fremhævedes, at ”den ulovlige spiritusindførsel.. har forøget toldopsynets arbejde i betydelig grad idet Bagenkop Havn, der ligger dels i ringe afstand fra Tyskland dels passerer af de fleste fra Kiel kommende fartøjer paa vej nordefter, er udsat for at blive benyttet som Basis for ulovlig Spiritusindførsel”.³⁴⁹ . Også tyske fiskere var aktive i trafikken.³⁵⁰

Sammenholdt med tidligere er fiskernes engagement påfaldende. Det er nok ikke et tilfælde, at fiskernes engagement i smugleriet foregår parallelt med, at fiskeriet løsriver sig fra kysten og fartøjerne udvikler sig fra bæltbåde til motoriserede fiskekuttere.³⁵¹ Den øgede rækkevidde og afsætningsmulighederne i Nordtyskland gjorde smugleriet muligt for en ny gruppe fra de maritime erhverv. For både små- og storsmuglere har smugleriet en markant teknologisk dimension.

Helsingfors-konventionen

Den grænse- og lovoverskridende handel med spiritus, som Tersgov og ligesindede stod bag, havde i løbet af 1920’erne antaget meget store dimensioner i Østersøen. I Sverige blev der i årene 1922-24 anholdt 8.000 personer for spritsmugleri, og der blev beslaglagt 400.000 liter sprit. Fra centralt hold regnede man med, at der blev smuglet flere hundredtusindvis liter alkohol ind i landet af smuglernetværk med tyske producenter, danske mellemænd og svenske distributører.³⁵² Som vi har set ovenfor, taler danske toldere om tilsvarende mængder i Danmark.³⁵³ Overtoldinspektoratet for Østifterne, som de sydfynske toldsteder hørte under, førte kontrol med hundredvis af kendte smuglerfartøjer, som primært var hjemmehørende i Kiel og bidrog til denne handel og samtidig ilandsatte store dele af deres gods i Danmark.³⁵⁴

³⁴⁷ RT, Årsberetning 1922

³⁴⁸ RT, Årsberetning 1927

³⁴⁹ RT, Årsberetning 1927

³⁵⁰ Ærøskøbing Kriminalret, 1919: Smuglersager

³⁵¹ Wohlfahrt, 24

³⁵² Lundin og Nilsson, 15

³⁵³ Untidt, 1

³⁵⁴ OØ, Strafferegister 1921-1937.

Den 23.11. 1921 fremsattes et lovforslag til revision af 1908-loven. Heri bemærkes det, at det desværre er ”nødvendig at indføre betydelig skærpede Bestemmelse med Hensyn til Smugleri. De høje Toldafgiftssatser vi har levet under de sidste Aar, de høje Afgiftssatser særlig på Spiritus, Vin og Tobak har vist, hvor overordentlig meget Faren for Smugleri er vokset”.³⁵⁵ Smugleriet indgår således som en af begrundelserne for det, der senere blev Toldloven af 1924.³⁵⁶ I Helsingfors formuleredes i 1925 en ”Konvention til bekæmpelse af smugleri af alkoholholdige varer”, hvor det var en særlig krumtap i samarbejdet, at Tyskland forpligtede sig til at begrænse trafikken med billig sprit til de skandinaviske lande. Bl.a. blev det fastlagt, at alkohol kun måtte fragtes af større skibe, toldattester skulle dokumentere lovligt salg i modtagerlandet, og myndighederne fik mulighed for at borde og inkvirere skibe længere fra kysten.³⁵⁷ I særdeleshed knyttede der sig store forhåbninger til udvidelsen af grænsen for inkvirering fra 3 til 12 sømil og til samarbejdet med Tyskland, så de givtige smuthuller i mødet mellem nationale lovgivninger kunne lappes.

Årsberetningen fra Rudkøbing Toldkammer for 1927 kunne da også berette, at handlen med mindre fiskerfartøjer i fart mellem Rudkøbing og Kiel var taget af.³⁵⁸ Smugleriet var muligvis blevet stækket, men kun for en stund. De store depotskibe søgte ud på internationalt farvand, hvorfra hurtigtgående fartøjer kunne fragte lasten i land. For Danmarks vedkommende var det især Herthas Flak i Kattegat, der blev det nye tilholdssted for smuglere. De danske, svenske og norske toldfartøjer holdt øje med skibene på behørig afstand.³⁵⁹ Smuglerne skulle tages indenfor den nationale søgrænse, da det ikke var ulovligt at sælge, men ulovligt at bringe i land.

I Norge betød bestræbelserne på at bekæmpe smugleriet angiveligt, at smugleriet faldt i omfang. Til gengæld voksede hjemmebrønderiet.³⁶⁰

Smuglere i et civiliseret land

Vestsjællands Social-Demokrat bragte i december 1933 en større artikel om spritsmuglernes juletravlhed. I artiklen fremhævedes smuglernes forkærlighed for sydlige kyststrækninger på Sjælland, fjernt fra byer og toldvæsen. Avisen nævnte, at smugleriets største marked var Sverige og Finland, hvortil de store depotskibe med tyskproduceret sprit sejlede op igennem dansk farvand. Det danske marked var i denne forbindelse småt, og samtidig var ”vort Land ... så civiliseret og fint at vi ikke deltager aktivt i handlen”.³⁶¹ Det var nok ikke helt sandt. Et godt eksempel på, hvordan

³⁵⁵ Rigsdagstidende, 1921-1922, I, 2530

³⁵⁶ Møller 1990, 206

³⁵⁷ Møller 1990, 240

³⁵⁸ RT, Årsberetning 1927

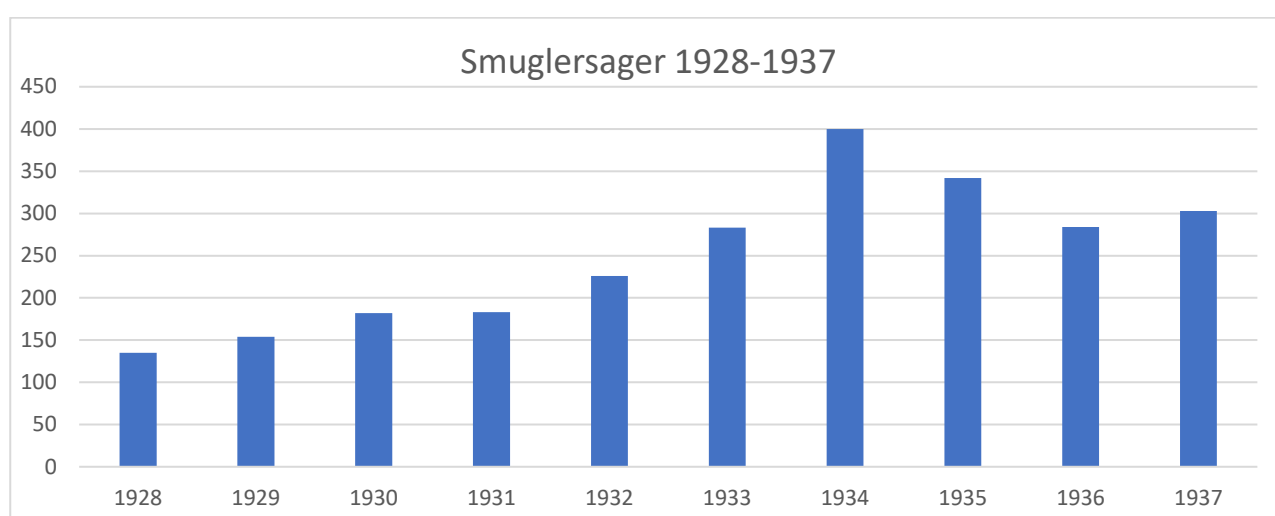
³⁵⁹ Møller 1990, 240

³⁶⁰ Johansen, P. 1994, 107

³⁶¹ Vestsjællands Socialdemokrat, 8. december 1933 s. 5

smugleriet var en integreret del af hverdagslivet, stammer fra Fyns Venstreblad, der i 1934 havde en børnesektion, hvor den foreslåede friluftslæg var "Smuglere og Toldere". Smuglerne skulle gemme en genstand på kroppen og fragte den uantastet af forfølgerne hen til et på forhånd aftalt gemmested.³⁶²

Flere sager fra midten af 30'erne peger på, at smuglerne ikke hørte op. I 1928 var der 128 smuglersager ift. toldlovens § 48 om indsmugling af spiritus, i 1934 400. Sagerne rummer både enkeltmandssager, men også større sager med op til 30 implicerede, og diagrammet siger ikke noget om sagernes omfang, kun antallet.³⁶³ Straffen var i disse tilfælde bøder på op til 20.000 kr., konfiskation af det anvendte fartøj eller fængsling.³⁶⁴



Sagerne dækker perioden efter ophævelsen af det norske spiritusforbud, hvor trafikken nordover var aftaget. Antallet af smuglersager lå dermed også over det norske niveau, hvor der fx i 1934 var 266 sager om spritsmugling, men til gengæld 1.847 sager om hjemmebrænderi.³⁶⁵

I forbindelse med betækningsarbejde blev det opgjort af Statistisk Departement, at antallet af domme for smugleri fra 1926-30 var faldende i Danmark – fra 69 i 1926 til 16 i 1930.³⁶⁶

Misforholdet mellem de to tal, dvs. antal smuglersager og antal domme, kunne pege på mindre sagskomplekser og en generel afprofessionalisering ift. starten af 1920'erne.

³⁶² Fyns Venstreblad, 9. sep. 1934 s. 13

³⁶³ Baseret på Register til journal for smuglerier. Dept. for Told- og Forbrugsafgifter, Toldafgiftskontoret. 1928-1934. Arkivserie: Register til journal for smuglerier (par. 48). Bilag 3. Registeret blev ikke ført udenfor den angivne periode, hvorfor grafen ikke kan udvides til at omfatte perioden før. At registeret netop blev ført 1928-1934 understreger, at smugleriet havde administrativ bevågenhed.

³⁶⁴ Karnov, 11-12

³⁶⁵ Johansen, P. 1994, 248

³⁶⁶ Thorsen, 217

Samtidig var de største danske smuglere offentligt kendte. Det var Niels Gaarden-Jensen, Gamle Jacob og Lars Petersen, kendt som ”den tavse dansker”.³⁶⁷ Alle tre handlede med tyskproduceret spiritus, der blev afsat billigt i Danmark og Sverige. I 1934 beslaglagde tysk toldvæsen en del breve under en razzia hos spritfabrikanten Jürgen Hansen i Kiel. Brevene blev afskrevet og sendt til dansk toldvæsen, da de netop afslørede en dansk forbindelse mellem tyske producenter og svenske forbrugere og afkræfter avisens ovenstående karakteristik af et særligt civiliseret land uden smugleri. Storsmugleren Niels Gaarden-Jensen var blandt brevskriverne. Af Hansens regnskab fremgår det, at Gaarden-Jensen fra 1928 og frem til beslaglæggelsen havde købt 51.120 liter sprit.³⁶⁸ I 1933 havde han indrømmet 30.000 liter.³⁶⁹ Gaarden-Jensen var aktiv i hvert fald frem til 1936, hvor han succesfuldt indsmuglede 3000 liter fra Gdynia til Jægerspris, men blev opdaget i forbindelse med salget.³⁷⁰ Herefter fik han sin egen tobaksforretning på Gl. Kongevej i København, hvor han fortsatte med at tjene sorte penge.³⁷¹

En typisk forretningsgang for et smugleri fra sidst i 1920’erne og ind i næste årti var, at de danske mellemænd sejlede til et af Hansens depotskibe i internationalt farvand, hvor de modtog tusindvis af liter alkohol.³⁷² I små og hurtige både blev fragten sejlet mod Sverige eller Danmark, hvor lasten enten blev hentet på kysten eller nedsænket på et på forhånd aftalt sted, hvor smuglerne kunne afhente det, når de var sikre på, at tolderne ikke var i nærheden. Flere af Hansens breve stammer fra storsmugleren ”Gamle Jacob” med det borgerlige navn Jacob Jørgen Jacobsen, der i et af brevene var ganske frustreret over, at Charles (en af Hansens faste mænd), ikke havde fortalt, hvor varerne fra et smuglertogt var nedsænket: ”Gode ven. Jeg er for tiden i København og det umulig at finde de Vare som de har senket paa et andet sted. Og Charles kan jeg ikke finde her i Byen. Jeg har fået besked om brevet du har sendt til Svendborg.”³⁷³

Gamle Jacob var en sydfynsk sømand, født 28/4 1878 i Vester Skerninge.³⁷⁴ Af kriminalpolitiets rapport over sagen fremgår det, at Jacob havde rollen som den, der skulle finde kunder til at aftage spritten.³⁷⁵ På Jacobsens generalieblad fra Københavns fængsler er smuglerkarrieren tydelig. Han blev indsat første gang i 1926 efter en dom for spritsmugleri. Det første ophold var på 40 dage, men han kom ind igen – Jacobsen blev dømt syv gange fra 1926 til 1935.³⁷⁶ På generaliebladet fremgår

³⁶⁷ Petersen blev straffet mindst 14 gange for spritsmugling. Helsingørs Avis, 9. marts 1934 s. 2

³⁶⁸ Dir. For Toldvæsenet, 2. kontor, ledelsen af Toldvæsenets Patruljefartøjer

³⁶⁹ Sydvestjylland, 11. juli 1933, s. 6

³⁷⁰ Nationaltidende, 16. sep. 1936 s. 10

³⁷¹ Interview med Finn Gaarden-Nielsen.

³⁷² Møller 1990, 240

³⁷³ Dir. For Toldvæsenet, 2. kontor, ledelsen af Toldvæsenets Patruljefartøjer

³⁷⁴ Politiets registerblade: <https://kbharkiv.dk/permalink/post/17-533628>

³⁷⁵ Dir. For Toldvæsenet, 2. kontor, ledelsen af Toldvæsenets Patruljefartøjer

³⁷⁶ Navnekartotek, Københavns fængsler

det også, at Jacobsen af beskæftigelse var sømand og fisker. Af fængslet får han i 1926 følgende skudsmål: ”Morsom fiskertype, gemytlig og slagfærdig”.³⁷⁷

Smuglernetværkene havde deres centrum i København, hvor der var de største afsætningsmuligheder, tæt på Sverige. Storsmuglerne havde siden Første Verdenskrig væltet småsmuglerne af pinden og flyttet tyngden fra de lokales udførsel af forbudte varer til professionaliseret smugleri af spiritus med henblik på både videresalg lokalt samt salg i de tørkeramte skandinaviske broderlande. Øhavet blev stadig brugt til omfattende smuglerier, men nu både som transitfarvand og landsætningsområde.

Det professionelle smugleri tog af i slutningen af 1930’erne. Efter systemskiftet i Tyskland i 1933, hvor nationalsocialisterne kom til magten og begyndte en økonomisk genopretning bl.a. forbundet med omfattende genrustning, var der mindre tysk incitament for deltagelse i den lyssky samhandel. Samtidig var de danske afgifter ikke længere nær så høje som tidligere, og inflationen havde samtidig gjort sit til at udhule afgiftstrykket, ligesom forbuddene forsvandt i flere af de andre skandinaviske lande. Kontrollen var blevet markant forbedret, og en nyindført banderoleordning fra 1928 gjorde afsætningen sværere.³⁷⁸ De cirkulærer og skrivelser, der blev rundsendt til landets toldkamre, ændrede derfor også karakter. Prisforskellen var dog stadig til tyskernes fordel, så småsmugleriet fortsatte blandt fiskere og søfolk. Svendborg Toldkammer advarede derfor fortsat mod, at lokale fiskere provianterede vel rigeligt.³⁷⁹

Varetyperne ændrede også karakter. Der kom flere og flere sager med cigaretpapir, men ellers var småsmuglerne mindre specialiserede end de professionelle. I 1936 udsendte Overtoldinspektoratet for Østifterne en skrivelse om, at de ofte finder, at det cigaretpapir, de beslaglægger, er ”indsmuglet i Provinshavnene”, hvorfor toldvæsnet her bør være ekstra opmærksomme.³⁸⁰

Hvad der især afkrævede myndighederne opmærksomhed i perioden efter 1933, var flere danske søfolks politisk bårne engagement i smugleri af efterretninger og personer ombord på danske skibe.³⁸¹ Den kommunistiske sag stod stærkt blandt fagligt organiserede søfolk med søfyrbødernes formand Richard Jensen i spidsen. Illegale kommunistiske pamfletter, personer og materiale blev fragtet frem og tilbage over Østersøen. Søfyrbøderne var i sagens natur tættest knyttede til dampskibene, som der var få af i Øhavet, hvorfor der ikke er nogle dokumenterede tilfælde af kommunistisk aktivitet på sydfynske skibe. København var centrum i disse illegale netværk, med

³⁷⁷ Københavns Fængsler, Generaliekort for mænd, 8001-8500, 1924-28

³⁷⁸ Thorsen, 217

³⁷⁹ ST, patruljering 1910-1959.

³⁸⁰ ST, patruljering 1910-1959.

³⁸¹ Rosenfeldt, 109. Se desuden Richard Jensens erindringer: ”En omtumlet tilværelse. Erindringer”. Fremad, 1957.

fagforeningsmanden Wollweber midt i spindelvævet. Formentlig er de lokale fartøjer gået ram forbi – de sydfynske sejlskibssøfolk og -skippere var ifølge Richard Jensen og formanden for Sømændenes Forbund, Chr. Borgland, noget fodslæbende, når det kom til faglig organisering.

Smugleri under Besættelsen 1940-45

Den danske handelsflåde blev efter 9. april delt i to: ude- og hjemmeflåden. Hjemmeflåden færdedes i tysk-kontrollerede farvande og ude-flåden var primært under allieret flag. Afspærringen mod Vest betød, at toldindtægterne faldt med 70 % fra 1940 til 1945.³⁸²

I sammenhæng med smugleriet er det hjemmeflåden, der er interessant. I krigens første år var der rigeligt at sejle med, dog under ændrede vilkår. Det var ikke længere kun rederne, der sørgede for befragtning, men Fragtnævnet, hvilket betød en del pligtrejser primært med kul. Samtidig blev den hjemlige fart begunstiget, da lastbilerne manglede brændsel og fragtraterne for indenrigsfart steg.³⁸³

Sømændene ombord fik set krigens konsekvenser på nært hold. De brugte deres rationeringer af fx smør og sukker til at tilkøbe damebekendtskab i tyske havne³⁸⁴, smuglede flygtninge fra Tyskland til Sverige³⁸⁵ eller forsøgte indsmugling af cigaretpapir som før krigen. ³⁸⁶ En større smuglersag i Odense, der opdagedes i 1940, havde i 5-6 år brugt tilsejlende skibe som leverandører af spiritus, cigaretter og fotografiapparater, der var blevet smuglet i land og omsat på lokale restauranter.³⁸⁷

Foranlediget af rationering, faldende udbud og krisetilstand voksede en ny illegal økonomi frem; Den sorte børs. Den sorte børs var primært et marked for handel med sukker, tobak og spiritus, og blev pga. en relativt god forsyningssituation ikke til et marked for fødevarer, i modsætning til andre europæiske lande.³⁸⁸ Det være sagt, var børsen stadig omfangsrig. Mellem 1940 og 1953 blev der afsagt mere end 2.000 domme ved Københavns Byret 3. afd. alene for sortbørshandel. Produkterne til salg på børsen kom både vha. salg, tyveri og smugleri, sidstnævnte særligt af tobak.

Det sandsynligvis mest karakteristiske smugleri under Besættelsen var cigaretsmugleri, foretaget af dem, der havde faste rationer af cigaretter og løs tobak, dvs. tyske soldater. Forholdet er vanskeligt at belyse, fordi de tyske soldater var udenfor dansk jurisdiktion,³⁸⁹ men Claus Bundgård

³⁸² Møller 1990, 318

³⁸³ Hermansen 2011, 187-188

³⁸⁴ Lauring, 38

³⁸⁵ Lauring, 41

³⁸⁶ Lolland-Falsters Stiftstidende, 15. jan. 1942, s. 6

³⁸⁷ Langelands Social-Demokrat, 19. august 1940 s. 5

³⁸⁸ Christensen 2005, 99

³⁸⁹ Møller 1990, 348

Christensen konkluderer dog, at "Overordnet peger meget på, at Værnemagten blev hovedleverandør af cigaretter på den sorte børs"³⁹⁰. "Værnemagts-cigaretter" var således en fast vending under Besættelsen. Især skulle besætninger på tyske patruljefartøjer have været flittige leverandører.³⁹¹ Tobak var særdeles efterspurgt og reelt at regne som hård valuta. Mange fynske bønder begyndte at dyrke tobak under Besættelsen i en skala, der har medvirket til at øge udbuddet.³⁹² I 1943 var der 230 anmeldelsespligtige dyrkere alene på Langeland og dertil en stor portion ikke anmeldelsespligtige.³⁹³

Der blev også etableret illegal handel i de sydfynske byer. I 1943 optrevlede kriminalpolitiet i Svendborg et netværk af kriminelle, der drev sortbørshandel. Op til 100 mennesker var involveret i petroleumstyverier og videresalg af sukker og cigaretter til overpriser. Der var ulovlig handel med tobak i Svendborg tolldistrikt³⁹⁴, samt en del cykeltyverier, sandsynligvis foretaget med videresalg for øje.³⁹⁵ Særligt lokale handelsdrivende var involveret, og det gav, som det er blevet iagttaget nationalt, den sorte børs en karakter af "white collar crime", dvs. kriminalitet begået af personer med relativt høj social status.³⁹⁶

Det er dog et åbent spørgsmål, hvor meget af det handlede, der blev smuglet ind. Der var tyske tropper i Svendborg, heriblandt en del tyske patruljebåde, der blev repareret eller nybygget ved svendborgensiske værfter, men de krydsede ikke grænsen så tit som de kendte patruljebåde ved Rømø, så det er ikke sandsynligt, at der kom store forsyninger ind ad den vej.³⁹⁷

Selvom afgifterne blev sat kraftigt op både før og under krigen, lader det ikke til, at Besættelsen var karakteriseret af markant maritimt smugleri.³⁹⁸ Det grundlæggende kollaps i maritimt smugleri under Besættelsen peger på, at smugleriet var afhængigt af stabile handelsforbindelser og tilstrækkelige og ikke-rationerede forsyninger. Begge dele blev reduceret i takt med krigens udvikling, især i bunden af Østersøen.

³⁹⁰ Olesen, 346

³⁹¹ Christensen 2005, 100

³⁹² Møller 1990, 321

³⁹³ Under 50 planter blev regnet for en hobby. Tolderne talte planterne, når producenten havde indgivet anmeldelse. Ærø Venstreblad, 4. sep. 1945, s. 3

³⁹⁴ ST, 1879-1992 Journal, 1941A-1945A, sag 453 1943

³⁹⁵ Retten i Svendborg, Svendborg Kriminalret. Retsbog for straffesager A, 1942-1944

³⁹⁶ For et eksempel herpå, se Ærø Venstreblad, 19. marts 1943 s. 3.

³⁹⁷ Kirchhoff, 140

³⁹⁸ Møller 1990, 312-313

Historien er en anden i Øresund, hvor tværgående transport af illegale varer, personer og informationer blev intensiveret i løbet af Besættelsen.³⁹⁹ I Sverige kunne man skaffe tøj og mad, der ikke var til at opdrive herhjemme.⁴⁰⁰

Ved de sydlige grænser gik trafikken den anden vej. Flødeskumsfrontens fødevarer viste sig attraktive for udenlandske skibsbesætninger og på færgeforbindelsen mellem Danmark og Tyskland, fra Gedser til Warnemünde, forsøgt ligeledes en del udsmugling til Tyskland.⁴⁰¹

Særligt i krigens sidste år, er der flere sager, der peger på, at Danmark var hjemsted for en organiseret udsmugling af fødevarer til den i stigende grad nødlidte tyske befolkning.⁴⁰²

Tyskland havde ikke meget materielt at byde på i de første år efter krigen. Langt det meste smugleri umiddelbart efter Besættelsens ophør lader til at være over den dansk-svenske grænse, hvor der blev fragtet tobak, tøj og fødevarer ind i Danmark.⁴⁰³ Det var især i havnene, at de eftertragtede varer blev indsmuglet.⁴⁰⁴



Da Fyens Forum i Odense skulle renoveres efter tysk brug under besættelsen, fandt en medarbejder fra telefonvæsenet et udhulet rugbrød, der kunne sættes sammen med søm for at smugle varer ud af landet. Foto: Fyens Stiftstidende/Odense Stadsarkiv.

Delkonklusion: Smuglernes metoder, varer og sociale profil 1914-1945

I modsætning til sidste periode (1850-1914) ses en udkrystallisering af to separate smuglerprofiler, den professionelle smugler og småsmugleren. Den professionelle smugler opstår som følge af de store prisforskelle og uligheden i tilgængelighed af først fødevarer, siden alkohol. De to

³⁹⁹ Petersen, H.M. 2000, 220

⁴⁰⁰ Hahn-Pedersen, 83. Se desuden fodnote 17, s. 95 sammesteds.

⁴⁰¹ Se Social-Demokraten, 7. august 1942 s. 5 og Lolland-Falsters Socialdemokrat, 30. oktober 1942 s. 4

⁴⁰² Demokraten, 18. november 1945, s. 5

⁴⁰³ Gersmann, 97

⁴⁰⁴ Larsen og Sigurdsson, 7

smuglertyper arbejder vidt forskelligt. Småsmugleren arbejder som i sidste halvdel af 1800-tallet primært med udgangspunkt i det maritime erhverv – sømænd eller fiskere, der medbringer eksotiske varer, finere spiritus eller lignende, når de kommer hjem eller går i havn. Smugleriet er et biprodukt af rejsen, hvor det for den professionelle smugler er selve årsagen til at tage af sted.

Johan Lundin og Frederik Nilsson har argumenteret for, at de professionelle spritsmuglere i 1920'erne skal betragtes som dynamiske organisationer, der holdes sammen af sprit, penge og tillid i konstant konkurrence med andre netværk.⁴⁰⁵ Deres fokus på netværk gør dem særligt interesserede i smuglernes distributionskæder, samarbejdsrelationer og graden af tillid mellem aktørerne. De betragter smugleriet som en kæde, der fragter spiritus mellem en producent og en forbruger, hvor smuglerne har fastlagte roller. De finder, at smugleri udøves i tillidsbaserede netværk, hvor der i transnational sammenhæng er tale om strategiske alliancer mellem forskellige nationale netværk, der hver især har en tydelig arbejdsdeling som eksportør, importør eller mægler.⁴⁰⁶ Den sydfynske case er parallel. Småsmuglerne smugler til sig selv og den nærmeste familie og har ikke noget distributionsnetværk eller nævneværdige forbindelser i land, der holder ham forsynet. De professionelle smuglere har derimod faste producenter og er afgørende knyttet til distributionen. Sat på spidsen, så havde den professionelle smugler et kriminelt netværk, det havde småsmugleren ikke. Der er en tæt sammenhæng på størrelsen af distributionsnetværk og mængden af indsmuglede varer. Udviklingen fra Tersgov til Jacobsen viser, hvordan de professionelle smuglere fintunede deres distribution og i løbet af 30'erne foretog en geografisk forskydning ved at fokusere på det store marked i København og øgede deres kapacitet ved at bruge depotskibe i internationalt farvand.

Et oplagt spørgsmål, særligt i forlængelse af Mellemkrigstidens bestræbelser på at forbyde eller begrænse indtaget af alkohol, er, om forbud virker? Smugleriet tydeliggør, at forbud mod en vare, der bredt opfattes som legitimt at forbruge, uundgåeligt vil støde på store udfordringer. Per Ole Johansen har påpeget, at både det norske og amerikanske forbud medførte et fald i alkoholforbruget, men at det sandsynligvis var en situationsbestemt succes betinget af krig og egeninteresse.⁴⁰⁷ Herefter tog smugleriet til og undergravede forbuddene, stærkt støttet af store dele af befolkningen. Det danske system med høje afgifter afstedkom sandsynligvis mindre smugleri og fortsatte midler til statskassen, men sandsynligvis også et højere forbrug i selve forbudstiden.

⁴⁰⁵ Lundin og Nilsson, 18

⁴⁰⁶ Lundin og Nilsson, 30

⁴⁰⁷ Johansen, P., 1994, 219

Den professionelle smugler var (typisk) en yngre mand. Småsmugleren havde en langt bredere social profil, der inkluderede kvinder, købmænd og kaptajner. Indsmuglingsmetoderne er ligeledes forskellige. De professionelle smuglere gemte ikke ting i hulrum eller lignende – de satsede primært på hurtighed, usethed og på ikke at blive standset. De professionelle smuglere havde særlige strategier for overlevering af varer. De nedsænkede deres last på aftalte steder eller mødtes på kysten ved små havne og hvor der var gode adgangsforhold. Forkærligheden for små havne har de dog til fælles med flere småsmuglere. Der er en udpræget teknologisk forskel mellem stor- og småsmuglere. Forskellen mellem stor- og småsmuglere bunder i, at storsmuglerne investerede i hurtigtgående motorbåde, radioteknologi og biler, der tvang tolderne til at følge trop og efterlade cykler og robåde i vej- og vandkanten. Teknologien blev dermed en faktor i smugleriets udvikling, der gav perioden et vist præg af våbenkapløb med smuglerne i førertrøjen. Der anvendtes dog også lokale fiskerbåde. Småsmuglerne brugte de erhvervsfartøjer, der alligevel var i fart.

Smuglervarerne er for småsmuglerne ganske varierede: bolscher, frugt, finere spiritus og lignende bærer præg af hjembragte eksotika. De professionelle smuglere var mere ensidige – her handlede det om spiritus i så store mængder som muligt. Der er således en klar sammenhæng mellem de stærkt øgede afgifter på spiritus og spiritussmugleriet. Kildematerialet muliggør ikke et samlet og systematisk datagrundlag for at vurdere omfanget af hverken fødevare- eller spiritussmugleriet. Materialet er mere springende i karakter, men det er dog en kendsgerning, at omfanget var signifikant, og større end hidtil erkendt. Samtidig havde alkoholafgifterne også den ønskede effekt – forbruget faldt.

De øgede afgifter, professionaliseringen og samarbejdet mellem smuglere og købmandsforretninger, skibsproviantører og redere viser, at smugleriet i 1914-1945 ofte bevæger sig på trin to på den kriminologiske trappe. Smugleriet går oftere og oftere i land, hvor det integreres i smugkroer og virksomheder, hverdagsliv og børnenes leg. I perioder, som i starten af tyverne og under Besættelsen, er smugleriet dybt integreret i større virksomheder og blandt kongelige hofleverandører, og den sorte børs under Besættelsen har politiske og administrative berøringsflader, der undtagelsesvist indikerer en placering på trappens tredje trin. Ovenstående gælder især for det professionaliserede smugleri. Når det handler om småsmugleriet til eget forbrug er det et spørgsmål, hvor organiseret det i realiteten er – her er man konsekvent på første trin.

Den sorte børs opstod dog ikke i vakuum. Undersøgelser fra 1920'erne peger på, at tre fjerdedele af undersøgte skatteydere (ca. 1400 landmænd) havde underdeklareret, sandsynligvis med politisk

støtte fra ledelserne i de dengang talrige sognekommuner.⁴⁰⁸ Udsagn peger på, at de, der blev fanget i stikprøvekontrollen, følte sig endog meget uretfærdigt behandlet, når det nu var noget, alle gjorde. En landsdækkende formueoptælling i forbindelse med pengeombytningen i juli 1945 godtgjorde, at der minimum var tale om en underdeklarering på 15-16 %. Den sorte økonomi var vidtforgrenet – og det blev endnu tydeligere i årtierne efter krigen.

⁴⁰⁸ Mogensen, 157

Kapitel 3: Massesmugleriet 1945-2000

De femoghalvtreds år fra 1945 til 2000 dækker over den periode, hvor smugleriet i Øhavet sandsynligvis både har det største og det mindste omfang. I 1950'erne var det opdagede smugleri næsten udelukkende knyttet til danske erhvervsskibe.⁴⁰⁹ I 1960'erne blev smugleriet mere bredspektret og udviklede sig fra indførsel af cigaretter på danske erhvervsskibe til et pluralistisk smuglerlandskab af professionelle storsmuglere, lystsejlere, der smuglede til eget forbrug, og færgeruter, der institutionaliserede smugleriet blandt turister fra hele landet og pensionister fra lokalområdet. Efter tilslutningen til EF i 1973 reduceres prisforskellen mellem Danmark og dets nabolande, herunder særligt Tyskland, i væsentlig grad, samtidig med at de tilladte mængder, man kunne medbringe ved grænsehandel, steg. Storsmugleriet blev fra 1980'erne gradvist fokuseret på illegale stoffer, mens småsmugleriet fortsatte med almindelige forbrugsgoder. Små- og storsmugleriet af almindelige tilgængelige forbrugsvarer som spiritus og cigaretter bortfaldt stort set sidst i 90'erne og spritfærgerne lukkede. Herefter er det maritime smugleri stort set væk.

De foregående kapitler har vist, at smugleriet har tæt sammenhæng med områdets maritime erhverv, der i denne periode er under stor forandring. Lokalhistorikeren Kaj Nykjær Jensen kunne i 2003 konstatere, at de selvejede coastere, der var så hyppige i 60'erne, efterhånden var lige så sjældne som bramsejlsskonnerter.⁴¹⁰ Erhvervet havde efter krigen flere gode årtier, hvor store dele af Danmarks coasterflåde var hjemmehørende i de gamle træskibscentre. Omkring 1950 var der 69 hjemmehørende skibe fordelt på motorskibs- og dampskibsrederier i Øhavet.⁴¹¹ Konkurrencen fra især lastbiler reducerede antallet af skibe under 500 BRT fra midten af 1970'erne, men indtil da var der flere gode årtier.⁴¹² Skibene i den danske handelsflåde blev samtidig større og koncentreret omkring færre havne. Omstillingen til containerfragt gik Øhavet forbi og havne som Svendborgs, der i 1800-tallet havde været blandt nationens vigtigste, kunne ikke længere tage imod de store skibe, der fik en større dybgang og stillede store krav til godshåndteringen. Som funktion heraf faldt mængden af gods over kaj og antallet af anløb stødt.⁴¹³ Det siger noget om udviklingen, at et

⁴⁰⁹ Passagerne om smugleriet på coasterne bygger på Jensen, Nils Valdersdorf: "A traditional sport: Smuggling among South Funen sailors, 1950-1990" i *Journal of Maritime History* (Accepteret til publikation i maj 2021). Artiklen fokuserer på sømandssmugleriet 1950-1990, sømændenes mundtlige fortællekultur og fartøjet som sted. Udarbejdelsen fandt sted under ph.d.-forløbet. Teksten fra artiklen indgår i afhandlingens kap. 3, 5 og 7 i en viderebearbejdet og udvidet form, men der er tekstsammenfald.

⁴¹⁰ Jensen, K.N. 2003, 42

⁴¹¹ Danmarks skibsliste, 1950: <https://www.sbib.dk/danmarks-skibslister.10834.aspx>

⁴¹² Petersen, H.M., 2013, 26

⁴¹³ Jensen, K.N. 2003, 14

Triple E containerskib fra Mærsk fra 2013 har tre gange den samme lasteevne som hele den sydfynske træskskibsflåde tilsammen havde under højdepunktet omkring år 1900.⁴¹⁴

Som ovenstående eksempler viser, så øgede den globale integration sin hastighed væsentligt i denne del af undersøgelsesperioden. Samtidig skiftede Danmark karakter. I 1960'erne blev landbrugets eksport for første gang nogensinde overhalet af industrieksporten. Urbaniseringen og velstanden voksede hastigt, og velfærdsstaten tog form. Højkonjunkturer og reallønsstigninger skabte et hidtil uset masseforbrug og en stigende rejseaktivitet. Skattetrykket, forstået som skatteindtægter ift. BNP, havde været stigende siden 1930'erne og den udvikling accelererede i 1960'erne indtil skattetrykket igen fladede ud i slutningen af 1980'erne.⁴¹⁵ Hvordan præger denne samfundsmæssige omkalfatring smugleriet?

Smugleri i 1950'erne

De første tegn på smugleri efter krigen stammer fra 1950'ernes begyndelse, hvor indførslen af tyske varer, eller amerikanske varer via Tyskland, fandt sted. Cigaretter, spiritus, finere spiritus og cigaretpapir var blandt de hyppigst smuglede varer. Det var samtidig dem, der var belagt med de højeste afgifter, der fik endnu et nøk opad efter krigen.⁴¹⁶ Især skulle polske kulkibe have været notoriske smuglerskibe.⁴¹⁷ Den bedste dokumentation af periodens tidlige smugleri stammer fra Svendborg Toldkammer, der fra 1951-58 samlede deres anholdelsessager i et mindre arkiv. Det er værd at bemærke, at der er talrige prominente lokale erhvervsfolk og politikere i materialet. De tre arkivkasser indeholder hundredvis af læg, der kan deles op tre kategorier: lystsejlersmugleri, smugleri på fiskefartøjer og smugleri på erhvervsskibe.

Lystsejlads gik i 1950'erne og særligt med velstandsstigningen i 1960'erne fra at være en nichesport for velhavere til gradvist at få et mere folkeligt islæt. Det betyder, at lystsejlere for første gang begynder at dukke op i toldkammerets materiale, selvom lystsejlads har været drevet i foreningsregi i Svendborg siden 1866. Adskillige lystsejlere tog i starten af 50'erne turen fra Tyskland og ind i danske farvand med store mængder varer købt på udførsel. For flere af lystfartøjerne var der tale om gentagelser. Vognmand MJ, Svendborg, vedstod sig fx tre ture med sit lystfartøj, og en pensioneret skibsfører tilstod samlet 5 ture med sin lystbåd. Turene foregik

⁴¹⁴ Baseret på, at et triple E skib har kapacitet til 18.000 containere ombord og 194.849 BRT. Sammenholdt med Mortensøn 1987, 15

⁴¹⁵ Johanson, 5

⁴¹⁶ Gersmann, 121 + 127

⁴¹⁷ Larsen og Sigurdsson, 14

sammen med andre søfolk, både pensionerede og erhvervsaktive. De fleste ture skete i sejlsæsonen. Rapporterne beretter om relativt store mængder.⁴¹⁸

Flere større toldsager fra midten af 50'erne peger på, at de sydfynske fiskermiljøer stadigvæk var arnested for vidtstrakt småsmugleri. Farten gennem Kielerkanalen blev vedvarende brugt af de relativt store fiskerflåder i Lundeborg, Søby og Bagenkop. Toldvæsenets patruljeringsafdeling blev i 1950'erne hyppigt gjort opmærksom på fiskere, der sejlede gennem Kielerkanalen og derfor havde mulighed for at proviantere.⁴¹⁹ I 1951 fandt toldvæsenet på Ærø 50 flasker spiritus og 10.000 cigaretter på fartøjer fra Søby.⁴²⁰

Fiskerne handlede fortsat til havs med forbipasserende skibe. Motorskibet GUNNA af Rudkøbing blev i 1958 beslaglagt af tolderne i Vordingborg, da skipper Carl Harder Andersen var anklaget for at have indsmuglet 36 flasker spiritus og 1.110.000 cigaretter. Tolderne kendte hans indkøb i Tyskland, men da skibet lagde til kaj i Vordingborg, var det tomt. Selv hævdede Andersen "at han om natten solgte al spiritussen og alle cigaretter til folk ombord i en halv snes fiskerbaade, han i sin ensomme sejlads mødte på Østersøen".⁴²¹ Andre episoder peger på, at man i fiskerkredse også havde andre metoder til at omgå kontrol. I 1953 skrev toldopsynsmanden på Skarø til toldkammeret og fortalte, at han og sønnen under en rutine-inkvirering på et fiskerfartøj havde overhørt skipper fortælle, at plomberinger var noget man selv kunne sætte og bryde igen. Toldopsynsmanden fandt da også plomberinger med fejl og konfronterede fiskeren dermed, hvorefter denne havde repliceret, om toldopsynsmanden "for at undgå vrøvl" ikke bare kunne lade som om det var i orden?⁴²²

Erhvervsskibene fylder mest i toldvæsenets materiale. Ærø Avis konstaterede i 1958 at "myndighederne i de sidste tre aar har behandlet henved 400 smuglerisager mod førere af smaaskibe... fortrinsvis i forbindelse med sejlads mellem nordtyske og sydfynske havne".⁴²³ En gren af skibstrafikken, der fik særlig opmærksomhed fra toldvæsenet, var koksfarten mellem Svendborg og Flensborg. Tolder Hans Helge Christensen kobler tendensen med smugleri af "skarpe varer" med tidens lave fragtrater.⁴²⁴ Toldvæsenets interne rapporter viser, at "toldopsynet gennem længere tid havde haft en del af de mindre lastfartøjer, der til stadighed sejlede i koksfarten Svendborg-Flensborg, mistænkt for indsmugling af højtbeskattede varer til Svendborg".

⁴¹⁸ ST, Anholdelsesregnskaber, 1952-55

⁴¹⁹ ST, patruljering 1910-1959.

⁴²⁰ Sjællands-Posten, 17. aug. 1951 s. 6

⁴²¹ Ærø Venstreblad, 6. feb. 1958 s. 2

⁴²² ST, patruljering 1910-1959.

⁴²³ Ærø Venstreblad, 4. juni 1958 s. 3

⁴²⁴ Petersen, H.M. 1995, 94

Man rettede derfor henvendelse til toldkammeret i Åbenrå for at få oplyst en række navngivne skibes provianteringsmønstre særligt med hensyn til ”usædvanligt store mængder højtbeskattede varer på udførsel”.⁴²⁵ Åbenrås oplysninger dannede basis for flere toldsager. Et eksempel herpå er skibsfører WR, der ifølge Åbenrås oplysninger på tre ture i januar-februar 1954 havde indkøbt forskellige varer. WR blev med udgangspunkt i de tre ture inviteret ind til forhør på toldkammeret, hvor han tilstod betydeligt større smuglerier i månederne efter de tre ture, der var mistankens udgangspunkt. Han havde fra 18/2 1953 til 6/2 1954 indsmuglet 25 flasker forskellig spiritus, 6200 stk cigaretter, 3,35 kg tobak og 100 pakker cigaretpapir. Ved anløb i dansk havn var varerne ”blevet holdt skjult for toldvæsenet” og efterfølgende enten forbrugt eller gemt på hans bopæl. Smugleriet var sket i samarbejde med letmatrosen og kokken.



En toldkontrol i foråret 1952 i farvandet ud for Svendborg, måske foranlediget af de mange sager i småskibsfarten? Fyens Stiftstidende var med ombord på toldfartøjet. Foto: Fyens Stiftstidende/Odense Stadsarkiv.

Det var kendetegnende for linjefarten, at kaptajner og søfolk fik mulighed at skabe relationer i land. Det førte til anklager om bestikkelse. I en domsudskrift nævnes en sag mod skibsfører AE, Svendborg, der som fører af et lokalt motorskib fra den 14. januar 1952 til 16. december 1953, foretog ca. 40 anløb af Flensborg og ved ankomsten til dansk havn udlod at informere det danske toldvæsen om 214 flasker spiritus, 38.110 stk. cigaretter, 1400 stk. cigarer og 100.000 blade

⁴²⁵ Anholdelsesregnskaber for Svendborg Toldkammer, 1954-56

cigaretpapir. Den samlede bøde blev på 18.058 kr. og 25 øre dvs. ca. 300.000 kr. i 2019. De store mængder blev bl.a. brugt til at smøre AE's vej gennem systemet: "tiltalte har trakteret toldembedsmændene med såvel alkohol som cigaretter" og flittigt skænket alkohol til kranførere, havnearbejdere og andre på havnen "således at han og skibet kunne få en bedre behandling".⁴²⁶

De bevarede toldkilder fra 1950'erne fortæller om smugleri særligt ombord på erhvervsfartøjer. Sømandserindringer fra perioden understreger samme forhold, når det gælder det uopdagede smugleri. Radiotelegrafist Mogens Falk har i sine erindringer om perioden 1951-52 beskrevet sin første tid til søs: "Som andre ombord havde jeg skjult adskillige kartoner med cigaretter med henblik på salg i land."⁴²⁷ Mogens Falk fortæller, at det ikke kun var kahytterne, der var i brug som skjulesteder: "Maskinerne er dieselmotorer, som via skrueaksler gennem lange skruegange er forbundet til skibets 2 skruer. Disse skruegange var et yndet gemmested for smuglercigaretter, men det vidste tolderne efterhånden lige så godt som os andre!".⁴²⁸ At komme fra borde med smuglervarerne var vanskeligt, men Falks far puttete tobak i lommerne og en anden slægtning "snød tolderne med et tæppe viklet om en kasse "Hofnar" cigarer".⁴²⁹

En ting var det smugleri, sømændene foretog i hjemlige farvande. Varer, købt til udførsel, blev solgt i udlandet. Poul Larsen, der var coastersømand og særligt sejlede på Færøerne, fortæller: "En anden ting, som også gav godt økonomisk, var at smugle spiritus til øerne. Vi købte spiritus helt legalt hos skibshandleren i Danmark, til almindelig butikspris. Det kunne vi så sælge på øerne med op til 200 % fortjeneste. Derudover havde vi, hvad vi kunne få på udførsel, og her var fortjenesten endnu højere. Det var ikke helt ufarligt at drive denne sport. Ikke at vi var bange for tolderne, de var som regel de første til at købe".⁴³⁰

Toldloven af 1960

Toldvæsnets arbejde byggede efter krigen på Toldloven af 1924, der først og fremmest var en teknisk revision af Toldloven af 1908 samt vedtagne bestemmelser fra den mellemliggende periode. Reelt var toldlovgivningen stadig ganske afhængig af Toldforordningen fra 1797.⁴³¹ Udviklingen af EF og EFTA, samt dansk medlemskab af sidstnævnte frihandelsorganisation i 1960, gjorde en større reform påkrævet. I modsætning til de europæiske partnere, der brugte toldtariffer til industribeskyttelse, havde Danmark i vid udstrækning brugt importregulering. Det ville sætte dansk industri i en udsat position, så regeringen søgte at harmonisere dansk lovgivning med de

⁴²⁶ Anholdelsesregnskaber for Svendborg Toldkammer, 1954-56

⁴²⁷ Falk, 19

⁴²⁸ Falk, 32

⁴²⁹ Falk, 21

⁴³⁰ Larsen, P.E., 22

⁴³¹ Gersmann, 64

internationale organisationers bl.a. med overgang til Bruxelles-nomenklaturen, EU's toldsystem.⁴³² Forbrugsafgifternes betydning for statskassen var siden 1880 blevet stadig større, og karakteristisk for toldens faldende betydning blev Toldloven af 1960 vedtaget uden større bataljer i modsætning til Toldloven af 1908.⁴³³ Tolden blev fjernet mellem Danmark og de øvrige EF-lande i 1978.⁴³⁴

Finansminister Viggo Kampmann argumenterede for, at selvom den nye toldlov betød toldstigninger på nogle varer, var Danmark stadig et "lavtarifland"⁴³⁵ efter reformernes gennemførelse. Over de næste ti år skete en gradvis tilpasning til EFTA-tolden. De fleste sydfynske aviser hæftede sig ved tolden på traktorer, men reelt kom der en ret høj told på tobaksvarer, øl, radio- og fjernsynsmodtagere og flere stoffer.⁴³⁶ På cigaretter blev tolden næsten fordoblet for at beskytte de danske tobaksfabrikker.⁴³⁷

Dermed lagdes en væsentlig del af grunden til det næste årtis stigning i tobakssmugleri både blandt professionelle smuglere og småsmuglere. Først behandles de professionelle smuglere, dernæst småsmuglerne.

Professionelle smuglere

De tyve år fra 1960-1980 var rammen om en voldsom intensivering af særligt cigaretsmugleriet på flere fronter. Cigaretsmugleri havde allerede da nogle årtier på bagen, især i Øresund.⁴³⁸ Særligt bemærkelsesværdig var genprofessionaliseringen af smugleriet, der fik sit udtryk i speedbådssejlende storsmuglere, der med base i København brugte det sydfynske farvand til transport af store mængder cigaretter. Udviklingen af det lokale smugleri væver sig derfor sammen med den nationale udvikling, hvilket giver det følgende afsnit om de professionelle smuglere en national karakter. I afsnittet om småsmuglerne er vi igen tilbage med et sydfynsk udgangspunkt.

Forudsætningen for smugleriet var de store prisforskelle, der blev etableret med toldreformerne af 1960 samt det særlige forhold, at Østbloklandene var villige til at sælge cigaretter uden afgifter til danske smuglere i bestræbelserne på at få tiltrængt valuta og informationer. Det betød, at en pakke rød Prince i Danmark kunne sælges for 7 kr., men kunne indkøbes i Polen og Østtyskland for 1

⁴³² ST, Toldlovsforslag 1957-1968 (B/68)

⁴³³ Mørch, 156. Toldloven af 1960 omtales nogle steder som Toldloven af 1959, sandsynligvis fordi det var her, at lovforslaget blev fremlagt.

⁴³⁴ Berner, 46

⁴³⁵ Gersmann, 73

⁴³⁶ Gersmann, 74

⁴³⁷ Gersmann, 76

⁴³⁸ Møller 1990, 301

kr.⁴³⁹ Fortjenesten blev 20-30 kr. pr. karton.⁴⁴⁰ Smuglerierne fik efterhånden et stort omfang i forhold til den legale handel.

Samtidig fortsatte småsmugleriet, gerne som lystsejlersmugleri eller via de spritfærger, der gradvist blev etableret. Der var tale om en vis arbejdsdeling. En rapport fra toldvæsenet viser i 1979 en alvorlig stigning i smugleriet, hvor ”de professionelle tager røgen, amatørerne spritten”.⁴⁴¹ Der var markant flere småsmuglere end storsmuglere, ift. tolderne i forholdet 9:1.⁴⁴² Smugleriet i erhvervsfartøjerne, der var ganske fremtrædende i 1950’erne, træder til gengæld i baggrunden i toldvæsenets arbejde.

Speedbådssmuglerierne

Tolderne berettede i 1960’erne om stigende professionalisering af cigaretsmugleriet. Jens Boe Larsen, der startede i toldvæsenet i maj 1966, fortæller, at cigaretsmugleriet startede sidst i 60’erne. Det var medlemmer af den københavnske underverden, der overtog cigaretsmugleriet fra ”små havnesmuglere” og systematiserede den i en sådan grad, at de hentede store partier cigaretter næsten dagligt eller i hvert fald flere gange om ugen. En af første storsmuglere, Aleksander Blask, viser den udvikling. Han startede sin forretning med opkøb af varer fra sømænd, før han gik over til samarbejde med speedbådssmuglere, der fragtede Østblok-cigaretter til Danmark.⁴⁴³ Farten og mængden blev øget i samme ombæring. 1950’ernes fragtskibe med hemmelige rum blev erstattet af hurtigtsejlende speedbåde, toldvæsenet ikke havde en chance for at indhente.⁴⁴⁴ I en avisartikel fra 1967 angives, at toldvæsenets fartøjer maksimalt kunne skyde 18-20 knob, mens smuglerfartøjerne lå på 25-30 knob.⁴⁴⁵ Med den fart må speedbådene have været utroligt hårde at sejle med, men det hindrede ikke, at modellen fik en stor succes. Aleksander Blask var en af de første til at systematisere den forretningsmodel, bl.a. ved indkøbet af båden SMUGGLER, et af Nordens hurtigste fartøjer, hvormed han kunne nå flere ugentlige ture.

Udførselslandene var i begyndelsen Østtyskland og Polen, senere blot Polen og derefter Vesttyskland. Leon Owild har i sine erindringer fortalt, at man indledningsvist samarbejdede med de østtyske myndigheder, men dette samarbejde stoppede, da Danmark og Vesten anerkendte

⁴³⁹ Facius og Mathiasen, 89

⁴⁴⁰ Vilstrup, 105

⁴⁴¹ Politiken, 7. januar 1979, sektion 1, side 1

⁴⁴² Forholdet gælder antallet af smuglere, ikke mængde. Samvirke, juli 1966 (1) s. 18-20.

⁴⁴³ Facius og Mathiasen, 94

⁴⁴⁴ ST, Diverse oplysninger vedr. Smugleri 1968-71

⁴⁴⁵ BT, 5. august 1967

Østtyskland (det skete i 1973) og Østtyskland som led i aftalen påbegyndte forfølgelser af smuglerne.⁴⁴⁶

Smugleriet fra Polen fortsatte i længere tid: ”Smuglerierne fra Polen til Danmark gik i det store og hele gnidningsløst, fordi vi dengang i 60’erne og langt op i 70’erne ingen problemer havde med de polske myndigheder” bemærker Leon Owild i sine erindringer.⁴⁴⁷ Også vesteuropæiske lande kunne være afsendere. I 1969 fangede toldfartøjet Høgen speedbåden ADMAR i Langelandsbæltet, 1,5 sømil fra kysten, medbringende knap 1 million cigaretter af mærket Pall Mall, der alle var indkøbt i Holland.⁴⁴⁸ Danmark var samtidig transitland. Svenske smuglere brugte Rødbyhavn til transport af mellem 2500-5000 transistorradioer i 1972. Der smugledes ligeledes i internationale tog og af vognmænd i større logistik-virksomheder.⁴⁴⁹



En ladning smuglercigaretter fra Polen ca. 1965. De danske smuglere fragtede efterspurgte mærker, dvs. især amerikanske. Cigaretterne blev solgt fra de polske lagre af cigaretter til international skibsprovisionering. Toldmuseet/Rigsarkivet.

De mange ladninger med smuglervarer blev landsat på de sydlige kyster fra Ærø til Lolland og helt op til Køge Bugt. Blask hentede ladninger i Svendborg og juni 1968 udråbte Ekstrabladet Langeland til et smuglerparadis, hvorefter avisen selv forsøgte sig med smugleri.⁴⁵⁰ Distributionen

⁴⁴⁶ Owild, 160

⁴⁴⁷ Owild, 37

⁴⁴⁸ DT, 5. kontor, Diverse sager om smugleri 1964-70

⁴⁴⁹ DT, 5. kontor, Diverse sager om smugleri 1969-78, kasse 5

⁴⁵⁰ DT, 5. kontor, Diverse sager om smugleri 1970-74 kasse 2

var et afgørende led i smugleriet. Ofte solgte storsmuglerne til medarbejderne på store lokale virksomheder. Om forholdene i København fortæller Jørn Laef, at de ansatte på B&W og NKT ”kunne jo aftage alt, hvad jeg kunne skaffe, alle de cigaretter, jeg overhovedet kunne slæbe derud”.⁴⁵¹ Laef brugte gerne kantinerne til distributionen. Andre smuglere brugte mindre værtshuse eller store offentlige arbejdspladser fx Rigshospitalet, hvor der i 1969 blev distribueret 200.000 indsmuglede cigaretter gennem 30 aftagere.⁴⁵² Byggepladser blev også frekventeret af distributørerne.⁴⁵³

Speedbådssmuglerierne sendte lokale toldere på overarbejde. Toldvæsenets patruljearkiv bugner af patruljenoter, hvor afsidesliggende lokaliteter i Øhavet som bl.a. Ristinge kontrolleres for speedbådssmugleri. Patruljeringen var ofte rygtebaseret.⁴⁵⁴ Tolderne arbejdede i speedbådssmugleriets første tid i blinde uden radio og hurtigtgående søværts støtte.

Toldmedarbejder Laurits Bisgaard fortæller i et interview med DR, at smuglerne i starten af 60’erne havde frit lejde, da tolderne havde få remedier at bekæmpe dem med. Strafferammen var mild – det samme som at køre uden lygter og ”det var jo en hel flåde, der gik over Østersøen dengang”.⁴⁵⁵ Rygter er som kildegruppe ikke interessant, fordi sandhedsværdien skal undersøges, men fordi rygter illustrerer, hvad en samtid troede var muligt. Baseret på de rygter, toldvæsenet gjorde brug af i efterforskningen, er det tydeligt, at toldvæsenet troede på vidtstrakt smugleri i Øhavets landdistrikter.

Det synlige smugleri sidst i 1960’erne følges af politiske debatter om smugleriets årsager og dets bekæmpelse. Samtidig var der et stort behov for modernisering af toldvæsenets arbejdsgange.⁴⁵⁶ En ny toldkommission fik i 1967 til opgave at gentænke både toldvæsenets håndtering af varer samt smuglerikontrollen.⁴⁵⁷ I 1969 reorganiseredes det lokale toldvæsen, der blev samlet under Svendborg Distriktstoldkammer. Distriktstoldkammeret styrkede hurtigt ”kontrollen med aktiviteter på de erfaringsmæssigt særligt smuglerifarlige strækninger”⁴⁵⁸ med brug af helikopterflyvninger langs de sydlige kyster, Langeland og Ærø, især med fokus på motorbådene ”Coronet, Smuggler og Fjord, samt efter andre mistænkelige mindre fartøjer”.⁴⁵⁹ De første

⁴⁵¹ Laef, 84

⁴⁵² DT, 5. kontor, Diverse sager om smugleri 1964-70

⁴⁵³ DT, 5. kontor, Diverse sager vedr. smugleri 1970-74, kasse 3

⁴⁵⁴ ST, Diverse oplysninger vedr. smugleri (1968-1971)

⁴⁵⁵ Bojesen, 18:20

⁴⁵⁶ Gersmann, 106

⁴⁵⁷ Statens arkiver har kommissionens arkivalier.

⁴⁵⁸ Svendborg toldkammer, Diverse oplysninger vedr. smugleri (1968-1971)

⁴⁵⁹ Svendborg toldkammer, Diverse oplysninger vedr. smugleri (1968-1971)

smuglere fokuserede på lollandske kyster, men da kontrollen der blev skærpet, rykkede de til Øhavet.⁴⁶⁰

Nettet blev mere og mere fintmasket – og ressourcerne større. Også lovmæssigt blev der oprustet. Toldloven af 1970 beskriver eksempelvis, hvordan indehaveren af et skib fyldt med højafgiftsvarer ikke er uskyldig, til det modsatte er bevist. Bådejeren skulle sandsynliggøre, at varerne ikke var til indsmugling.⁴⁶¹ Lejlighedsvis helikopterbistand, samarbejde med marinen og politiet samt brug af højteknologisk kommunikation blev til i et stadig kapløb med de ressourcestærke smuglere. En berømt episode omhandler netop en smuglerbåd, der blev jagtet ind i Nyhavn af en lavtflyvende helikopter.⁴⁶² Straffen for smugleri var på dette tidspunkt maksimalt to år, så flere kom hurtigt ud igen og genoptog deres erhverv.



Speedbådene var smuglernes største investering. Når toldvæsenet beslaglagde et fartøj, blev det ofte løftet ud af vandet, for at smuglerne ikke skulle tilbageerobre fartøjet om natten. Billedet er fra Svendborg og taget i sidste halvdel af 1960'erne af Mogens Græns, der var en af FALCK-redderne.

Foranlediget heraf opbyggede direktoratet for toldvæsenet, 5. kontor, et arkiv over de speedbåde, der blev observeret for smugleri 1964-1975. De hundredvis af fartøjer, ofte Coronet-både, var

⁴⁶⁰ Langelands Folkeblad, 31. aug. 1967, s. 3

⁴⁶¹ Toldloven af 1970, § 124. Derudover giver §117 finansministeren magt til samarbejde om smugleribekæmpelse med fremmede stater, sandsynligvis i forlængelsen af konflikten med Polen og Østtyskland.

⁴⁶² Dahlberg, 158

hurtigtsejlende motorbåde ofte hjemmehørende i Køge og København. Arkivet er bygget op med billeder af bådene taget i forskellige havne og i flere tilfælde med de kendte ejere af fartøjerne, om end smuglerne også havde for vane at stjæle eller låne fartøjer.⁴⁶³ Samtidig etableredes et mindre arkiv baseret på smuglernes navne, biler brugt til smugleri, foretrukne afgangshavne og -lande samt korrespondance med udenlandsk toldvæsen om specifikke grupperinger.

I januar 1971 forsøgte to smuglere indsnigelse af 2 millioner cigaretter på fiskekutteren TOVE. Anvendelsen af kutteren, der havde mindre motorkraft, men også større lastkapacitet, var en udvikling af speedbådssmugleriet. Fiskekutteren kom ind i dansk farvand vestfra, men radarstationen i Gedser opdagede den og alarmerede toldvæsenet, der sendte en toldkrydser afsted. TOVE afviste toldkrydseren, der senere fik assistance af et marinefartøj fra Bagenkop.⁴⁶⁴ TOVE blev vædret og roret ødelagt. Herefter blev smuglerne bugseret mod Gedser. Man forsøgte at borde skibet, men pga. høj sø kom kun én politimand ombord, hvilket smuglerne brugte til deres fordel. De krævede frit lejde til fordel for løsladelsen af tjenestemanden. Det fik de, og TOVE sejlede derefter sydpå, hvor den led havari på kysten ved Warnemünde. Episoden understreger styrkeforholdet mellem toldere og smuglere. Selvom tolderne fremhævede forbedret radioindsats og samarbejde med marinen som en styrkelse, så havde smuglerne stadig hurtigtsejlende fartøjer og muligheden for at skubbe ubevæbnede toldskibe væk med bådshager.⁴⁶⁵ Situationen var uholdbar, og det dengang socialdemokratiske folketingsmedlem Mogens Camre opfordrede justitsministeren til at etablere et samarbejde med de implicerede Østersø-lande – også Østtyskland, der ikke var anerkendt af Danmark. Ifølge Camre var det dog ikke en hindring, da et ægte socialistisk land, ikke burde kunne ”modsætte sig bekæmpelse af økonomiske forbrydere”.⁴⁶⁶

TOVE-sagen blev forsøgt udlagt som et vendepunkt i relationen til Polen. Efter anerkendelsen, hvorefter Østtyskland lukkede for smuglertrafikken, blev Polen den primære afrejsedestination. Her kunne smuglerne proviantere uhindret og Polen ønskede udenlandsk valuta. Udenrigsministeriet arbejdede på at lukke hullet og kunne offentliggøre fremskridt i forhandlingerne i 1971 i forlængelse af TOVE-sagen.⁴⁶⁷ Smuglersager med udførsel fra Polen i stor stil fortsatte dog i længere tid. Blask og Bent Ricardo skulle i løbet af maj og juni 1977 have importeret 2 millioner cigaretter i 5 ladninger fra netop Polen.⁴⁶⁸ Arkiverne rummer eksempler på fortsatte speedbådssmuglerier fra 1978⁴⁶⁹ og avisomtaler af speedbådssmuglerier helt frem til

⁴⁶³ DT, 5. kontor. Sager om både observeret for smugleri 1964-1975, A-L.

⁴⁶⁴ Se artiklen af Kjeld Bressing for forløbet.

⁴⁶⁵ Se også Langelands Folkeblad, 19. sep. 1970 s. 13

⁴⁶⁶ Bornholmeren, 3. februar 1971 s. 1

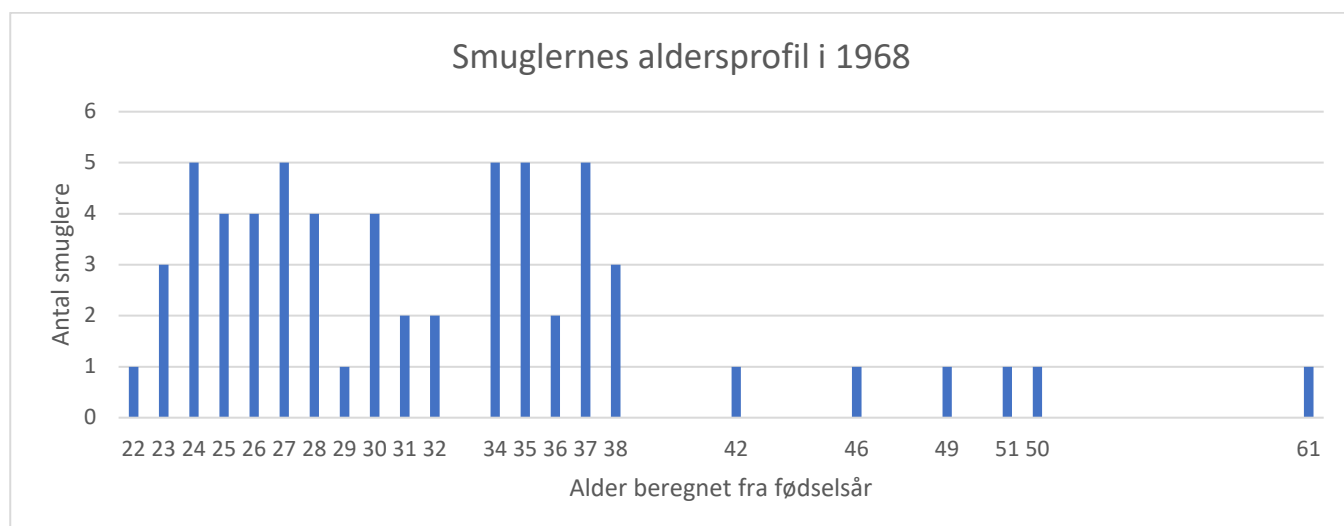
⁴⁶⁷ Bornholmeren, 27. februar 1971 s. 2

⁴⁶⁸ DT, 5. kontor, Diverse sager om smugleri 1969-78, kasse 5

⁴⁶⁹ DT, 5. kontor, Diverse sager om smugleri 1969-78, kasse 5

1987.⁴⁷⁰ Afviklingen af samarbejdet mellem smuglerne og Østblokken foregik parallelt med den generelle afspænding i Den Kolde Krig efter SALT-I nedrustningsaftalen i 1973. Polen udleverede for første gang en dansk smugler til retsforfølgelse i Danmark i 1971. Smugleri var dog stadig en metode i østblokkens værktøjskasse, når det gjaldt spionage. Bent Jensen har afdækket, hvordan STASI-agenten Jan Aage Jeppesen bl.a. smuglede cigaretter i starten af 1980'erne.

Storsmuglerne var organiserede i konkurrerende bandenetværk centeret omkring profilerede storsmuglere med kontakter til udførselslandene og kontakt til distributionskanaler i Danmark. De store smuglere i denne periode var offentligt kendte. Det var Aleksander Blask, Bent "Ricardo" Madsen, Leon Owild, Lille Jørgen Danmark (Jørn Laef), Kejseren (Kurt John Larsen) samt Claes Brenøe. Toldernes personregister fra 1968 over aktive smuglere tæller 61 personer, heraf 1 kvinde, Majken Hjort Madsen, der var gift med Bent "Ricardo" Madsen. De 61 personer var primært mellem 24 og 38 år gamle. Se bilag 4.



Hvor der er nævnt en stillingsbetegnelse, er det ofte en håndværkeruddannelse eller chauffør. Storsmuglerne var overvejende yngre mænd fra Københavnsområdet, der brugte de sydfynske farvande til landsætning og gennemsejling. Fra perioden er der enkelte kvindelige storsmuglere, eks. den 29-årige Vivi Reischer, der i 1973 fik en fængselsstraf for indsmugling af 7 mio. cigaretter.⁴⁷¹ For Vivi er det i modsætning til de andre smuglere ikke mængden, der er i overskriften, det er hendes køn.

Storsmuglernes organisation var vidt forgrenet, særligt mhp. distribution. Leon Owild hævder eksempelvis, at han havde kunder på politigården.⁴⁷² Derudover havde han også meddelere i

⁴⁷⁰ Land og Folk, 29. oktober 1987 s. 6

⁴⁷¹ Demokraten (Århus), 27. marts 1973 s. 10

⁴⁷² Owild, 213

søofficerskorpsen, der kunne fortælle ham, hvordan han skulle undgå at blive vist på radaren ved at sejle for lav fart samt holde sig væk fra anvendte fiskezoner.⁴⁷³

Omfanget af speedbådssmuglerierne

DR interviewede i 60'erne flere smuglere i Vordingborg, der var ved at klargøre speedbåden SMUGGLER til endnu et togt efter en nys overstået beslaglæggelse. Smuglerne fortalte om samhandlen med DDR, hvor en journalist fra BT havde opsporet dem og taget billeder af dem. De berettede, at det var hyppig praksis at købe 1/2 million cigaretter til 25.000 kr. og derefter landsætte dem i Danmark.⁴⁷⁴ Turene med speedbåde løb hurtigt op. Ifølge et tip, som toldvæsenet modtog i 1977, tog Blask, Ricardo og "Rottebrødrene" tre gange om ugen af sted i speedbåde til Polen.⁴⁷⁵ De må have været rystet fra hinanden efter sådan en uge. Kurt John Larsen var en af smuglere, der hyppigst brugte de sydfynske farvande og især havde en forkærlighed for Langeland.⁴⁷⁶ Bl.a. modtog Larsen en dom for smugleri af en 1/2 million cigaretter ved Spodsbjerg på Langeland i motorbåden Syveren af Århus.⁴⁷⁷ Larsen blev i 1968 tiltalt for en samlet indsmugling af 6 millioner cigaretter, der ifølge retten var blevet landsat i Svendborg, på Langeland og i København.

Toldinspektør Henning Boserup fortalte i et TV-interview sidst i 60'erne, at der var 10-15 store smuglerbander, der snød staten for sammenlagt 50 mio. kr. Deres fortjeneste var høj. En boks cigaretter med 10.000 styk gav en fortjeneste på 2000 kr. En speedbåd kunne have 15-30 bokse ombord á 10.000 styk, nogle gange flere. En god "pot" (landsætning) gav en fortjeneste på op til 100.000 kr. Boserup mente, at toldvæsenets nye organisation og nyindkøbte materialer havde givet gode resultater, men smuglerne havde alle fordelene, da de kunne vælge tid og sted for landsætningen på den meget lange danske kyst.⁴⁷⁸

Det samlede sagskompleks mod blot en enkelt af storsmuglerne sidst i 1960'erne lød på 12 millioner cigaretter fordelt på 25 sager.⁴⁷⁹ De store sager var kulminationen på flere års indsats mod smuglerierne.⁴⁸⁰ Der Spiegel dækkede i en længere artikelrække retssagerne og refererede, at "vermochte der Zoll in 1968 über 20 Schnellboote, 80 DDR-Fahrer und zwölf Millionen Zigaretten

⁴⁷³ Owild, 48

⁴⁷⁴ Programmet genudsendes i 1986, hvor smuglerinterviewet får en tilføjelse, nemlig et interview med en pensioneret tolder, Laurits Bisgaard fra Stubbekøbing. 7:42

⁴⁷⁵ DT, 5. kontor, Diverse sager om smugleri 1969-1978, kasse 5

⁴⁷⁶ ST, Diverse oplysninger vedr. smugleri (1968-1971)

⁴⁷⁷ ST, Diverse oplysninger vedr. smugleri (1968-1971)

⁴⁷⁸ Told og skattemuseet, Speedbådssmuglerne 1:50

⁴⁷⁹ Aktuelt, 14. november 1969 s. 15

⁴⁸⁰ Jørn Laef startede med cigaretsmugleri i 1963.

zu Schnappen".⁴⁸¹ Samtidig vurderes det sidst i 60'erne, at det årlige tab for den danske statskasse var "mehr als 100 Millionen Kronen"⁴⁸² – ca. 830 millioner i nutidens penge.

De 12 millioner beslaglagte cigaretter var dog langt fra den samlede indførsel. Eksempelvis vurderede man i 1970 ovenpå omfattende beslaglæggelser, at man kun havde fat i en brøkdel af den mængde cigaretter, man fra dansk side vurderede blev indsmuglet: "Davon werden dem dänischen Zoll nach eigenen Schätzungen höchstens 15 Prozent in die Hände fallen."⁴⁸³ Da smugleriet rykkede fra Østtyskland til Polen fastholdes den vurderede opklaringsprocent: "Gemäß Erfahrungs-Faustregel des Zolls aber hat damit die Großbande nur 15 Prozent ihrer Polen-Einkäufe eingebüßt, mithin über 20 Millionen Zigaretten eingeschleust."⁴⁸⁴

Toldernes vurdering af smugleriets omfang er ganske tæt på Leon Owilds vurdering. Owild figurerer tit i toldvæsenets arkiver og modtager også flere domme, men hævder i sine erindringer, at han trods bevågenheden lykkedes med flertallet af sine indsmuglingsforsøg: "Realiteterne er, at 80 % af alt kriminalitet aldrig bliver opklaret og kun 20 % bliver afsløret".⁴⁸⁵ Tolderen Egon Nielsen argumenterer dog for, efter interview-undersøgelser med nordjyske smuglere, at toldvæsenets eget bud på opdaget smugleri, der i hans version var på 7%, nok snarere er omkring 1%.⁴⁸⁶

Hvis man følger toldvæsenets egen officielle vurdering – suppleret af Leon Owild – så blev der beslaglagt ca. en femtedel af det indførte. Et overslag på speedbådssmugleriets omfang i slutningen af 1960'erne er derfor på omkring 60 millioner cigaretter, baseret på de 12 millioner fra sagskomplekset i 1968. Det årlige salg af lovlige cigaretter i millioner styk fra 1960-1980 ifølge Danmarks statistik ses nedenfor (bilag 5).⁴⁸⁷

⁴⁸¹ "Gebt uns Tips". Der Spiegel, 47/1970

⁴⁸² "Bilder aus Warnemünde" Der Spiegel, 38/1968

⁴⁸³ "Gebt uns Tips" Der Spiegel, 47/1970

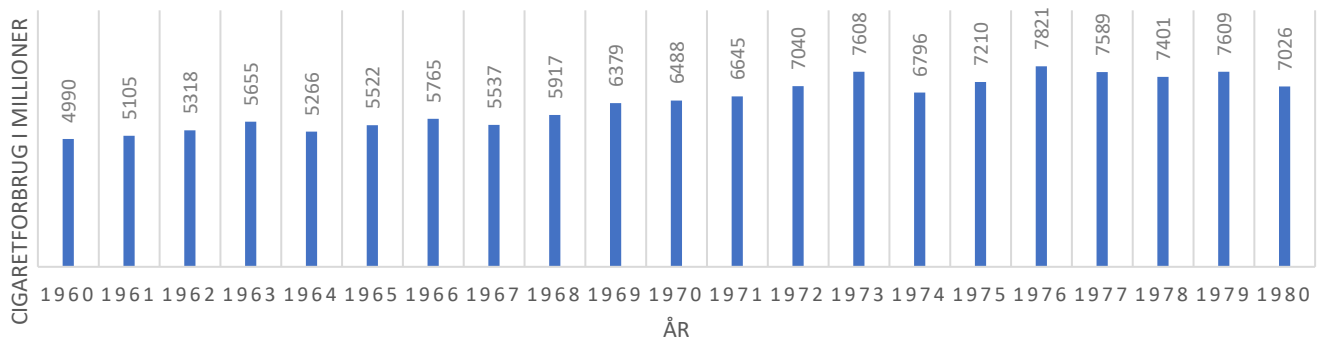
⁴⁸⁴ "Gebt uns Tips". Der Spiegel, 47/1970

⁴⁸⁵ Owild, 17

⁴⁸⁶ Nielsen, E. 117-118

⁴⁸⁷ Danmarks statistik: Statistikbanken: <https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/selectvarval/saveselections.asp>

SALG AF CIGARETTER 1960-1980



Hvis de 60 millioner indsmuglede cigaretter står til troende, så er der tale om ca. 1 % af det samlede danske cigaretforbrug i 1968. Hvis Egon Nielsen har ret i sin efterrationalisering, så drejer det sig om 1.200 millioner cigaretter, hvilket udgør 20 % af det samlede cigaretforbrug.

De første stoffer

Stoffer begyndte at dukke op i Danmark i større målestok omkring 1965, hvor Politiken kunne dokumentere, at der trods politiets forsikringer om det modsatte, blev handlet med hash i store dele af København.⁴⁸⁸ Udover hash drejede den første stof-handel sig om de såkaldte ferie-tabletter, preludin, der kunne købes receptfrit i Spanien. Jørn Laef forhandlede preludin-tabletter i 1968.⁴⁸⁹ Toldvæsenet var opmærksom på preludin-indsmugling fra Hamborg i 1968 fra et derværende speditør-firma.⁴⁹⁰

Særligt var iransk og tyrkisk fødte personer aktive i de første netværk, der importerede stoffer fra Mellemøsten, og de var ofte bosiddende i København.⁴⁹¹ Sten Lundager har i sine erindringer fortalt om ungdomsoprørets betydning for nye vaner. Lundager stiftede bekendtskab med hash i København og fik som ung rygsækrejsende smuglet hash ind i Danmark. I begyndelsen kunne man blot sende hashen til Danmark i postpakker, men gradvist blev tolden opmærksom på den metode, og beslaglagde i 1969 fx en indisk tromme fyldt med 1 kg hash i København.⁴⁹²

Den første hash dukker op i de sydfynske toldarkiver omkring 1970. I 1969 modtog toldkamrene en liste over samtlige kendte euforiserende stoffer, deres virkning, udseende og tegn på misbrug og abstinens, der kunne hjælpe til at identificere brugerne.⁴⁹³ Året efter rundsendes yderligere en

⁴⁸⁸ Hertz, 11

⁴⁸⁹ Laef, 97

⁴⁹⁰ ST, Diverse oplysninger vedr. smugleri (1968-1971)

⁴⁹¹ DT, 5. kontor, Sager vedr. smugleri af narkotika 1970-1971 kasse 1

⁴⁹² ST, Diverse oplysninger vedr. smugleri (1968-1971)

⁴⁹³ ST, Diverse oplysninger vedr. smugleri (1968-1971)

skrivelse, der beskriver dokumenterede metoder til narkotikaindsmugling. Toldstederne blev bedt om at være opmærksomme på biler med dobbeltbund, der i Pakistan kunne konstrueres på en måde, så hundene ikke kunne lugte de op til 50 kg hash, der var gemt i karosseriet. Stearinlys kunne udhules med en varm kniv, fyldes med stof og genforsegles med stearin. Disse blev ofte sendt som gaver.⁴⁹⁴ Marokkansk hash blev smuglet ind i Europa via kurve flettet af palmeplade. Mellem de flettede palmeblade var anbragt plastikrør fyldt med hash.⁴⁹⁵ Faaborg-Gelting færger bruges i et enkelt tilfælde til indsmugling af 3 kg hash i 1971 foranstaltet af fem pakistanere, som derudover også medbragte ædelsten.⁴⁹⁶

Hash kaldes i dag et gateway-drug for hårdere stoffer, og der kan cigaret-smugleri karakteriseres som et gate-way-drug til hash-smugling. Mange af de store cigaretsmuglere skiftede karrierevej fra store partier cigaretter til indsmugling af hash og heroin. Udover Leon Owild kan nævnes Aleksander Blask og John Kurt Larsen. Sidstnævnte hængte sig d. 22.5 1981 i sin celle i politigården før et grundlovsforhør om heroinhandel og falskmønteri.

Hash- og pillesmugleriet havde sit centrum i København, særligt omkring Københavns Lufthavn, Kastrup. Hash-smugleriet krydsede andre grænser end den dansk-tyske, og smugleriet var ikke så maritimt funderet som cigaret-smugleriet. Da speedbådssmuglerierne efter normaliseringen af forholdet til Østtyskland og Polen samt forbedret toldkontrol klinger af midt i 70'erne, flyttede det professionelle smugleri væk fra Øhavet og dermed ud af afhandlingens fokus.

En enkelt informant, OB, hævder dog, at han omkring 1990 var med til at landsætte store mængder stoffer på Tåsinge fra et skib, der var opankret i Lunkebugten. Stofferne blev derefter fragtet til Fyn og begravet, inden de blev distribueret. Det er ikke muligt at be- eller afkræfte dét smugleri, men som hovedregel ser det ud til, at stofferne kom til Sydfyn med tog eller bil.

Claes Brenøe / Torben Jønsson

En smugler, der var med hele vejen fra cigaretsmugleriet i 1970'erne og til heroin- og hashsmugleriet i århundredets sidste årtier, er Claes Brenøe. Brenøe dukkede først op som matros i den ovennævnte TOVE-sag, hvor han assisterede Kurt John Larsen. Deres parløb fortsatte til starten af 80'erne. I TOVE-sagen omtales Claus Brenøe som thuriner, men han var fra København, hvor han blev født i 1946. Som ung kom han til Nexø som marinesoldat og blev derefter fisker på Bornholm.⁴⁹⁷ I 1965 uddannedes Brenøe som kystskipper på Navigationsskolen.⁴⁹⁸

⁴⁹⁴ DT, 5. kontor, Diverse sager om smugleri 1964-70

⁴⁹⁵ ST, Diverse oplysninger vedr. smugleri (1968-1971)

⁴⁹⁶ SDT, Indsmuglingsrapporter 1971

⁴⁹⁷ Bornholmeren, 6. okt. 1970, s.1

⁴⁹⁸ Bornholmeren, 16. juli 1965 s. 2

Det er som fisker, at han stifter bekendtskab med smuglerierhvervet. Den første dom blev oprullet af BT i 1994, hvor den tidligere fase blev beskrevet således: ”Storgangsterens kendte smuglerkarriere startede 27. september 1970, da den dengang 25-årige bornholmske fiskeskipper fra Neksø sammen med to med-smuglere blev pågrebet af tolderne i Rødvig Havn på Stevns. Tolderne slog til, netop som smuglerne var i færd med at landsætte 1,1 million varme cigaretter og 44 flasker champagne.”⁴⁹⁹ Varerne var fra Polen og blev fragtet på en Esbjerg-kutter, og Brenøe fik ved denne lejlighed 10 måneders fængsel, men han stak af fra politiet, og rygtet på Bornholm ville vide, at han havde forklædt sig som kvinde og skjult sig i Nexø.⁵⁰⁰ TOVE-sagen var som bekendt i februar 1971, hvor Brenøe stadigvæk var eftersøgt. Brenøe blev anholdt for denne og en foregående sag i marts 1971.⁵⁰¹ Der har sandsynligvis været langt flere. I en telefonsamtale uden for referat med en af Brenøes tidligere samarbejdspartnere har denne fortalt, at de ikke tog de små partier, men fragtede millioner over hver gang.⁵⁰²

Brenøe dukkede op igen på Bornholm i en sag om et større cigarettveri, hvor han skulle bruges som vidne. Bornholmerens udsendte beskrev malende Brenøe, der i 1972 angives som boende i Ølene på Bornholm: ”Claes Brenøe stod i den ene side af afsatsen, lang og selvsikker, med lyst purret hård, blå trøje, smalle beigefarvede fløjsbenklæder stukket i et par medtagne scooterstøvler”.⁵⁰³ Den dømte cigarettv skulle angiveligt have samarbejdet med Brenøe omkring distributionen på øen.

Der er tavst omkring Brenøe i den sidste halvdel af 1970’erne, udover at han lader til at forsøge sig som både publicist, restauratør og diskoteksejer i Aakirkeby.⁵⁰⁴ Kroen blev solgt i 1980, fordi Brenøe og hans kone, Jette Lilholm, skulle på sabbatår til USA.⁵⁰⁵

I den periode skiftede Brenøe smugleriet af cigaretter ud med hårde stoffer. Det blev tydeligt da Brenøe i 1980 involveres i en større falskmøntersag. Brenøe forsøgte sig, sammen med sin chef fra storsmuglerdagene, Kurt John Larsen, med at trykke og derefter smugle falske dollars fra Danmark til Thailand, hvor man ville købe store mængder narko for pengene og smugle dem tilbage igen per båd. De købte en off-set presse og planlagde indledningsvist at trykke 32 mio. dollars, men startede med en fjerdedel. De stjal en båd i Rungsted, sejlede en prøvetur til Bornholm og derefter til Svendborg, hvor den medsammensvorne Tom Rønne holdt til, og videre gennem Kieler-kanalen.

⁴⁹⁹ BT, 6. april 1994. 1. sek s. 12.

⁵⁰⁰ Bornholmeren, 12. jan. 1971 s. 3

⁵⁰¹ Demokraten (Århus), 14. mar. 1971 s. 8

⁵⁰² Samtale 12.04.2019.

⁵⁰³ Bornholmeren, 19. maj 1972 s. 4

⁵⁰⁴ Bornholmeren, 9. april 1979 s. 6

⁵⁰⁵ Bornholmeren, 29. maj 1980 s. 7

De ankom til Tenerife i november 1980 for at få installeret reservedele, hvor Brenøe blev anholdt, båden gennemført og panelerne brækket ned, så formuen i falske penge (700.000 \$) kom til syne.⁵⁰⁶ Resten blev enten brændt eller gravet ned i Almindingen på Bornholm. Brenøe fik en dom i Spanien på 12 år, men den blev i Danmark ændret til 8 års fængsel efter et længere forløb.⁵⁰⁷

Efter løsladelsen flyttede Brenøe til Svendborg, hvor han etablerede sig med en yngre kvinde i en villa på Strandvej 79. Villaen blev købt kontant og intet tyder på pengemangel. Fra 1990 drev han et industrielt anlæg til tørring af fisk i Gambia.⁵⁰⁸ Brenøe har på dette tidspunkt stadig kontakt til smuglerkredse, hvilket sås i 1994, hvor Brenøe var en del af kredsen omkring det storstilede smuglerforsøg med marokkansk hash til Sydfyn på coasteren HELA, som blev nævnt i indledningen. På et tidspunkt mellem dollarsmugleriet og HELA-sagen fra 1994 skiftede Claes Torben Brenøe navn til Torben Jønsson.

Igen var smuglerforsøget maritimt og Brenøe fungerede som kaptajn. Told-myndighederne var dog allerede flere år før HELA-sagen blevet gjort opmærksomme på dens planlægning, hvorfor smuglerne konstant var overvåget. HELA var blandt andet udstyret med en falsk redningskrans, der indeholdt en kraftig GPS-sender.⁵⁰⁹ Overvågningen blev sat i stand, fordi gruppen bag HELA-smugleriet, angiveligt uden Brenøes medvirken, havde stået bag to store landsætninger af hash på nørrejske strande omkring 1990.⁵¹⁰ Brenøe var i begyndelsen mistænkt for at være bagmand, og overvågningen inkluderede bl.a., at ”kaptajnen fra Svendborg” blev aflyttet og hans hjem på Fruerstuevej aflyttet af skjulte mikrofoner. Adressen viste sig dog primært at være en dækadresse.⁵¹¹

Persongalleriet rummede bagmænd fra den københavnske restaurationsbranche og medhjælpere fra den kriminelle underverden.⁵¹² Bagmanden, Kim Julskov Knudsen, stak af, men meldte sig i 2009. Brenøe fortalte i retten, at grunden til hans deltagelse lå i løftet om et ordentligt skib: ”Han blev spurgt, om han ville smugle hash fra Marokko til Danmark og accepterede på den betingelse, at han 'fik noget ordentligt at sejle i'. De.. aftalte, at Jønsson skulle købe et skib, som han så bagefter smuglingen frit kunne overtage. I forvejen kendte han 'HELA', som han købte for en mio.

⁵⁰⁶ Politiken, 14. marts 1982 3 sek, s. 5

⁵⁰⁷ Berlingske Tidende, 26. august 1994, sek. 1. s, 5.

⁵⁰⁸ B.T. 6. april 1994 Sektion 1 Side 12

⁵⁰⁹ Martinsen og Baastrup, 69

⁵¹⁰ Ekstra Bladet, 22. juni 1995, sek 1, s 14

⁵¹¹ BT. 5. april 1994, sek. 1, s 5

⁵¹² Ekstra Bladet 22. juni 1995 Sektion 1 s 14

kr. samt 50.000 kr. i 'håndpenge' under bordet til sælgeren".⁵¹³ Brenøe fik seks års fængsel.⁵¹⁴ Hans 28-årige kone blev frikendt.⁵¹⁵

Det er kendetegnende for Brenøes smuglerkarriere, at hans maritime færdigheder er i centrum i de sager, der er kendt af offentligheden. Både i Tove-sagen, falskmøntersagen og HELA-sagen er smugleriet vandbårent og afhængigt af kendskab til det lokale farvand. Han bliver ved med at vende tilbage til Det sydfynske Øhav, uagtet, at hans eget tilhørsforhold til Øhavet ikke var fast. Både hans faste adresse og en dækadresse er under HELA-sagen i Svendborg, en medsammensvoren bor her under dollarsagen og i cigaretsmuglerdagene besejler han farvandet. Claes Brenøes forhold til Kurt John Larsen er en del af forklaringen. Den få år ældre mand var under Tove-sagen Brenøes foresatte, og var ligeledes en del af kredsen omkring falskmøntersagen, hvor han havde ansvaret for distributionen af stoffer. Kurt John Larsen var en hyppig bruger af de sydfynske farvande, og det er nærliggende at se en sammenhæng med Brenøes ditto. Brenøes rolle i de netværk, han deltager i, er som transportør, og han bliver ved med at vende tilbage til et velkendt farvand, hvor mulighederne for uforstyrret landsætning, kort rejsetid og god infrastruktur er til stede.

Småsmuglerne

Det nyoprettede distriktstoldkammer i Svendborg påbegyndte i 1969 en effektivisering af toldkontrollen. Det arbejde er bevaret i 50 arkivkasser med 2585 indsmuglingssager. Fraværet af systematiske arkiver om smugleri forinden peger i retning af decentraliseret og muligvis ineffektiv kontrol. Indsmuglingssagerne dækker primært det ikke-professionelle smugleri i årene 1969-1989, hvor distriktstoldkammeret blev erstattet af et Toldcenter, og dele af arbejdet forflyttet til Odense. Indsmuglingssagerne er blevet gennemgået individuelt og opdelt i fire kategorier: Lystsejlersmugleri, erhvervssmugleri på coastere eller fiskefartøjer, smugleri på en lokal færgerute og andet smugleri, der f.eks. kan være med bil over landegrænsen, men som opdages i tolddistriktet.

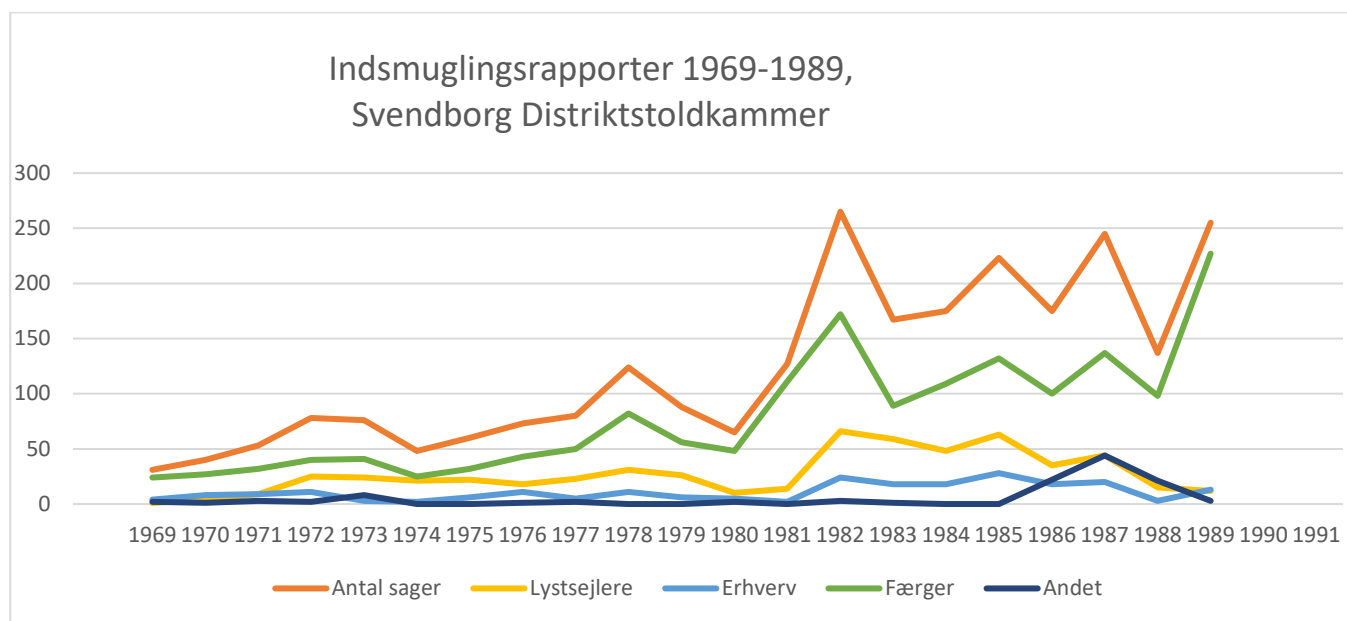
Sagerne blev journaliseret efter det år, hvor de blev lukket, dvs. bøden var betalt, og ikke efter det år, hvor smugleriet blev begået. Den opdeling er bibeholdt i statistikken (se bilag 6). Der er både store sager med bødesummer på op til 300.000 kroner og mindre sager, typisk fra færgerne, med bøder i omegnen af 200-1000 kr. Udgangspunktet for hver sag er et skema, der beskriver typen af smugleriforsøg samt omfang. Kassernes indhold er sandsynligvis samtlige sager, der arkiveres som

⁵¹³ Ritzau, 26. oktober 1994

⁵¹⁴ Berlingske Tidende, 26. august 1994, sek. 1., s. 5

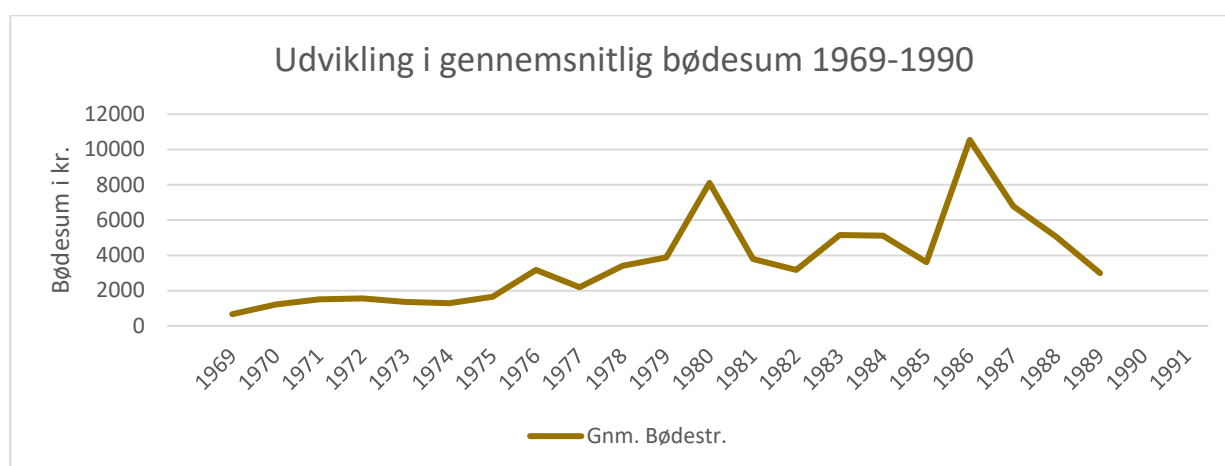
⁵¹⁵ B.T., 22. juni 1995, sek. 1, s. 34

indsmuglingssager. Arkivet af indsmuglingsrapporter er dermed repræsentativt for distriktstoldkammerets smugleribekæmpelse, men ikke nødvendigvis for selve smugleriets udvikling. Sagerne har fortløbende journalnumre, der i året 1981 eksempelvis går op til 3243, men hvor arkivkassen kun rummer 127 sager. Det afspejler, at smuglerikontrollen kun var en del af toldvæsenets opgaver. Smuglerikontrollen var grundlæggende organiseret som stikprøvekontrol, så toldvæsenets tilstedeværelse var aldrig givet på forhånd.



Grundlæggende kan iagttages en kraftig stigning i antallet af indsmuglingssager fra ca. 1980.

Fra 1969 til 1989 stiger den samlede bødesum markant, især sidst i 80'erne, mens den gennemsnitlige bødesum har en mere uregelmæssig stigning. Se nedenstående figur.



Spørgsmålet er, om folk smuglede mere eller om toldvæsenet blot bliver bedre til at fange dem? Det spørgsmål diskuteres ift. hver enkelt kategori af smuglere nedenfor.

Sideløbende med speedbådssmuglerierne blev lystsejlersmugleriet hyppigere praktiseret i takt med at sporten voksede med velstandsstigningen i 1960'erne. 1965 var der for første gang over 20.000 medlemmer i Dansk Sejlunion og stigningen fortsatte de følgende år, hvor den toppede i midten af 80'erne med over 60.000 medlemmer.⁵¹⁶

Lystsejlerne smuglede mængder, der var markant mindre end hos speedbådssmuglerne og typisk med henblik på personligt forbrug fremfor videresalg. Lystsejlerne sejlede til skibshandlerne i Kappeln, Maasholm, Langballigau og Holtenau.⁵¹⁷ Klientellet var typisk mere prominent end eksempelvis færgesmuglerne. Der er både direktører, arkitekter, ingeniører og lokale spidser i materialet, hvilket giver lystsejlersmugleriet et skær af white-collar crime. Mængderne var samtidig betydeligt større end den typiske færgesmugler.

Toldvæsenet var opmærksomme på lystsejlerne. I en intern skrivelse påpeges det, at "Det er overfor direktoratet oplyst, at der formentlig sker en del indsmuglinger af spiritus fra her til landet ankomne lystfartøjer. Smuglerierne foregår på den måde, at spiritussen ved ankomsten er gemt i fartøjernes plast-fendere. Under opholdet i havn bliver fendernes indhold tappet på flasker og bragt i land".⁵¹⁸ En feriegæst på Sydfyn, der opholdt sig på i området fra 1/9 til 21/9 1969 delte sine opsamlede erfaringer med toldvæsenet. Han kunne fortælle, at der flere steder på Fyn blev foretaget store landsætninger af smuglervarer og at "flere mennesker har til mig sagt, at toldvæsenet er helt til grin".⁵¹⁹ Feriegæsten fortsætter: "Der skulle bringes mange varer i land i det gamle færgeleje i Vindeby, det skulle efter hvad jeg har hørt, dreje sig om store kartoner med spiritus og cigaretter. Det siges, at det er så store partier, at det ikke er til privatforbrug der smugles. Disse landsætninger sker jævnligt ved højlys dag."⁵²⁰ Flere af lystsejlerne smuglede i et omfang, der kan karakteriseres som semi-professionelt.⁵²¹ Der blev også smuglet til videresalg. En forretningsdrivende på en af småøerne fortæller, at øens lokale grill solgte varer, der var smuglet ind af indehaverne med lystbåd. Det foregik frem til 1999.⁵²²

Ole Ingemann Nielsen, der sejlede fire-fem gange om året på smuglertur til Tyskland i sin lystbåd, gjorde det tyve år i træk – uden at blive opdaget. Smuglerturene blev kaldt mandeture, og der smugledes udelukkende til eget forbrug og i mængder, hvor en given bøde ikke var katastrofal for

⁵¹⁶ Gerstrøm, 19

⁵¹⁷ Politiken 18. maj 1996 sek. 3, s. 2.

⁵¹⁸ DT, 5. kontor, Diverse sager om smugleri 1964-70

⁵¹⁹ DT, 5. kontor, Smuglerisager henlagt efter distriktstoldkamre

⁵²⁰ DT, 5. kontor, Smuglerisager henlagt efter distriktstoldkamre

⁵²¹ DT, 5. kontor, Smuglerisager henlagt efter distriktstoldkamre

⁵²² Interview, d. 7. maj 2020

privatøkonomien. En anden sejler, Kim Hegn Hansen, bekræfter billedet: ”En stor del af fritidssejlerne havde jo i 60’erne og 70’erne en interesse i at hente ”sprit” i Tyskland, og dette foregik i både store og mindre lystbåde. Det var dengang en ”offentlig hemmelighed”, at en del sejlere smuglede i større eller mindre grad”.⁵²³



Ole Ingemann siddende op ad sejlet på vej hjem fra en indkøbstur til Kappeln ombord på spidsgatteren SØHESTEN af Svendborg i 1972. Foto: Ole Ingemann.

De interviewede lystsejlere fortæller, at da toldvæsenet påbegyndte et samarbejde med det tyske toldvæsen ca. 1980, blev muligheden for uset at krydse grænsen med fuld last betydeligt mindsket.⁵²⁴ Det afholdt efter sigende flere fra smugleri. Mange lystsejlere provianterer stadig i Tyskland, inden de skal på langfart, eller køber billigt tysk udstyr til bådene og smugler det ind, men gevinsten er betydeligt mindre end i 1970’erne. Baseret på dette skulle man forvente, at antallet af lystsejlersmugleri faldt i indsmuglingsrapporterne – det er ikke tilfældet. Stigningen er snarere udtryk for forbedret maritim kontrol.

⁵²³ Mail 16.01.2019

⁵²⁴ Ole Ingemann. Samarbejdet er tydeligt i rapporten, hvor større mængder indkøbte varer indberettes til DK af det vesttyske toldvæsen. SDT, Indsmuglingsrapporter 1988, 83.

Coastersmugleri

Speedbådene skubbede i løbet af 1960'erne erhvervsfartøjerne af pinden, både målt på mængden af toldsager og offentlighedens interesse. Ifølge skibsfører Jan Sommer, der startede med at sejle på sydfynske coastere i 60'erne, så var småsmugleri dog fortsat ganske normalt blandt danske søfolk. Det var hovedsageligt varer købt til udførsel eller købt billigt af hovmesteren, der blev smuglet. Coasterne, der kom til Danmark, skulle have været 14 døgn borte, før de kunne få tildelt den toldfri ration på en flaske og en stang cigaretter. Meget tobak blev indført, for at blive udført igen som skibsproviantering. Toldvæsenets eftersøgningstjeneste (TEA), der blev oprettet i 1955⁵²⁵, førte tobakslister (11.000 stk.), navnekartoteker, dæknavnskartoteker, meddelelsesarkiver og samlede kontaktpersoner i provinshavnene i bestræbelserne på at holde styr på den illegale trafik. Ifølge oplysninger fra TEA modtoges i 1965 årligt 3500 indberetninger om overprovianterede skibe, hvor cigaretterne var under mistanke for at blive solgte videre.

Varerne var primært til eget forbrug, men det var også normal praksis at videresælge små partier i havn, da fortjenesten kunne finansiere en bytur.⁵²⁶ Det har eksempelvis DV, en skibsfører fra Marstal, været med til. Det er en praksis, der læner sig op ad tidligere tiders ret til føring, dvs. sømandens selvstændige gods. Kaj Nykjær Jensens erindringer om oplevelserne som dæksdreng ombord på ADRIANA af Marstal i sommeren 1964 viser, at smuglervarer også blev hjembragt. Ombord på ADRIANA så Nykjær, hvordan kaptajnen ved ankomst til Svendborg gemte en sæk med toldpligtige varer ved at hænge dem på et søm i bolværket, hvorefter kaptajnens kone hentede dem, da toldinkvireringen var overstået.⁵²⁷



LOUIS S i Svendborg, sommeren 1971. Det var især skibe som dette, der efter krigen lagde dæk til sømændenes småsmugleri. Foto: Jan Sommer.

I august 1971 rundsendte Overtoldinspektoratet en liste over kendte erhvervsskibe, der smuglede cigaretter og spiritus ind i landet. Skibe fra Spanien, Grækenland, Tyskland og Finland forsøgte sig

⁵²⁵ Finansministeriet, Dept. Told-og Forbrug. Rationaliseringsudvalg. Rapporter for arbejdsgruppe 3, 1965-1966.

⁵²⁶ Interview med Jan Sommer.

⁵²⁷ Jensen, K.N., 2004, 49-50

med varer gemt i maskinrum, på bildæk, i kabelrum og i messerne.⁵²⁸ Mængderne varierede fra ladninger sandsynligvis bestemt for eget forbrug (17 flasker spiritus på M/S HENRIETTE RETZLAFF af Hamborg) til videresalg (12.200 cigaretter, 2150 kg tobak og 5 flasker spiritus på S/S ARGONAUT af Piræus).⁵²⁹ M/S FINNLANDIA havde ifølge en opgørelse fra det tyske toldvæsen samlet provianteret med 526.600 stk. Prince og 464.000 stk. Cecil i 1974, mængder, der helt entydigt er med distribution for øje.⁵³⁰ Også flere flyttefirmaer, transportfirmaer og andre virksomheder smuglede.⁵³¹

Erhvervshavnene var det sted i land, hvor smuglerierne var mest koncentrerede. En informant arbejdede fra 1972-1982 i en virksomhed på Østre Kaj i Svendborg, der solgte byggematerialer. Han fortæller, at "Alle skibe, der kom ind, havde varer med, foruden det, de skulle levere". Havnearbejderne etablerede kontakt med sømændene og handlede med dem: "Man så skibene komme ind, og så gik det bare af sig selv" – særligt hvis skibene var gengangere, og man begyndte at kende sømændene. Det gav gode priser: "Man gav vel 10 kroner for en pakke cigaretter. Og det var normale danske Prince og Cecil".⁵³²

Ifølge informanten JH, der var selvejerskipper på Ærø fra midt i 80'erne til 2013, var langt det meste lokale smugleri på den ærøske coasterflåde af en helt anden karakter. Den ærøske coasterflåde sørgede for at øen var forsynet med billig spiritus: "der var ingen med respekt for sig selv der købte spiritus" fortæller JH. Det var institutionaliseret i en grad, at "det lå lidt i luften, at hvis man var på coaster så smuglede man til lommepege". Langt det meste smugleri var spiritus og cigaretter, men hvis gevinsten var særlig stor, kunne man også smugle fødevarer – eksempelvis spegepølser til Norge. Det var kun sjældent, at coastersmuglerierne nåede ud i offentligheden. En undtagelse var afsløringen af, at coasteren A. FABRICIUS af Marstal stod bag import af cigaretter og spiritus til ærøboerne i 1978.⁵³³ Coastere kunne også fragte illegale farvefjernsyn, fortæller OB. Dem var der angiveligt omkring 50.000-80.000 indsmuglede eksemplarer af i Danmark i 1977.⁵³⁴

Coasterne bedrev både regulært smugleri og udnyttede vinduer i befragter- og toldreguleringen til at opkøbe store partier øl og spiritus til fiktive besætningsmedlemmer og fiktive destinationer. Der blev spekuleret i rationer og repræsentation. Kreativiteten ift. lovgivningen har flere paralleller i

⁵²⁸ DT, 5. kontor, Diverse sager om smugleri 1964-70

⁵²⁹ DT, 5. kontor, Diverse sager om smugleri 1964-70

⁵³⁰ Det er sandsynligvis færgen M/S Finnlandia, der henvises til, ikke den danske coaster af samme navn, da det tyske toldvæsen ikke meldte om indkøb i den periode, hvor det vides at færgen var i dok. DT, 5. kontor, Diverse sager om smugleri 1970-74 kasse 2

⁵³¹ DT, 5. kontor. Diverse sager vedr. smugleri 1970-1974.

⁵³² Fyns Amts Avis, 8. nov. 2015

⁵³³ Ekstra Bladet 21. okt. 1978 s. 3

⁵³⁴ Aktuelt, 9. jan. 1977, 8

maritim erhvervshistorie, bl.a. trusserederne i 1960'erne og 1970'erne, der udnyttede gunstige afskrivningsregler.⁵³⁵ JH gentager flere gange, at han ikke kender nogle selvejere, der ikke omgik lovgivningen. JH udtaler sig som kaptajn, men mener også, at de menige søfolk smuglede, nok blot i en anden størrelsesorden. I miljøet var der forskel i skala; nogle smuglede med videresalg for øje, andre til eget, familiens og det nære netværks forbrug. AAs kone røg ikke lovlige cigaretter i årevis. Ifølge JH var coastersmugleriet især omsiggribende i den første del af hans karriere: fra midt-80'erne og frem. JH understreger, at størstedelen af det maritime servicemiljø (befragtere og skibsmæglere) på Ærø var involveret i landsætninger og distribution. Det genkender MM, der selv var skibsmægler i Marstal. Erindringer viser, at det ikke var usædvanligt, at skibsmæglere og andre serviceindustrier sommetider opererede i gråzoner.⁵³⁶

Søfarten blev yderligere globaliseret i anden halvdel af 1900-tallet. Marstalflådens anløb af danske havne er et godt eksempel. Hvor 46,3 % af befragtningen i 1920 gik til danske havne (og 85,8 % i 1950) drejede det sig om blot 15,8 % i 1990.⁵³⁷ Søfartens globalisering prægede i særlig grad smugleriet på erhvervsfartøjer. Flere sydfynske rederier var i 1980'erne centrum i højt profilerede våbensmuglerier. Coaster-rederier fra Svendborg, Marstal (Jørs) og Ærøskøbing (Jespergaard) blev i starten af 1980'erne beskyldt for at bryde våbenembargoen på Sydafrikas apartheidstyre.⁵³⁸ Den mest omtalte sag begyndte i 1985, hvor en lokal skibsfører, Kai Narup, for åben skærm indrømmede, at han havde været delagtig i våbensmuglerier. Kai Narup fortalte, at han blot ytrede "det, som alle hernede ved"⁵³⁹. Narup hævdede i et større interview med Aktuelt, foretaget i hans lille hus på Ærø, at 11 danske rederier havde foretaget våbentransporter, og at i hvert fald halvdelen var fra Det sydfynske Øhav. Den ansvarlige skibsreder Jørgen Vesta Jensen blev presset ud i en indrømmelse og fortalte Ekstra Bladet, at et af hans skibe fem gange i 1981 fragtede våben fra Frankrig til Sydafrika.⁵⁴⁰ Rederen betjente sig af stråmandsselskaber for at dække over fragterne.⁵⁴¹ Jørgen Vesta Jensen blev dømt, men Jørs blev siden frikendt.⁵⁴²

Smugleriet på erhvervsfartøjerne fulgte med globaliseringen. I 1998 blev Marstal-skibet GERT HANSEN med reder Niels Henrik Thordsen i spidsen anvendt til menneskesmugleri. To tamiler blev landsat ved Haugesund i Norge, og det ledte det norske politi på sporet af en Nyborg-centreret menneskesmuglerring, der havde brugt Danmark som mellemstation for 53 tamiler på vej til andre

⁵³⁵ Jakobsen, 207

⁵³⁶ Petersen, J. 2013, 121

⁵³⁷ Hermansen 2000, 373

⁵³⁸ Politiken, 10. oktober 1981, sek. 1, s. 1.

⁵³⁹ Aktuelt, 17. februar 1985 s. 16

⁵⁴⁰ Ekstra Bladet, 7. januar 1985 sek. 1. s 4.

⁵⁴¹ Ekstra Bladet, 7. januar 1985 sek. 1. s 4.

⁵⁴² Hermansen 2000, 276

europæiske lande. 12 af disse blev angiveligt smuglet på GERT HANSEN. Niels Henrik Thorsen, der fik 5 måneder, omtalte det selv som ”kun bagateller”.⁵⁴³ Smugleriet på erhvervsfartøjerne fortsatte angiveligt i 1990’erne, da toldvæsenets kontrol på havnene blev mere sporadisk, men samtidig blev fartøjerne færre og færre.

Globaliseringen prægede samtidig erhvervets sammensætning. De mange søfolk, der stadig bor i området, sejler nu i global fart på skibe, der aldrig anløber lokal havn eller arbejder i rederier, hvis skibe ikke har Svendborg eller Marstal stående på hækken. Søfartssamfundet er i 2021 globalt og usynligt, men stadig et markant lokalt erhverv. I 2016 boede der 20 gange flere sømænd pr. indbygger på Ærø end i resten af Danmark.⁵⁴⁴ Svendborg er samtidig den kommune, hvor der næst efter København bor flest ansatte i rederierne.⁵⁴⁵

Spritfærgerne

Der blev af flere omgange etableret færgeforbindelser mellem Sydfyn og Nordtyskland inden ruterne blev institutionaliseret omkring Faaborg-Gelting og Bagenkop-Kiel, de ruter der i dag dominerer erindringen om spritfærgerne lokalt. Spritruternes opståen hænger tæt sammen med prisudviklingen og er parallel med den sønderjyske udvikling. Efter krigen var priserne på fødevarer lave i Danmark sammenlignet med Vesttyskland, mens man syd for grænsen havde lave priser på cigaretter og spiritus.⁵⁴⁶ Tyskerne tog på smørture til Danmark, 1958 var *das Butterjahr*, og danskerne rejste den anden vej efter forbrugsvarer. Fra 1950’erne og frem var det muligt at købe toldfrie rationer i internationalt farvand. Den lille ration, der lå fast indtil 1973, tillod indførsel af 40 cigaretter, mens den store ration, der krævede længere ture i internationalt farvand, var på 200 cigaretter og en liter spiritus.⁵⁴⁷

Flere mindre færgeruter blev forsøgt etableret i sommermånederne sidst i 50’erne og starten af 60’erne. I Overtoldinspektoret for Østifternes arkiv er de gamle ansøgninger om uberigtiget salg bevaret. Der er ansøgninger fra Faaborg om etablering af mindre ruter til Kiel, Kappeln og Flensborg, fra Svendborg til Eckernförde og Kiel, fra Bagenkop til Kiel og fra Assens til Eckernförde.⁵⁴⁸ For samtlige ruter var salget ombord en vigtig bestanddel i turen, om end der også var infrastrukturel ræson i at undgå turen over Fyn. En af de første mindre ruter mellem

⁵⁴³ Ekstra Bladet, 9. april 2001 1. sek, s. 11

⁵⁴⁴ Danmarks Rederiforening: Flash-analyse: Hver anden sømand bor i en yderkommune. September, 2016. s. 1. URL: file:///C:/Users/valdersdorf/Downloads/flashanalyse_hver-anden-soemand-bor-i-yderkommune_sept2016_dk.pdf Citeret 14.05.2021.

⁵⁴⁵ Danmarks Rederiforening: Skibsfartens betydning for dansk økonomi – nye lokale vinkler på rederier og det blå Danmark. Oktober, 2016, s. 37: <https://www.danishshipping.dk/presse/nyheder/rapport-viser-nye-sider-af-rederierhvervet-i-danmark/>

⁵⁴⁶ Møller, H., 82

⁵⁴⁷ Møller, H., 82

⁵⁴⁸ OØ, Journalsager vedr. diverse mindre færgeruter, 1941-1964

Svendborg og Vesttyskland tog form i slutningen af 1950'erne. Skibene hed BENTE KUH, kendt som smørbåden, og WAPPEN VON HAMBURG. Andre steder i Danmark blev der også spekuleret i oprettelse af spritruter fx København-Trelleborg, hvor der kunne købes Kattagation.⁵⁴⁹ Kriminologisk forskning peger på, at transportknudepunkter giver øget mulighed for kriminalitet – og det var lige præcis det, der skete.⁵⁵⁰

Bagenkop-Kiel var den første større helårsfart, der blev etableret. Som tidligere nævnt havde der været færgeforbindelse mellem de to byer omkring første verdenskrig, men den 1. maj 1965 lanceredes en ny helårsrute. Den første færge var bygget til 400 passagerer og 50 biler. Efter et par sæsoner måtte man sande, at det primære på vogndækket ikke var de forventede lastbiler, men campingvogne og personbiler. I 1977 fordoblede man bilkapaciteten med en ny færge, og i 1989 voksede ruten med færgen LANGE LAND III, hvormed man havde tredoblet kapaciteten i forhold til den oprindelige færge. Det var i disse år, at omkring en halv million årlige passagerer tog turen.⁵⁵¹ Det toldfrie salg var det væsentligste produkt færgen solgte. I juli 1999 blev LANGE LAND III pga. nye EU-regler om toldfrit salg lukket ned. Senere forsøg på genrejsning af ruten stødte på grund.

Ruten Faaborg-Gelting har en tilsvarende historie om storhed og fald. Her åbnede færgeforbindelsen d. 31. juli 1965, ganske kort tid efter Bagenkop-Kiel rutens lancering. I 1970 blev der sejlet med 187.000 passagerer og 15.000 biler. I 1975 var tallet oppe på 324.000 årlige passagerer.⁵⁵² Faaborg-Gelting havde ”ringere trafikal betydning og Faaborg-rutens tyske mål var reelt ikke andet end et færgeleje. Til gengæld blev Faaborg-Gelting i endnu højere grad end den langelandske pendant en rute med et betydeligt stampublikum i pensionistsegmentet” skriver færgehistoriker Søren Stidsholt.⁵⁵³ Da ruten i 1985 fejrede sin passager nummer 7 million, var det da også en pensionist, der modtog buketter. Vinderen Fru Thilde Brandt udtalte: ”Jeg har slet ikke tal på, hvor mange gange jeg har været med på de dejlige rejser til Gelting”.⁵⁵⁴ Ruten ophørte d. 30. juni 1999 af samme årsag som Bagenkop-Kiel.

Andre steder i Danmark trivedes spritruter også. Forbindelserne mellem Sverige og Danmark havde delvis samme funktion, hvor særligt pensionister i 1970'erne stod bag smuglerierne.⁵⁵⁵ Færgeruten Esbjerg-Harwich var ligeledes et stort problem. Toldsagerne fra 1974-77 er samlet i et

⁵⁴⁹ Tak til Holger Munchaus Petersen for at gøre mig opmærksom på denne rute.

⁵⁵⁰ Ceccato, 34

⁵⁵¹ Stidsholt, 177

⁵⁵² Stidsholt, 181

⁵⁵³ Stidsholt, 185

⁵⁵⁴ Fyns Amts Avis, 20.5.1985 s. 15

⁵⁵⁵ DT, 5. kontor, Diverse sager om smugleri 1964-70

læg med flere hundrede sager både fra passagerer og besætning.⁵⁵⁶ Spritfærgerne på Flensborg Fjord var de mest talrige. Adskillige rederier fragtede i 1980'erne over 1,8 mio. passager på toldfri sejlads fra Sønderborg Havn – i 1990 nåede det tal 2,4 mio.⁵⁵⁷

Medlemskabet af EF betød fra 1973, at toldreglerne blev lempet og rationerne voksede. Samtidig blev punktafgifterne større og den toldfrie trafik voksede. I 1979 var der 130 passagerskibe i rutefart mellem Danmark og Tyskland.⁵⁵⁸



Smugleri skete selv i de bedste familier. På billedet fra 1968 ses forfatterens oldemors kæreste, Hansen, mens han er ved at fremdrage smuglercigaretter fra sine herrestrømper. Parret lå ofte i telt i Kollund og rejste over Flensborg Fjord flere gange på en weekend. Foto: Finn Ronald Jensen.

De sydfynske færger var i folkemunde kendt som spritfærgerne, og der er talrige eksempler på, at det toldfrie salg oversteg de lovlige mængder – især blandt pensionisterne. Under overskriften ”Bedstemor taget som storsmugler” kunne Ekstra Bladet i 1985 fortælle hvordan en 78-årig faaborgensisk kvinde havde smuglet 8000 cigaretter i land skjult i kaffekartoner. Straffen blev

⁵⁵⁶ DT, 5. kontor, Diverse sager om smugleri 1970-74 kasse 4

⁵⁵⁷ Møller, H.: 86

⁵⁵⁸ Møller, H.: 85

26.000 kr. i bøde og told.⁵⁵⁹ I større målestok var en pensionist-sag fra Langeland-Kiel linjen i 1983, hvor et smuglernetværk af folkepensionister blev oprullet. Ekstra Bladet kunne fortælle om "Pensionistbanden", der stod bag smugleri af 125.000 cigaretter og 832 flasker spiritus. Metoden var en alliance mellem langelandske pensionister og en kreds af vesttyske ditto, der smuglede deres lovlige ration ind i Danmark, hvorefter langelænderne solgte den videre.⁵⁶⁰ Der er talrige eksempler på videresalg. En herre, der i 1998 blev pågrebet med en sækkevogn fyldt med varer, udtalte kontant "Jeg tager kun ud at sejle for at købe ind for andre".⁵⁶¹ Ofte var videresalget noget der skulle optrevles af toldvæsenet med husrazziaer og talrige interviews. Ifølge FD, så kendte alle nogen, der kunne skaffe ubanderolerede cigaretter i Faaborg.

Klientellet var således mere blandet end fx lystsejlersmugleriet og kan nok i højere grad karakteriseres som blue-collar crime. IB mener, at der var forskel på færgerne. Bagenkop-Kiel færgen var lidt finere. Der var duge på bordene, tjenere med hvide forklæder og god mad. Faaborg-Gelting overfarten tog kortere tid, så der har passagererne i mindre grad været med for turens skyld. Ankomststederne var også forskellige. Kiel er en tysk storby, hvor Gelting blot var en mole. FD, der arbejdede på Faaborg-Gelting, påpeger, at færgen gennemgik en udvikling fra de tidligere og hyggelige år, til en mere salgsorienteret fremfærd, hvor miljøet på færgen blev hårdere.

Færgesmugleriet var samtidig den smuglerform, hvor der var den største andel af kvindelige smuglere. IB mener, at der var kvindelig overvægt blandt passagererne. I 1983 var andelen af kvindelige smuglere 19,25 % - alle fra færgerne, jf. indsmuglingsrapporterne fra dette år. De kvindelige færgesmuglere var i høj grad proaktive og opererede både i flok og alene.

Kvindekroppen blev anvendt som skalkeskjul. I en revysang fra 1981 beskrives, hvordan passagererne fylder gods ind under jakken: "jeg har fået king-size bryster, jeg var så spinkel - og nu er jeg svær." FS fortæller fra turene med Faaborg-Gelting, at tolderne "var altid mandlige, så vi lod pigerne bære vores smuglervarer på maven, for de måtte ikke kropsvisiteres."⁵⁶²

Smugleriet ombord på færgerne blev sjældent professionaliseret. Faaborg-sagen fra 1980 er en blandt flere undtagelser. Toldvæsenet blev opmærksomme på, at en kioskekspeditrice på Faaborg-Gelting "ganske enkelt solgte uhæmmet løs af cigaretter".⁵⁶³ Ingen af hendes kasseopslag var mere end det tilladte, men til gengæld solgte hun enormt store mængder med ganske kort mellemrum mellem de enkelte opslag. Den 10. juni 1981 afgav ekspeditricen forklaring i retten, hvor hun kunne fortælle om salg af 17.910 kartonner cigaretter a 200 stk. (dvs. ca. 3,5 mio. cigaretter) til 17

⁵⁵⁹ Ekstra bladet, 27. oktober 1981, s 44

⁵⁶⁰ Ekstra Bladet 4. oktober 1983 sek. 1. s 12

⁵⁶¹ SDT, Indsmuglingsrapporter 1988, 85

⁵⁶² Mail 25.02.2020

⁵⁶³ Orientering om Faaborg-sagen. Toldrapport. Svendborg Byhistoriske Arkiv.

personer. Hendes fortjeneste var 75.000 kr. I Rigspolitiets Rejseafdelings rapport over de medvirkende fra 15. sep. 1981 fremgår samarbejdspartners karakter, fra arbejdsløse og pensionister til typografer.⁵⁶⁴ Lokalt snakkes der i Faaborg om, at ekspeditricen dog tog straffen for flere af de implicerede, og at rederiet godt vidste, at salget var urealistisk højt, men ikke gjorde noget ved det – det hævder i hvert fald FD. De involverede toldere, der deltog i efterforskningen, er dog overbeviste om, at rederiet ikke var involveret.

Der var stramninger i told-kontrollen omkring 1990. Tolderne havde hidtil stået klar ved landgangsbroen på de dage, hvor der var kontrol, men det betød, at færgepassagerne kunne se dem på forhånd og dermed efterlade deres gods ombord. Toldvæsenet ændrede strategi og begyndte at sende toldere med ombord. En artikel i BT dokumenterer, hvordan passagerne reagerede på omlægningen af kontrollen ved at hjælpe hinanden med at gemme smuglergods eller kaste det overbord. Toldvæsenet var på sin side ganske tilfreds og godtgjorde, at det i ”december er.. konstateret, at Faaborg-Gelting-linjens gæster har smuglet en tredjedel mindre end sidste år.”⁵⁶⁵ De store pågribelser og stramninger forventedes at have afskrækkende effekt, men andre sager viser, at effekten nok ikke var så stor som håbet. BT kunne i 1991 fortælle, hvordan en weekendrazzia gik ud over ”ikke færre end 337 personer ved de to fynske spritruiter, Bagenkop-Kiel og Faaborg-Gelting. En enkelt fynsk familie havde cigaretter og flasker placeret i hele bilen - under sæder, i hulrum, i lommer og på kroppen. De blev i overført betydning »klædt af«, da tolderne gik i aktion, og i stedet for lidt billige varer til juledagene, blev det til en udgift for familien på 12.000 kr. i bøde, told og afgifter.⁵⁶⁶ FD fortæller ligeledes, at nye stramninger, fx stempling af billetter, meget hurtigt blev omgået. I 1995 blev kontrollen yderligere skærpet, og i Sønderjylland medførte det et stort fald i antallet af passagerer.⁵⁶⁷ Dette peger på, at muligheden for at smugle reelt var grunden til at tage færgen for mange af passagerer.

I 1976 lavede distriktstoldkammeret i Svendborg en række grundige kontroller af ca. 25 procent af de rejsende på begge lokale spritruiter over en måned. Fyns Amts Avis kunne rapportere, at en tredjedel af de kontrollerede i perioden havde for meget med ind i landet.⁵⁶⁸ FD, der arbejdede i kiosken på Faaborg-Gelting 1974-1977, mener at tallet snarere var 90 % - i hvert fald et overvældende flertal. I 1990 kunne toldvæsenet efter tre dages razzia i både Bagenkop og Faaborg afsløre, at hver ottende passager på færgeruterne smuglede: ”Tolderne fandt i gennemsnit en karton cigaretter og en flaske spiritus for meget hos de formastelige, og de får hver en regning på

⁵⁶⁴ Rapport, Svendborg Byhistoriske Arkiv

⁵⁶⁵ B.T., 24. december 1990 sek. 1. s 9

⁵⁶⁶ B.T., 28. nov. 1991 sek. 1. s. 30

⁵⁶⁷ Møller, H.: 86

⁵⁶⁸ Fyns Amts Avis, 14. dec. 1976 s. 1

1000 kroner, inkl. bøde og afgifter. I alt skal 520 ud af 4200 passagerer betale.”⁵⁶⁹ Toldernes undersøgelser peger på et fald i smugleriintensiteten. Hvis man med udgangspunkt i ovenstående antager, at mellem en tredjedel og en ottendedel af passagerne på de to spritruter smuglede, og hver smugler i gennemsnit smuglede en karton cigaretter og en flaske spiritus, så betyder et samlet passagertal omkring 700.000 på Bagenkop-Kiel og Faaborg-Gelting, at mellem 210.000-87.500 smuglere kan have indført 210.000-81.500 kartoner cigaretter á 200 stk dvs. mellem 42.000.000 og 16.300.000 cigaretter årligt. Tallet er hypotetisk, men det viser, at selv de relativt små mængder, som folk medbragte på spritfærgerne, løb op i store mængder.

Da Danmark blev medlem af EF blev muligheden for toldfrie indkøb øget. I en skatteministeriel rapport opsummeredes grænsehandlens udvikling: ”Grænsehandlen steg efter Danmarks indtræden i 1973 og kulminerede omkring 1980. Det økonomiske tilbageslag i begyndelsen af 1980’erne fik grænsehandlen til at falde indtil midten af 1980’erne, hvorefter bedre økonomi for danske husholdninger, ensidige danske afgiftsforhøjelser og lempeligere rejsegodsrestriktioner fik grænsehandlen til at stige frem til 1989. En række danske afgiftsnedsættelser og tysk forhøjelse af benzinafgiften omkring 1990/91 førte til et fald i danskernes grænsehandel i Tyskland, og yderligere nedsættelser af afgifterne op til åbningen af det indre marked i 1993 førte til, at alle rejsegodsrestriktionerne kunne fjernes – bortset fra spiritus og tobak – uden at grænsehandlen steg.”⁵⁷⁰ Toldloven søgtes harmoniseret med EF, senere EU’s, toldkodeks. Før vedtagelsen af den nye toldlov i 1994 fortælles eksempelvis, at der siden 1973 er foretaget 22 ændringer af toldloven.⁵⁷¹

Spritruterne blev påvirket af de stramninger og love, der var rettet mod grænsehandlen. Specifikke afgifter kunne afstedkomme kortvarig aktivitet på en varegruppe, eksempelvis antog både grænsehandlen og smugleriet med radio og tv-apparater et stort omfang i vinteren 1986/87. Omkring 1990 var de danske cigaretter de dyreste i EU.⁵⁷² Grundlæggende blev grænsehandlen bekæmpet med afgiftslettelser, hvilket man antog havde en afsmittende effekt på smugleri.⁵⁷³

Smugleriet efter år 2000

Uden at trække analysen op til 2021 bør det understreges, at der fortsat var smuglersager i Øhavet efter år 2000, selvom det i 2001 ikke var Skatteministeriets indtryk, at der i videre udstrækning foretoges større organiserede smuglerier eller at smuglet spiritus blev solgt i almindelige

⁵⁶⁹ Berlingske Tidende 27. november 1990 sek. 1. s. 7.

⁵⁷⁰ SKM, Rapport om Grænsehandel 2001, 14

⁵⁷¹ Lov nr 1116 af 22. december 1993. URL:

http://webarkiv.ft.dk/?samling/19931/lovforslag_oversigtsformat/l79.htm. Tilgået 22.06.2020.

⁵⁷² Skatteministeriet: Rapport om grænsehandel 2004. København, 2004., 242

⁵⁷³ Gersmann, 242-43

detailforretninger.⁵⁷⁴ De professionelle smuglere brugte nu lastbiler til at fragte østeuropæiske cigaretter til Danmark. Johannes Holm Petersen, der var leder af smuglerikontrollen ved grænsen fra 1994-2002, var i sin karriere med til at beslaglægge 30.6 mio. cigaretter.⁵⁷⁵

Langelænderen Steen Frederiksen, kendt som Steen Tobak, er et godt eksempel på, hvordan smugleriet ændrede karakter. I 2009 fik han en bøde på knap en halv mio. kr. for smugleri af slik, sodavand, tobak og øl til Langeland.⁵⁷⁶ Hans varer var indkøbt ved grænsen og fragtet til Langeland med bil, et markant brud med tidligere tiders maritime smugleri.

Farvandene bruges stadig til smugleri. I foråret 2020 forsøgt landsætning af 100 kilo kokain på den langlandske østkyst. Et større skib sagtnede farten i Langelandsbæltet og smed sin last ud til en ventende gummibåd, hvorefter denne sejlede til Spodsbjerg. Det er en taktik, der er set før – og det ved gammelkendte lokaliteter. Forskellen til tidligere er, at smugleriet blev bedrevet af udlændinge, der benyttede sig af områdets geografi og nærhed til tæt befærdede skibsruter. De to eksempler peger på, at det maritime smugleri af cigaretter og lignende forbrugsvarer sandsynligvis er på et lavt niveau, mens den sorte økonomi i landdistrikterne næres af grænsehandlen.

Delkonklusion: Smuglernes metoder, varer og sociale profil 1945-2000

Smugleriet udviklede sig i den undersøgte periode i tre spor. I 1950'erne genopstod småsmugleriet af cigaretter og spiritus til eget forbrug med erhvervsfartøjer og lystbåde. Semiprofessionaliseret cigaretsmugleri med danske og udenlandske erhvervsskibe udviklede sig i 1960'erne til professionaliseret cigaretsmugleri med speedbåde, der sejlede fra havne i Østblokken til kyster i hele Syddanmark. I 1965 åbnede to færgeruter, der forbandt Sydfyn med Vesttyskland, og de udgjorde sammen med det intensiverede lystsejlersmugleri de primære platforme for småsmugleri til eget forbrug. Smugleriets klimaks omkring 1970 understreger den udbredte festkultur og det materielt rige liv, der levedes i velfærdsstatens trygge rammer. Der blev drukket og røget på arbejdspladserne, i fritiden, på færgerne og i lystbådene. De indsmuglede varer blev brugt til private fester, fester i sejlkлубben og afsat på arbejdspladserne.

Det professionaliserede smugleri var væsensforskelligt fra småsmugleriet. De professionelle smuglere var i vid udstrækning personer med ophav udenfor undersøgelsens geografiske område, som blot brugte kysterne og landskabet til deres aktiviteter. Varerne fragtes efter landsætning til København, hvor det primære marked var. Småsmuglerne var i langt højere grad lokale beboere, men også turister var blandt klientellet på spritfærgerne. Storsmugleren var en yngre mand,

⁵⁷⁴ SKM, Rapport om Grænsehandel 2001, 118

⁵⁷⁵ Petersen, J. 2018, 90

⁵⁷⁶ Fyens Stiftstidende, 1. sep. 2009

hvorimod småsmuglerne var pensionister, familiefædre, virksomhedsejere og overlæger. Metoderne var vidt forskellige. Storsmuglerne satsede på hurtig transport af store mængder cigaretter og kunne ved opdagelse reagere med vold. Småsmuglerne satsede på små mængder cigaretter og spiritus gemt opfindsomme steder på kroppen, i bilen eller i båden og tog langt det meste af tiden opdagelsen med et skuldertræk.

Det samlede omfang af smugleriet toppede omkring 1970. Hvor speedbådssmuglerne kunne fragte minimum 60 mio. cigaretter årligt, stod de sydfynske spritfærger for måske 16-42 mio. cigaretter. Hertil kommer lystsejlerne og erhvervsskibenes smugleri, der ikke er kvantificerbart. Udenfor undersøgelsens geografiske sigter kommer den toldfrie sejlads fra Sønderborg havn, hvor smugleriet sandsynligvis havde et endnu større omfang end på de sydfynske spritrunder. Hvis hver tredje passager i Sønderjylland (ud af 1.2 millioner i 1975) smuglede et karton cigaretter på 200 styk, drejer det sig om 72 mio. cigaretter.⁵⁷⁷ Det er samlet op til 174 mio. cigaretter. Hertil kommer, hvad der blev transporteret over selve landegrænsen af over 4 millioner årlige bilister, heraf 2 millioner danske.⁵⁷⁸ Hvis Egon Nielsen har ret i sin iagttagelse af, at toldvæsenet kun fangede 1 %, så er tallene markant anderledes. Det er absolut ikke usandsynligt, at det samlede smugleri var op til 10 % af det legale salg af cigaretter, eller større endnu, men det er et hypotetisk tal.

Informanternes udsagn om omfang udfordrer toldvæsenets vurdering af smugleriets omfang, der afgjort er for konservative. Erindringer har deres egne metodiske faldgruber, men sammenholdt med levn fra toldarkiverne, peger de på, at smugleriet sandsynligvis var både større og mere alment accepteret, end man regnede med fra centralt hold, særligt når informanterne er så enslydende i deres syn på omfang.

De tre spor kan indplaceres forskelligt på Johansens kriminologiske trappe alt efter organisationsgrad og integration med erhvervslivet. Småsmugleriet var af et voldsomt omfang, men foregik i små, lokale netværk, mestendels uden videresalg for øje. Småsmugleren var i den forbindelse i familie med måneskinsarbejdere og gårdsalgsekvilibriste. Det betyder, at store dele af befolkningen reelt befandt sig på trappens første trin. Spritfærgerne trækker billedet i en anden retning. Deres vigtigste produkt var den toldfrie handel, og det er værd at overveje, om netop spritfærgerne skaber en organisatorisk ramme omkring småsmugleriet, der berettiger en placering højere oppe på skalaen. Ofte opstod semi-professionelt smugleri på færgerne. Det samme gælder smugleriet på coastere og erhvervsfartøjer, hvor skibsprovianteringen, mæglerne og rederne ikke har været helt uvidende om, at smugleri var en integreret del af hyren. Lystsejlersmugleriet er

⁵⁷⁷ Møller, H.: 85

⁵⁷⁸ Tal fra 1975. Se SKM: Rapport om grænsehandel 2004, s. 53.

derimod uden integration eller samarbejde med danske virksomheder, om end det har været præcis ligeså institutionaliseret som smugleriet på spritfærgerne.

Det professionaliserede smugleri har en anden raison d'être end de ovenstående eksempler. Det er per definition med kontakt til erhvervslivet, netop pga. behovet for distribution eksempelvis vha. samarbejde med kantinerne på de store industriarbejdspladser. De opholder sig permanent på trin to.

Opsamling og diskussion af første del

På tværs af tid fremstår smugleriet stærkt påvirket af statens afgifter. Det gælder især storsmugleriet, der er klart profitmaksimerende og kun opstår, når der er mulighed for at spekulere i store afgiftsforskelle som det gør sig gældende i Mellemkrigstiden og i 1960'erne.

Afgiftsforskellene er at betragte som en ressource, Øhavets befolkning kan udnytte. Økonomisk logik er kort sagt uomgængelig, når det handler om at forstå smugleriets udvikling på statsniveau. Det forhold præger også undersøgelsens repræsentativitet. Kortlægningen er primært med udgangspunkt i sydfynsk materiale, men de overordnede konklusioner ift. intensitet og afmatning er grundlæggende afhængige af national lovgivning og dermed til en vis grad repræsentative for smugleriets udvikling i resten af landet, når det vel at mærke gælder forholdet til Tyskland.

I perioden 1850-1914, hvor Danmark er et lavafgiftsland, er der få dokumenterede storsmuglerier, men til gengæld bredt forankret småsmugleri i det maritime erhverv. Legal handel har tilsyneladende altid en skygge. Fra Danmark smugles især til Sverige. Udførselsforbuddene under Første Verdenskrig skaber hurtigt udførselssmugleri af især fødevarer, der med prisstigningerne på alkohol i 1920'erne suppleres af intensiv alkoholindsmugling. Samme proces gør gældende med introduktionen af de store afgifter på cigaretter i 1960'erne. Profitmulighederne var særdeles store, når sprit kunne sælges til 15 gange indkøbsprisen eller cigaretter til 7 gange indkøbsprisen. Når intensiteten stiger, bevæger smugleriet sig op ad Johansens kriminologiske trappe. Særligt distributionen af de store mængder kræver kontakter i restaurationsbranche og næringsliv. Småsmugleriet står konsekvent på første trin og storsmugleriet på andet trin. Det professionelle smugleri var ikke monopoliseret, men udsat for hård konkurrence. Der var talrige aktører, og nye kunne let etablere sig - det eneste, det krævede, var en båd og maritime færdigheder.⁵⁷⁹ Implikationen heraf er, at succesraten for nye aktører var høj.⁵⁸⁰ Udviklingen har en klar teknologisk dimension. Motoriseringen af fiskerfartøjerne efter år 1900 og stadigt hurtigere speedbåde i 1960'erne tilføjede hver storsmuglerperiode et skær af teknologisk kapløb. Kernen er

⁵⁷⁹ Samme konklusion er nået ift. menneskesmugling på Middelhavet. Campana, 453

⁵⁸⁰ Campana, 454

mobilitet: Kan man krydse Østersøen, kan man smugle. Varernes retning går på tværs af tid fra statens geografiske periferi og mod centeret, særligt når det professionelle smugleri tager til.

Det professionelle smugleri er kildemæssigt mere velunderbygget end småsmugleriet, og det afspejler i høj grad statens interesser i kontrol af denne gruppe. Andreas' påpegning af smugleriets betydning for statens ekspansion understreger, at staten vokser, når dens lovgivning udfordres. Som en parafrase over Tillys klassiske diktum kunne vi anføre, at stater skaber smuglere, og smuglere skaber stater. Det ses især i højintensitetsperioderne, hvor spritsmugleriet er den direkte anledning til genoptagningen af patruljeringen til søs, ligesom cigaretsmugleriet er anledning til omstruktureringen og rationaliseringen af toldvæsenet i slutningen af 1960'erne. En vigtig pointe er også, at smugleriet er med til at regulere afgiftsniveauet. Frygten for smugleri gør eksempelvis, at man sænker spiritusbeskatningen i 1920'erne. Når toldvæsenet intensiverede sin overvågning og kontrol, gjorde de det sværere for smuglerne. Prisen på varerne steg, men det gjorde til gengæld smugleriet mere attraktivt, da profitten steg sammen med risikoen. Det fordrede større professionalisering, større netværk og bedre udstyr.⁵⁸¹ Det er den illegale økonomis paradoks: Når en aktivitet gøres ulovlig, øger det både risikoen og profitabiliteten af aktiviteten.⁵⁸²

Fra 1880 og frem steg skatten på forbrug og indkomst frem for told og skat på besiddelse. Storsmugleriet kan dermed udlægges som en modreaktion på det stigende afgiftstryk. Det vil dog være reduktionistisk kun at se smugleriet i sammenhængen med afgiftstrykket, som Buehn og Farzanegan også argumenterer for – der er mange faktorer i spil. Smugleriet eksisterede også før forbrugsafgifternes sejrsgang efter Første Verdenskrig, hvor søfolkene i vid udstrækning brugte smugleri af luksusvarer og alkohol til at forsøge tilværelsen og familien med. De mest farverige eksempel på, at der sagtens kan være uds mugling fra højafgiftslande er den norske blekrig, hvor østeuropæiske smuglere opkøbte tonsvis af mærkevarebleer billigt i Norge og solgte dem andetsteds.⁵⁸³ På aktørniveau er storsmugleren en kreativ iværksætter, der ser profitmuligheder i illegal transport. Småsmugleriet præges ligeledes af afgifternes udvikling, men der er samtidig til stede i hele undersøgelsesperioden. Småsmugleren er adaptiv – han/hun tilpasser sig til ændrede forhold, men fortsætter smugleriet.

Smugleriets omfang er det meste af tiden særdeles usikkert. Kildematerialet understreger, at smugleriet i højintensitetsperioder var i særdeles stor skala, men der er ikke tale om et systematisk datagrundlag. For 1960'ernes småsmuglere gælder det, at mange bække små flyder sammen i en flod af varer, der har tæt på samme omfang som de professionelles indsmugling. Måske nærmer

⁵⁸¹ En mekanisme, der også kendes fra den amerikanske forbudstid. Andreas, 235.

⁵⁸² Grauwe, 1

⁵⁸³ Se Åmot, 2017.

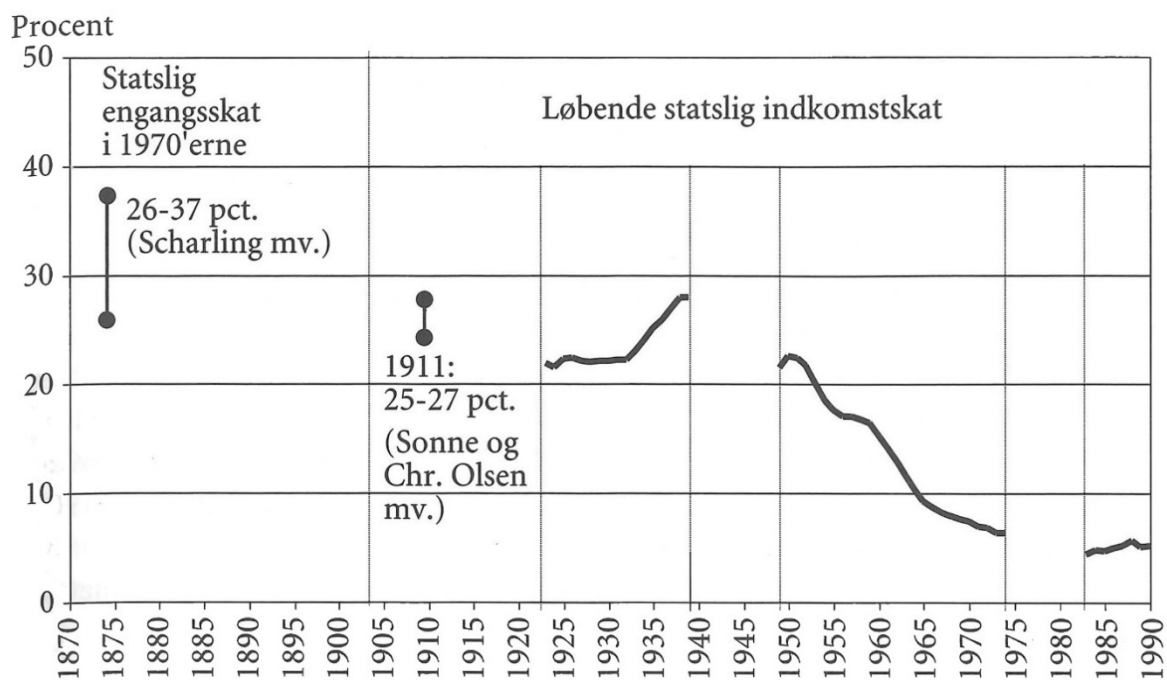
cigaretsmugleriet sig et omfang på 10 % af det legale salg, eller mere. Hvis man sammenligner med spritsmugleriets omfang i Mellemkrigstiden, hvor det illegale salg af spiritus muligvis tangerede det legale, er cigaretsmugleriet sandsynligvis mindre, men overslaget hviler til gengæld på et betydeligt mere sikkert kildemæssigt grundlag. Det afgørende er især, at smuglerikontrollen systematiseres i 1960'erne, og datagrundlaget dermed forbedres væsentligt – også ift. den forudgående storsmuglerperiode, hvor systematiseringen skete betydeligt senere. Serien af indsmuglingsrapporter og anholdelsesregnskaber påviser både smugleriets udvikling og kontrollens fokus –interviewene peger på, at det opdagede smugleri, uanset kategori, kun er toppen af isbjerget.

Kravene til distribution stiger sammen med mængden. De varer, der afsættes lokalt, kommer ofte fra lokale smuglere. De professionelle smuglere bruger ofte de sydfynske farvande til landsætning, men distribuerer i de større byer. De udnytter, at grænserne er porøse i periferien. Deres netværk er i højere grad kriminelt. Der er lejlighedsvis kontakt mellem det, Johansen kalder hvide og sorte netværk.⁵⁸⁴ Begge netværkstyper er samtidig forankret i den maritime transport. Der er ikke langt fra en lystsejlersmugler til en speedbådssmugler, det afgørende skel er skalaen i mængde og fart. Småsmugleriet er dybt integreret i lokalsamfundene, og ikke sjældent i det lokale næringsliv; købmænd, skibsmæglere og mindre virksomheder. Dette er i modsætning til storsmugleriet, hvis distributionsbehov er større og som ofte integrerer sig i restaurationsbranchen, større virksomheder og gerne i København. Begge netværkstyper er drevet af tillid. For småsmuglerne stammer tilliden fra nære relationer, venner, kollegaer og familie, mens der i de kriminelle netværk skal fortjenen og opbygges tillid internt. Især småsmugleriet har det, Klooster har kaldt et demokratisk element. Det er på tværs af tid socialt sammensat.

Smugleriets udvikling skal ses i relation til skattetrykket og statens bestandigt øgede muligheder for at kontrollere korrekt indbetaling. Grundlæggende konkluderer Gunnar Viby Mogensen, at selvom skattetrykket er vokset markant, snyder danskerne ikke ligefrem proportionalt med det øgede tryk. På grafen nedenfor ses den udvikling i skattesnyderiets omfang Mogensen kan dokumentere på basis af omfattende kildestudier. Mogensen sandsynliggør, at der i undersøgelsesperioden ses et markant fald i skattesnyderiets omfang fra 26-37 % til omkring de 5%.⁵⁸⁵

⁵⁸⁴ Johansen, P. 1996, 33

⁵⁸⁵ Figur fra Mogensen, 223. Figuren indeholder en slåfejl øverst i venstre hjørne: Der skal stå 1870'erne, ikke 1970'erne. Med skattesnyd menes underdeklaration af personlig indkomst.



Mogensen vurderer, at tilvænning spiller en rolle samtidig med, at det man får ud af skatten - velfærdsydelser, tryghed og overførselsindkomster - sandsynligvis opvejede for tabet.

Skattevæsenets mulighed for kontrol steg samtidig betragteligt med EDB-systemers indførsel, større gennemsigtighed og øget indberetningspligt. Samtidig er der sket en ændret erhvervsstruktur væk fra talrige små familielandbrug til urbane industri- og serviceerhverv.⁵⁸⁶

Kortlægningen og indsmuglingsrapporterne perspektiverer den analyse. Den stigende kontrol med skat og afgifter vha. kildeskat og moms flyttede den sorte økonomi over i sort arbejde og smugleri.

Sort arbejde, der er ganske velundersøgt, steg angiveligt fra 8,3 % i 1980 til 15,4 % i 1994.⁵⁸⁷

Samtidig var tiden forbrugt på sort arbejde steget i gennemsnit fra 39 minutter om dagen til 53 minutter om dagen, således at der både var tale om en stigning i antallet af mennesker, der udførte sort arbejde og i mængden af sort arbejde udført af disse. For smugleriets vedkommende blev de tre ovennævnte spor samtidig til en motorvej parallelt med at omfanget af skattesnyderi faldt.

Presset fra skattesystemet resulterede i forskellige strategier til samme mål, tydeligt eksemplificeret af en avis-side i Fynsk Aktuelt i 1969, hvor storsmugleren Thorkild Løndahls bedrifter blev beskrevet side om side med en reklame for Arbejdernes Landsbank, der opfordrede til at "tage en bid af skatten" vha. fradragsoptimering.⁵⁸⁸

⁵⁸⁶ Mogensen, 411

⁵⁸⁷ Jensen, B. 1995, 75

⁵⁸⁸ Fynsk Aktuelt, 29. dec. 1967, s. 3

De to gange i undersøgelsesperioden, hvor staten tager et spring i sin regulative magt – dvs. under Første Verdenskrig og i velfærdsstatens gyldne årti i 1960'erne – tager smugleriet et tilsvarende spring. Mogensen vurderer, at tilvænning, i hans tilfælde til det øgede skattetryk, er en vigtig faktor i at reducere skattesnyd.⁵⁸⁹ Bratte ændringer skaber en modreaktion, der udebliver, hvis ændringer indføres over længere tid. Forskydningen fra skattesnyd til smugleri var relativt risikofri for aktørerne, da omfanget af det uopdagede smugleri lader til at være stort for småsmugleriets vedkommende. Møllers iagttagelse af, at smugleriet er et lotteri, hvor det oftest er smugleren, der vinder, har helt sikkert noget på sig. Der er dog målinger, der peger på, at smugleri var mere ildeset end skattesnyderi, så sammenhængen var sikkert ikke ligefrem proportional.⁵⁹⁰ I sagens natur er det umuligt at afgøre, hvorvidt den sorte økonomi reelt falder i omfang eller blot flytter nye steder hen, men kortlægningen af smugleriet peger på, at staten blev snydt på den ene eller den anden måde.

At stoppe smugleri er ligesom at inddæmme vand – det forsøger bare at løbe et andet sted hen. Det moderne cigaretsmugleri finder i høj grad sted med lastbiler over den dansk-tyske grænse, som led i en global sort økonomi. Den maritime infrastruktur, der tidligere bandt Sydfyn sammen med Kiel og Gelting, er forsvundet. Samtidig har staterne omkring Østersøen fået øgede teknologiske muligheder for at kontrollere deres farvande. Kontrollen med det maritime rum er blevet så gennemgribende, at smuglerne er tvunget på landjorden ligesom det er set i USA.⁵⁹¹ Steen Frederiksen havde som regel, at han skulle tjene minimum 2000 kr. pr. læs, han via kassevogn eller trailer kørte til Langeland fra grænsehandelsbutikkerne. Det er ikke meget, sammenlignet med de hundredetusindevis af kroner, Ricardo, Owild og Brenøe sejlede hjem omkring 1970. EU og det indre marked er på sin vis den bedste smugleri-bekæmpelse i hele undersøgelsesperioden. Smugleriet fortæller samtidig en globaliseringshistorie, hvor det førhen regionale smugleri nu er indlejret i større netværk og forbindelser – med Claes Brenøes smuglerkarriere som et godt eksempel.

Hvis man betragter smugleriet fra et forbrugshistorisk perspektiv er det tydeligt, at smugleriet og den sorte økonomi var *hverdag*. Smugleriet bidrog til bedre distribution, tilgængelighed og prissætning af efterspurgte varer. Smugleriet er, som Grahn formulerer det, en dereguleringsmekanisme af et overreguleret marked. EU har på sin vis dereguleret markedet ved at mindske grænsernes betydning. Grahn kobler samtidig smugleri til økonomisk dysfunktionalitet, hvor smugleri var den eneste måde at skaffe bestemte varer på. Det gælder ikke i Øhavet, hvor de

⁵⁸⁹ Mogensen, 387

⁵⁹⁰ Demokraten (Århus), 4. marts 1973, s. 4

⁵⁹¹ Andreas, 309

primære smuglervarer; cigaretter og spiritus, i hele undersøgelsesperioden kan anskaffes legalt. Det understreger, at der økonomisk ikke er tale om samme dysfunktionalitet, som Grahns og Karras indskriver 1700-tallets smugleri i. Det vil i så fald også betyde, at flere af Grahns afledte konklusioner om forholdet mellem stat og smugler skal tages med et gran salt. Der er noget andet på spil i 1900-tallets Sydfyn end i 1700-tallets Caribien – hvilket måske ikke er så overraskende. Harveys idé om smugleri som strategi anvendt af statslige underdogs stammer ligeledes fra en anden historisk kontekst, men kan med nogen modifikation overføres til sydfynske forhold. Storsmuglerierne var afhængige af en velvillig stat med geopolitiske interesser i fortsat smugleri. Både i Mellemkrigstiden og under 1960'ernes cigaretsmugleri er der for den danske grænse tale om det, Sarah Green har kaldt en "one-sided border"⁵⁹² – først i forholdet til Tyskland og dernæste DDR og Polen. På den måde understreger storsmugleriet, hvornår der er dysfunktionelle grænsere relationer.⁵⁹³

Flere af de afdækkede sager lader sig ikke forklare fuldstændigt af økonomisk logik. Hvorfor engagerer store dele af befolkningen sig i småsmugleri i 1960'erne, når det gælder tidskrævende smugleri af små mængder smuglervarer? Kan det virkelig betale sig? Hvorfor begår så mange mennesker en handling, som i hele undersøgelsesperioden er ulovlig? Hvorfor er sømænd vedvarende en del af materialet? Hvorfor tager 17-årige drenge i 1960 en piratjolle til Tyskland for at købe en flaske spiritus til weekendens fester? Giver det økonomisk mening? Hvorfor er kreativitet, skjulesteder og snedige metoder så central en del af småsmugleriet?

⁵⁹² Green, 69

⁵⁹³ Green, 69

ANDEN DEL: MORALSKE FORTÆLLINGER

I anden del af afhandlingen fokuseres på fortællingerne om smugleri, fordelt på to kapitler. Der undersøges her, hvordan smugleriet blev italesat og hvilke fortællinger, der var om smugleriet.

Kapitel 4 undersøger fortællingerne om smugleri, som de kom til udtryk i den offentlige sfære i hele undersøgelsesperioden. I kapitlet viser jeg, at der er to tidsbundne grundfortællinger om smugleri, der strides igennem perioden. Italesættelsen af smugleri ændrer sig grundlæggende fra et moralsk til et økonomisk fænomen. I kapitel 5 undersøges fortællingerne om smugleri på aktørniveau primært via interviews, hvilket tidsmæssigt placerer kapitlets fokus på perioden 1960-2000. I kapitlet analyseres smuglernes egne ord med henblik på at undersøge, hvilke kulturelle hierarkier og moralske økonomier smuglerne og tolderne giver udtryk for.

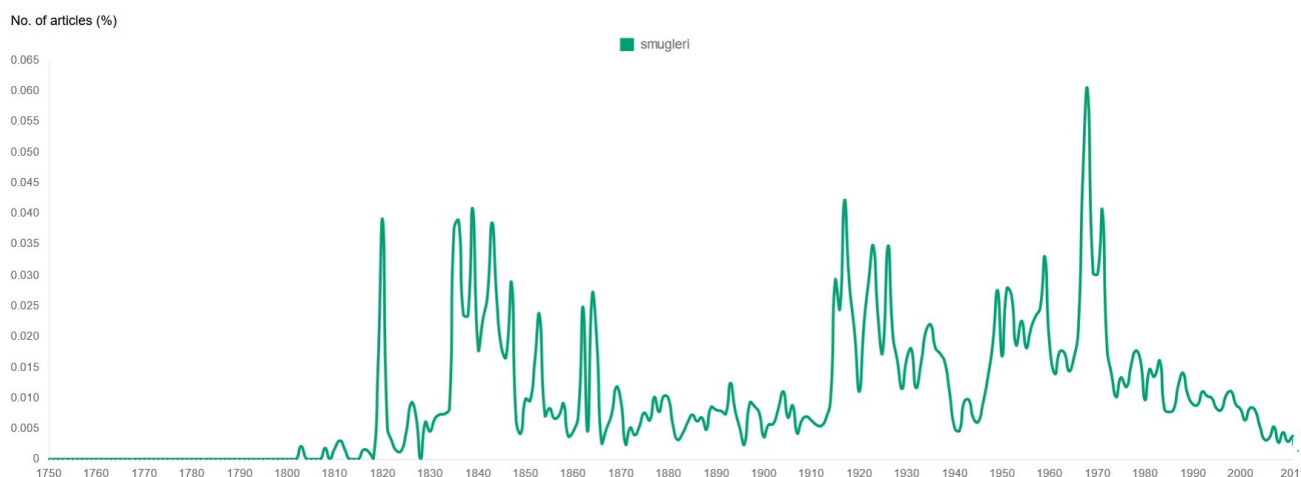
Sammenfattende argumenterer jeg for, at der netop var tale om moralske fortællinger, både når det gjaldt molesnakken og smuglerhistorierne i aviserne – de viderebringer et grundlæggende positivt syn på smugleriets legitimitet. Smuglernes moralske økonomi er flydende i kanterne, men bredt italesat og artikulerer et kodeks, der gav fortælleren social kapital. Sammenfattende argumenterer jeg for, at smugleri er en moralsk handling og fortællingerne er performative, dvs. inspirerer til handling og skaber mere smugleri.⁵⁹⁴

⁵⁹⁴ Jf. Anne Magnussens definition af performativitet. Magnussen, 8.

Kapitel 4: Fortællinger om smugleri

Som fortalt i indledningen er synet på smugleri vedvarende blevet diskuteret i forskningen. I kapitlet undersøges fortællingerne om smugleri for at afdække synet på smugleriets legitimitet, eller mangel på samme, fra 1850-2000.

Brugen af ordet smugleri i de (digitaliserede) landsdækkende aviser viser ikke overraskende, at smugleri især diskuteres i de dele af undersøgelsesperioden, hvor smugleriet er på sit højeste, dvs. omkring første verdenskrigs afslutning og ca. 1970.⁵⁹⁵ Det er også her, smugleriet diskuteres politisk. Men hyppigheden siger ikke noget om indholdet: Hvad var fortællingerne om smugleri i 1850 kontra i 1960? Hvem fortæller om smugleri? Og i hvilke fora?



Kapitlet har to sammenflettede spor. Første spor er myndighedernes syn på smugleri, som det kan spores i toldvæsenets skrivelser og den politiske debat. Andet spor er, hvordan smugleriet italesættes i offentligheden, dvs. i pressen, og fra 1950 og fremefter, i film og TV. Smuglernes egne fortællinger er i centrum i næste kapitel.

I kapitlet argumenteres for, at der er to grundfortællinger om smugleri, der i forskellige former brydes i undersøgelsesperioden. I myndighedernes grundfortælling om smugleri, er smugleren en moralsk anløben modstander og tolderen en heroisk hovedperson. Smugleriet er grundlæggende statsundergravende. Den økonomiske grundfortælling, der først italesættes af frihandelstilhængere sidst i 1800-tallet, er, at smugleriet er en naturlig reaktion på alt for høje statslige afgifter. I denne grundfortælling er staten modstanderen og smugleren en delvist sympatisk hovedperson.

⁵⁹⁵ Grafen er genereret via Smurf og skal kun anvendes som en indikation på, hvornår et udtryk bliver brugt i alle dets former – også dem, der ikke har noget med emnet at gøre: <http://labs.statsbiblioteket.dk/smurf/>

Grundfortællingerne bliver påvirket af den tid, de er en del af, og således ændrer de karakter og bliver artikuleret på forskellig vis i 1850 eller i 1960. Sammenhængen med smugleriets udvikling er tæt, og periodeinddelingen derfor parallel til kapitlerne i første del. Kapitlet undersøger, hvordan de strukturelle skift påvirker grundfortællingernes indbyrdes styrkeforhold. Sagt på en anden måde: Hvordan gled konteksten ind i fortællingerne? Hvad betyder de skiftende tiders syn på fortællingernes aktører for fortællingerne? Hvornår blev smugleriet politiseret? Hvem havde moralen på sin side?

Fortællinger om smugleri 1850-1914

I årsberetningen for Svendborg Toldkammer 1850 beklagede tolderen sig over handlens lave stade. Trægheden herskede på Sydfyn, og det havde måske sin ”Rod i det her i Fortiden saa gængse og med et vist Liebhabereri dreven Smugleri; det demoraliserede Befolkningen og gav den et Præg af Raahed, som endnu ikke er ganske forsvunden”.⁵⁹⁶ Smugleriet betragtes i høj grad som et moralsk problem med store konsekvenser for den enkelte og samfundet. Selvom tolderen gav indtryk af, at smugleriet var ophørt, så var det ikke et definitivt brud. Den, der var vokset op med smugleriet, særligt i 1830’erne, hvor det var hyppigt forekommende, levede stadig og prægede forholdene. Det krævede tid for toldvæsenet at genvinde tabt autoritet.⁵⁹⁷ Få år senere var inspektøren i Svendborg usikker på, om denne hensygnen af smugleri ”hidrører fra en med Tidens Påvirkning levendegjort Sands for lovlig Orden, fra Erkendelse af Toldsatsernes bedre Forhold, fra den blotte Vanens Magt, eller fra Overbeviisning om den større vanskelighed nu fremfor tidligere mod foretagender af denne beskaffenhed.”⁵⁹⁸

Smugleri er for toldmyndighederne ved undersøgelsesperiodens begyndelse entydigt illegitimt, og smugleren er entydigt en modstander, som både tolderne og samfundet var i moralsk konflikt med. De fremskridtsoptimistiske toldere italesatte smugleri som en tradition på retræte og som det modsatte af lovlig orden. I 1854 mente tolderen i Faaborg ligefrem, at smugleri var ildeset i en sådan grad, at smuglere ville blive anmeldt af angivere udenfor toldvæsenet.⁵⁹⁹ Samme fortælling kom fra højeste sted i toldetaten, hvor W. Sponneck pointerede at smugleri var demoraliserende og ødelæggende for reel handelsånd.⁶⁰⁰

⁵⁹⁶ ST, Årsberetning 1850

⁵⁹⁷ ST, Årsberetning, 1851

⁵⁹⁸ ST, Årsberetning 1853

⁵⁹⁹ FT, Årsberetning, 1854

⁶⁰⁰ Sponneck, 119

Myndighedernes syn på smugleri er ikke overraskende. Men hvad var synet på smugleri uden for toldernes snævre kreds? Pastor Laurids Prip var præst i Ærøskøbing 1876-79. Han fortæller, at der endnu i hans tid taltes ”meget om, hvad der kunne foregå dengang”.⁶⁰¹ De historier, den unge præst fik fortalt, gik især på købmændenes smugleri via baggårdene og strandgrundene, samt intriger i købmandsstanden. Smugleri var et vigtigt samtaleemne, uden spor af afsmag, men fokuseret på fortidens bedrifter.

En anden tilflytter til området, historikeren Johs. Olsen, der flyttede til Svendborg sidst i 1800-tallet, beretter, hvordan smugleriet var noget af det, der fremhævedes for ham, da han først flyttede til byen. I sin byhistorie deler han kun nogle af disse historier: ”At fortælle alle de morsomme Smuglerhistorier er for vidtløftigt.”⁶⁰² En af de historier, der slipper gennem nåleøjet, er historien om en dreng, der smuglede en rund ost ind af Gerritsport i Svendborg, forbi konsumtionsbetjenten, ved at trække den trillende ost efter sig på en snor, mens han selv havde hænderne i lommen. I 1853 refererede Svendborg Toldkammers årsberetning også til den ”almindelige Mening” om smugleriet.⁶⁰³ Kort sagt: Smugleriet var noget, man talte om.

Sidst i 1800-tallet lader det til at være smuglerhistorierne fra før byportenes fald, der er i høj kurs. En ældre svendborgenser, Bärthelsen, skrev i sine erindringer om barndommen midt i 1800-tallet: ”Der smugledes da ogsaa paa Kraft, og der var ingen, som gjorde sig ringeste Samvittighedsskrupler af at snyde en Consumptionsbetjent, naar der blot var den ringeste Mulighed derfor.”⁶⁰⁴ Tilbageblikket er ledsaget af et nostalgisk syn på ungdommens kamp mod konsumtionsvæsenet, hvor byens plankeværker og haver blev forceret med skjult kontrabande.

Implicit for både toldforvalteren, Prip, Olsen og Bärthelsen er, at smugleri af den størrelsesorden er en saga blot. Smugleriet er vandrehistorier og vittighedsfortællinger, men ikke et aktuelt fænomen. Dette går igen i omtalen af den førømtalte Chr. Norsk, der angiveligt var en af Langelands største kaffesmuglere sidst i 1800-tallet. I nekrologen over Chr. Norsk fremhæves ikke hans smuglergerning, selvom han havde fået opkaldt et helt begreb efter sig. Smugleri er på den måde ikke noget, man bryster sig af i offentligheden, men noget man taler om mand og mand imellem.⁶⁰⁵

⁶⁰¹ Prip, 87

⁶⁰² Olsen, 369

⁶⁰³ ST, Årsberetning 1853

⁶⁰⁴ Bärthelsen, 5

⁶⁰⁵ Kiilsgaard, 83

Et af fikspunkterne i den offentlige debat om smugleri i denne periode var debatten om Toldloven af 1863, der vævede sig ind i den nationale diskurs omkring den Anden Slesvigske krig.

Vedtagelsen af Toldloven af 1863 havde et særdeles kompliceret forløb. Den efterfulgte Toldloven af 1838, der var utilstrækkelig efter Første Slesvigske Krig og den helstatstankegang, der prægede Rigsdagen efter krigen. Toldforskellen mellem Slesvig og Kongeriget blev ophævet i 1850, og der var behov for en ny lov. Den blev fremlagt i 1862 af finansminister Carl E. Fenger og vedtaget 4. juli 1863. Tanken var, at den skulle omfatte hele monarkiet, simplificere toldsatserne og bygge på beskatning af især tobak, vin, kaffe og sukker.⁶⁰⁶

I den offentlige debat om Toldloven af 1863 var der en udpræget frygt for øget smugleri.⁶⁰⁷ Sydfyenske Tidende fortalte om folketingets behandling af den nye toldlov og frarådede i den forbindelse at have fjendtligt indstillet tysktalende personel som grænsegendarmer, da det ville danne grobund for smugleri, når man samtidig tog den lave tyske tarif i betragtning.⁶⁰⁸ Svendborg Amtstidende harcelerede i 1863 over smugleriet og fortalte om starten af 1830'erne, hvor skamløsheden og smugleriet var udbredt selv blandt de handlende. Smugleriet blev dog ikke set ned på, da smugleriet fandt sted i "Absolutismens Dage; det var medens alle Lovbud vare vilkaarlige, og den naturlige i Folket boende Uvillie mod slavisk at adlyde det blotte Magtens Bud, laante dog den lovlose Fremgangsmaade et Skin af moralsk Berettigelse".⁶⁰⁹ Smugleri var ifølge den konservative avis legitimt under enevælden, fordi det var en modstand mod despotisme, men med folkevalgte repræsentanter som lovgivende magt var det unationalt og et "moralisk Onde".⁶¹⁰ Smugleriets tilbagegang udlægges som en følge af friheden, men den er tilsyneladende ikke helt væk, da der netop advares mod smugleri, der nu er imod folkets sande vilje, hvorfor respekt for loven bør være påkrævet. Ved at genoptage smugleriet ville man forbryde sig mod det nationale fællesskab, samfundsordenen og de andre borgere. Begge ovennævnte aviser var apolitiske i 1863, men blev senere henholdsvis en venstre-avis og en højre-avis. Det antyder, at smugleri ikke var et polariserende emne.

Der er samtidig andre fortællinger om smugleriets legitimitet i debatten. Sydfyenske Tidende fortæller i en større artikel om toldlovgivningen, at "Smugleri af al mulig Art har i Folkemeningen aldrig været nogen meget strafværdig Gjerning; med eet Ord, alle Mennesker have altid

⁶⁰⁶ Fode, 162

⁶⁰⁷ Winding, 89

⁶⁰⁸ Sydfyenske Tidende, 17. dec. 1864 s.2

⁶⁰⁹ Svendborg Amtstidende 1863 11. dec. s. 3

⁶¹⁰ Svendborg Amtstidende 1863 11. dec. s. 3

instinktmæssig følt det Uforstandige og Uværdige i Tolden”.⁶¹¹ Tolden omtales som en dæmning, der holder menneskets virkelyst tilbage. Smuglerne handler efter økonomisk lov, hvilket forener smugleriet under både enevælde og tidligt demokrati.⁶¹²

Synet på smugleri danner således udgangspunkt for to forskellige grundfortællinger om smugleriet, hvor begge fortællinger ønsker at knytte *folket* til sin historie. På sin vis er folket en aktør i fortællingen. Det understreger folkebegrebets vægt, at det kan bruges til at legitimere både smugleri og overholdelse af toldlovgivningen.

De to grundfortællingers struktur er afgørende forskellige afhængigt af, hvem der sympatiseres med, og hvem modstanderen er. I grundfortællingen om smugleriets statsundergravende karakter bliver smugleri unationalt og i strid med folkets reelle interesse i en demokratisk stat. I modfortællingen, hvor staten selv er skyld i smugleriet ved kunstigt høje afgifter, giver det smugleriet legitimitet, at folket ikke betragter smugleri som forkert. Smugleriets legitimitet er kort sagt til forhandling i det offentlige rum, men ikke blandt myndighederne. Smugleriets intention kan være den samme i begge grundfortællinger, nemlig økonomisk vinding, men det er ikke det centrale.

Smuglerhistorier i aviserne

Hovedparten af smuglerhistorierne i de trykte medier fra 1850-1914 er mindre smuglerhistorier fra både ud- og indland. Grundfortællingerne om smugleriet som fænomen genfindes som skitse i de små fortællinger, hvis primære formål i aviserne er let underholdning. Svendborg Amtstidende refererer eksempelvis i 1877 en smuglersag fra grænsen, hvor en forlægger fra København havde forsøgt sig med smugleri af 153 ure. Smugleriet foregik med toget, hvad der kun gav tolderne få minutter til at opdage smugleriet ved en grænsestation, men ”Vort aavaagne Toldvæsen var imidlertid paa sin Post, og Smugleren maatte aflevere sit Gods”⁶¹³. Avisen beskriver de mange konfiskationer som et tilfredsstillende resultat. Sympatien er på tolderens side og der er respekt om toldvæsenets evne til at spotte smuglerne. Historierne rummer ofte en angivelse af, hvor meget statskassen ville have tabt, hvis ikke smugleren var blevet pågrebet.

Det positive syn på tolderne optræder flere steder. Almindelige toldere kan portrætteres som helte.⁶¹⁴ Samtidig kunne de også opleves som nidkære og trælse. Avisen Fædrelandet kunne i 1865 fortælle, at Faaborgs dampskibsforbindelse til Flensborg måtte opgives, da Toldvæsenet var ”Modbydelige overfor alt, der ligner Almindelig Forretningsgang” og besværede farten så meget

⁶¹¹ Sydfyenske Tidende 22. april 1863 s. 1

⁶¹² Et ældre argument, der også fremføres af Nathan David i 1826 i *Statsoekonomisk Archiv*, bind 1 s. 219

⁶¹³ Svendborg Amtstidende, 10. juli 1877 s. 2

⁶¹⁴ Svendborg Avis, 20. marts 1891 s. 2

med al deres kontrol, at den måtte opgives.⁶¹⁵ *Ærø Avis* refererede i 1877 en norsk smuglerhistorie, hvor sympatien klart var på den (utilsigtede) smuglers side. Tolderne er i fortællingen tydeligvis for emsige.⁶¹⁶ Fascinationen af smugleriet er gennemgående. Svendborg Amtstidende fortæller om et nyåbnet engelsk smuglermuseum, hvor smuglernes kreative påfund udstilles; snedigheden er tydeligvis en værdsat dyd.⁶¹⁷

De små fortællinger peger på, at smugleri grundlæggende betragtes som oplagt emne til små kriminalhistorier, der fungerer som afbræk i nyhedsstrømmen. Konflikten i fortællingerne er fraværende eller underspillet, og afhængig af vinklingen kan læseren forfærdes, sympatisere eller klukke af grin af over toldere og smuglere. Selvom synet på tolderne ofte illustrerer en vis afstandtagen til smugleriet, får de gentagne anekdoter smugleriet til at fremstå ufarligt, dagligdags og næsten romantisk.

Efter toldloven af 1863 – beskyttelsestold og frihandel

Når smugleri italesættes som statsundergravende, opfattes det samtidig som umoralsk. I forbindelse med Lyø-sagen fra 1864 benævnes smugleriet som et ”fordærveligt Uvæsen”.⁶¹⁸ Denne klare moralske afsmag ved smugleriet aftager, jo længere vi kommer op i 1800-tallet, hvor toldlovgivningen er til langvarig og ophidset debat. Efter toldloven af 1863 forsøgte skiftende regeringer forgæves at revidere toldlovgivningen, men fejlede i lyset af store interne modsætninger mellem frihandelsfolk og protektionister og et ustabilt politisk klima i Rigsdagen. En større revision af toldlovgivningen lykkedes først i 1908.⁶¹⁹

De gentagne debatter om tolden bibringer flere oplysninger om synet på smugleri, hvor moralske argumenter anvendes. Omdrejningspunktet for debatten i det 14. forsøg på en ny toldlov i 1890 var primært forholdet mellem toldbeskyttelse kontra frihandel. Moralske begrundelser var en vigtig del af argumentationen, hvor beskyttelsestold af frihandelstilhængere italesættes som umoralsk og ligefrem i direkte modstrid med kristendommen.⁶²⁰ Moral var især knyttet til diskussionen om brændevinsskat, men kun pga. de sociale konsekvenser.⁶²¹ Landstingsmedlemmet og socialdemokraten Anthon Mundberg sagde eksempelvis i 1898, at ”Meningen med en

⁶¹⁵ Fædrelandet, 1. maj 1865 s. 2

⁶¹⁶ *Ærø Avis*, 10. dec. 1877 s. 1

⁶¹⁷ Svendborg Amtstidende, 16. juni 1883 s. 2

⁶¹⁸ Faaborg Avis, 24. december, 1864 s. 1

⁶¹⁹ Mørch, 156

⁶²⁰ Svendborg Avis, 12. juni 1890 s. 1

⁶²¹ Svendborg Avis, 14. januar 1897 s. 1

Brændevinsskat er vel nærmest at højne Arbejdernes Moral.”⁶²² Der er også eksempler på, hvordan smugleriet italesættes som et moralsk problem.⁶²³

For beskyttelsestilhængerne var statskassens soliditet et ofte fremført argument. Et islandsk spillekortsmugleri beskrives i 1897 som et ”Attentat paa Statens økonomiske Sundhed”.⁶²⁴ Sagen peger desuden på, at der i dele af offentligheden i denne periode var en fornemmelse af, at de store professionelle smuglerringe hørte udlandet til, hvorfor man var særdeles overrasket over sagens omfang, som man læste om med ”afskyblandet Beundring”.⁶²⁵ Afskyen eller beundringen er poler, der adskiller beskyttelses- og frihandelstilhængerens syn på smugleriet.

Frihandelstilhængere argumenterede ud fra en klassisk økonomisk forståelse, hvor smugleriet ses som en modreaktion på et marked i ubalance, der opfattes som destabiliseret pga. af statslige afgifter og overflødig lovgivning. Smugleriet bruges til at legitimere deregulering. Et eksempel på frihandelstilhængerens smuglerifortælling kan ses i en stort anlagt artikel om toldsagens historie i Svendborg Avis fra 1890. I venstreavisen beskrives toldsatsernes udvikling fra 1700-tallet og frem til 1890, hvor særligt Toldloven af 1863 får rosende ord med på vejen. Et er, at den lettede tolden på almindelige forbrugsprodukter og flyttede afgifterne over på tobak og spiritus, noget andet er, ifølge avisen, at den ansporede til industriel udvikling og mindre smugleri. I lyset af denne succes bør toldloven igen skrives om, og afgifterne endnu en gang lettes. Frihandel er i denne optik den bedste kur mod smugleri.⁶²⁶ Smugleri er i denne fortællingstype en naturlig reaktion på unaturlige love og regulativer, hvor smugleriet ikke italesættes som umoralsk, men som lovmæssigt, og hvor hovedmodstanderen er staten og dennes trang til regulering.

Fortællingerne om smugleri er sidst i 1800-tallet præget af, at langt de fleste anser smugleriet for at være et fænomen, der hører fortiden til. Fremskridtstroen var stærk, og man havde taget afsked med enevældens regulerede økonomi til fordel for de frie markeds kræfter. Det understreger, hvordan man sidst i 1800-tallet oplevede perioden som en ny tid. Grundfortællingerne kredser om sympati: Hvem har retten på sin side? I frihandelsfortællingen er sympatien med den smugler, der gør modstand mod den irrationelle økonomiske regulering.

Frihandelsfortællingen i førertrøjen

1900-tallet indledes med krydstoldvæsenets nedlæggelse. I 1903 fremlagdes et forslag om det bekostelige krydstoldvæsenes fjernelse til fordel for et styrket landtoldvæsen. Beslutningen

⁶²² Svendborg Avis, 11. november 1898 s. 1

⁶²³ Svendborg Avis 14. sep. 1895 s. 3

⁶²⁴ Aftenbladet, 26. marts, 1897 – udklip i OØ, rapportsager 1894-1906.

⁶²⁵ Aftenbladet, 26. marts, 1897 – udklip i OØ, rapportsager 1894-1906.

⁶²⁶ Svendborg Avis 27. dec. 1890 s. 1

begrundes i to forhold. For det første havde den teknologiske udvikling overhalet toldvæsenets sejlskibe indenom, for det andet mente man, at "Systematisk Smugleri neppe nu til dags forsøges herhjemme".⁶²⁷ Man var således overbevist om, at den sejlene kontrol var overflødig, fordi moralen grundlæggende havde ændret sig blandt både handelsmænd og almindelige borgere, og det i en sådan grad, at ordentlige handelsmænd angav hinanden, hvis der var mistanke om smugleri, og at det blandt handlende var skamfuldt at få en bøde for smugleri.

Samme argument er tidligere hørt fra Faaborg. Derudover anføres det, at gevinsten er lille, da toldsatterne er beskedne. De praktiske argumenter for nedlæggelsen var dog også vægtige. Krydstoldvæsenets sejlskibe var oplagt i hele vintersæsonen, og det gav smuglere i vejruafhængige dampskibe frit spil. Samtidig hæmmede det handlen, at de stadigt større og hurtigere skibe skulle stoppes og undersøges til bunds af toldere i langsomme træskibe. "Selvfølgelig tør det paa ingen maade paastaas, at der ikke i ny og næ smugles herhjemme"⁶²⁸, men krydstoldvæsenet øgede i sin nuværende form ikke sikkerheden mod smugleri og kunne dermed nedlægges. Der argumenteredes for at beholde tre fartøjer, heraf et i Svendborg: "Ogsaa for Svendborg Tolddistrikt med den lange Kyststrækning, de mange beboede Øer og Nærheden af Slesvigs Kyst har man anset det for rettest.. at bibeholde et Krydsfartøj".⁶²⁹

Smugleriet er en saga blot, og dén pointe går igen i debatten om Toldloven af 1908, hvor hovedemnerne var den sociale fordeling af toldbyrden og protektionisme kontra liberalisme. Smugleriet er fraværende som argument for eksempelvis afgiftsnedsættelser. Fraværet af smugleriet som argument i de afsluttende debatter om 1908-loven peger på, at smugleriet i starten af 1900-tallet ikke længere er præsenteret som en del af risikopaletten. Toldloven tolkes ud fra et liberalt perspektiv, hvor den giver mere frihed. Niels Neergaard argumenterede i debatten om Toldloven af 1908 for, at denne vil være en sejr for frihandlen og på linje med tidligere års fremskridt, fx kvinder og tyendes valgret og den kommunale valglov.⁶³⁰ For både frihandels- og beskyttelsestilhængere er befolkningens moral i toldmæssige spørgsmål ikke en faktor, der inddrages. Smugleriet er en fortidig aktivitet – ikke en aktuel. Hvis man sammenligner med debatten om Toldloven af 1863, var der langt flere røster, der advarede mod smugleri som følge af ændrede og højere afgifter, ligesom der i debatten om krydstoldvæsenets nedlæggelse er behov for en retfærdiggørelse af dette tiltag ift. smugleriet. Den fremskridtoptimistiske liberale fortælling står særdeles stærkt i 1800-tallets sidste årtier og frem til Første Verdenskrig. Der er tale om et

⁶²⁷ Rigsdagstidende 1902-1903, tillæg A II, 3849

⁶²⁸ Rigsdagstidende 1902-1903, tillæg A II 3850

⁶²⁹ Rigsdagstidende 1902-1903, tillæg A II, 3853

⁶³⁰ Svendborg Avis, 5. maj 1908 s. 1

stort skift sammenlignet med 1860'erne, hvor smugleriet var et spørgsmål om moral. Erfaringer og forventninger er tæt forbundne.

På et lokalt plan er forholdene muligvis anderledes – her har man ikke glemt smugleriet. Toldvæsenet på Langeland skriver i årsberetningen for 1908, at bagenkopperne kræver ekstra tilsyn pga. en historisk trang til smugleri: ”Bagenkop-Fiskerne (har) fra en tidligere Tid ikke den bedste Lov paa sig i Toldmæssig henseende og den lette Adgang til Handelen med Udlandet nødvendiggør derfor et intensivt Tilsyn”.⁶³¹ Det er den samme idé om den lette adgang til fremmede markeder og en lang kystlinje, der gør sig gældende i Svendborg Toldkammers argumenter for bevaringen af en krydstoldbåd ved Svendborgsund. Folket indgår ofte i fortællingen som aktør, men i dette eksempel ses bagenkopperne defineret som en særlig aktør, der traditionelt ikke er til at stole på.

Frihandelsfortællingen står tilsyneladende stærkt i disse år. Smugleri indgik i frihandelsfortællingen som argument for deregulering. Det skarpest formulerede eksempel stammer fra Bornholms Social-Demokrat, der på forsiden argumenterede for, med henvisning til amerikaneren Henry George, at smugleriet ikke var amoralsk, det var de statslige afgifter og tolderne, der var problemet. Toldafgiften er en uretfærdighed, hvor det at møde en tolder på skibsbroen var ligesom at møde en røver på vejen, hvorfor man ofte ser gudfrygtige og ordentlige folk smugle: ”Smugleri er vel en Forbrydelse mod Loven, men ikke mod Samvittigheden eller Moralen”.⁶³² Indlægget, der er signeret med ”a”, peger på, at Socialdemokratiet, der fik sin første statsminister i 1924, i 1909 stadig var et systemkritisk parti – og det smittede af på fortolkningen af smugleriet.

Sammenfattende for perioden 1850-1914 er det en vigtig pointe, at smugleriet ikke forandrer karakter fra 1860'erne og frem, men at italesættelsen og kontrollen skifter markant. Grundfortællingerne gennemgår store skift. Hvor fokus indledningsvist er på smugleri som samfundsnedbrydende moral, betones smugleri ved århundredskiftet som økonomisk lovmæssighed. Samtidig går smugleri fra at være noget man frygter, til et fænomen, der ikke opfattes som aktuelt, undtagen blandt lokale toldfolk. Smugleri hørte fortiden og Enevælden til.

Fortællinger om smugleri 1914-1945

I 1915 oprulles en større smuglersag i København, hvor danske skibe var involverede i illegale fragter af kobber til Tyskland. Rederen og kulgrosserer Albert Jensen var sammen med tyske

⁶³¹ Rudkøbing Toldkammer, Årsberetning 1908

⁶³² Bornholms Social-Demokrat, 18. dec. 1909 s. 1

forbindelser bagmand.⁶³³ Det er en sag, der går helt op i toppen af det maritime erhvervsliv. Jensens ledende medarbejder, Hans Isbrandtsen, var A.P. Møllers fætter. Selvom sagen var spændende og dermed godt nyhedsstof, skrev Langelands Socialdemokrat, at ”det alvorlige, vi kan sige det sørgelige, i denne Sag, ligger deri, at der for tiden findes danske statsborgere, der indlader sig paa forretninger som denne, hvorved der kan paaføres Landet store Ubehageligheder”⁶³⁴. Sagerne betød nemlig, at englænderne nu havde substans i deres beskyldninger om urent trav med udførselsforbuddene.

Udførselsforbuddene er centrale i perioden 1914-1918. De forbud, smuglerne brød ved at udføre danske varer, bragte den danske neutralitet i fare, og det er dén kontekst, der gjorde, at smugleriet ses som statsundergravende. Grundfortællingen om det statsundergravende smugleri får ekstra medvind i lys af krig og krise. Smugleriet kan dermed bruges til at legitimere yderligere indgreb i markedet og yderligere kontrol.

Hovedaktørerne i fortællingen om det statsundergravende smugleri er tolderne, hvor de efterhånden professionelle smuglere er modstanderne. Tolderne har i denne fortælling positive egenskaber som mod og sandfærdighed, mens smuglerne besidder negative træk som grådighed. Lederen af patruljetjenesten portrætteres eksempelvis som en sand helt.⁶³⁵ Tolderne er repræsentanter for staten, der tillægges positive egenskaber som garant for Danmarks neutralitet. Der er dog flere varianter af dén fortælling. Den konservative *Ærø Avis* italesætter i forbindelse med krigens første runde af store smuglersager i 1916 ikke, at der er tale om statsundergravende virksomhed. I stedet fokuseres på, hvordan de professionelle smuglere med de rigtige forbindelser og høje hatte sidder som fede edderkopper i deres spind og får ”fæhoveder” som småskippere, lapset ungdom og sømænd til at udføre det beskidte arbejde. Storsmugleriet er ikke længere hyggeligt, som i gammel tid, men effektiviseret og rationaliseret – og dét vækker afsky.⁶³⁶

Smugleren er i perioden under og lige efter Første Verdenskrig en tvetydig figur. I perioden refereres fortsat mange små smuglerhistorier i dagspressen, der har funktion som kulørte indslag.⁶³⁷ Det er også i denne sammenhæng, at man kan se journalister fryde sig over uheldige smuglere.⁶³⁸ Når både smugleren og tolder blev beskrevet som snu, fik konflikten karakter af mental styrkeprøve. Den fysiske konflikt mellem smugler og tolder blev sjældent beskrevet til smuglerens fordel. Dansksindede sønderjyders smugleri af fødevarer under udførselsforbuddene

⁶³³ Frederichsen & Lund, 140

⁶³⁴ Langelands Social-demokrat, 17. feb. 1915 s. 2

⁶³⁵ *Ærø Venstreblad*, 29. aug. 1924 s 1-2

⁶³⁶ *Ærø Avis*, 22. september s. 2

⁶³⁷ Langelands Social-Demokrat, 23. januar 1917 s 4

⁶³⁸ Langelands Social-Demokrat, 4. sep. 1922 s. 1

omtales ikke med afstandtagen, det er storsmuglernes statsundergravende handlinger, samt det mere luksusbetonede smugleri og lejlighedsvis voldsparathed, der er i skudlinjen. Krigen var en force majeure, der ændrede grundfortællingernes styrkeforhold, så sympatien i højere grad var med staten og toldvæsenet.

Våd eller tør

Smugleriet efter Første Verdenskrig foregår sideløbende med en glødende debat om alkoholens påvirkning af samfundet. Skillelinjen mellem de våde og tørre vælgere var et af tidens væsentligste politiske emner; afholdsforeningerne stormede frem og havde i 1917 130.000 medlemmer.⁶³⁹ I Svendborg alene var der i 1905 mindst 6 afholdsforeninger og -loger med omkring 650 medlemmer.⁶⁴⁰

Lovgivningen, der skabte spiritus- og tobaksafgifternes himmelflugt i 1917, skaber et brud i synet på smugleriet. Hvor toldindtægterne før 1917 var aldeles afgørende for statskassen og dækkede knap halvdelen af statens indtægter⁶⁴¹, blev forbrugsafgifter på især spiritus, men også øl, sukker og tobak, en regulær guldkalv, der allerede i finansåret 1917/1918 oversteg toldindtægterne. Anders Monrad Møller har i den forbindelse foreslået, at toldvæsenet skulle ændre navn fra toldvæsen til afgiftsvæsen.⁶⁴² Under selve debatten om afgifternes vedtagelse i Rigsdagen er debattens omdrejningspunkt statskassens behov for midler samt alkoholens virkning. Da finansminister Brandes fremlagde lovforslaget, ville han ikke kommentere på, hvorvidt alkohol var godt eller skidt. Presset indrømmede Brandes dog, at spiritussen var "ikke absolut fornøden".⁶⁴³

Smugleri blev af danske alkoholtilhængere brugt som skræmmebillede og modargument mod et forbud.⁶⁴⁴ Nationaløkonomen Waage argumenterede for, at et forbud ville gøre "Indsmugling af alkoholiske Drikke fra Udlandet.. til en dagligdags Ting".⁶⁴⁵ Pastor Sigurdur Stefansson kunne i *Ærø Avis* i 1916 beskrive alkoholforbuddet på Island som "En lov der skaber lovløshed".⁶⁴⁶ Forbuddet var her blevet en "folkeulykke" med vidtrækkende konsekvenser som smugleri og afgiftsunddragelse til skade for fællesskabet. *Fyens Stiftstidende* spurgte i marts 1918 flere andre notabiliteter om, hvorfor de var imod et forbud. Argumenterne går fra individuel frihed, forslag om mådehold og en grundlæggende advarsel mod immoralitet herunder smugleri. Forfatteren Johan

⁶³⁹ Eriksen, Sidsel: Afholdsbevægelsen i Den Store Danske, Gyldendal. Hentet 2. juli 2019 fra <http://denstoredanske.dk/index.php?sideId=33558>

⁶⁴⁰ Hedegaard, 56

⁶⁴¹ Fode, 334

⁶⁴² Møller 1990, 92

⁶⁴³ Rigsdagstidende, 1917, 1417

⁶⁴⁴ Forbudsdiskussionen går adskillige år tilbage og smugleri er blevet brugt som modargument mod et alkoholforbud siden 1890'erne.

⁶⁴⁵ Waage, 87

⁶⁴⁶ *Ærø Avis*, 26. nov. 1916 s. 2

Skjoldborg betonedde den moralske slagside: "Et Alkoholforbud vil ha' Smugleri, Hykleri og den slags Uhumskheder til følge og dermed en forsimpning af Folket".⁶⁴⁷ Afholdsmedlemmer mente, at smugleriet var statsundergravende, ikke så meget pga. finanserne, men snarere pga. alkoholens skadelige moralske virkning. Samtidig forsøgte afholdsfolkene at nedtone risikoen for smugleri ved at påberåbe sig toldvæsenets kvaliteter eller ædruelighedens kraft.⁶⁴⁸

Også Tidsskrift for Toldvæsen fulgte debatten. For tolderne har smugleriet ikke overraskende et moralsk element, om end de ikke tager stilling for eller imod alkohol. En unavngiven skribent kridter positionerne i debatten op: "Fra de Menneskers Side, som er Modstandere af Spiritusforbud, hævdes det, at det er Forbudet, som er Aarsag til Smugleriet.. Forbudsmændene er paa deres Side ligesaa sikre paa, at det er Forbudsmodstandernes Illoyalitet, som har gjort det muligt, at Smuglingen har kunnet vokse som sket".⁶⁴⁹ Skribenten kan se gode argumenter i begge fortællinger. Smugleriet er mest omfattende i lande, der er omfattet af forbud, men også de lande, der ikke har et forbud, er hårdt ramt – hvilket nok skyldes verdenskrigens "abnorme forhold", mener han.⁶⁵⁰ Tysklands svage valuta har vist en indflydelse, men det er ikke blot økonomiske årsager, men tillige moralske forhold, der har skabt smugleriets himmelflugt.

I Danmark gik den våde politik af med sejren. Både alkohol og smugleri havde bred opbakning. Tolderne klagede over den sympati, der bliver smuglere til: "Man har, synes det os, her i Landet adskillig mere Sympati med Defraudanter end med den Tjenestemand, der trods alle anstrengelser ikke har kunnet forhindre et Smugleri".⁶⁵¹ Det er ikke usandsynligt, at de havde ret. Storsmugleren Ernst Bremer havde angiveligt heltestatus i Nordjylland.⁶⁵² Smuglernes heltestatus peger på, at afgiftsstigningerne til en vis grad blev anset som uretfærdige.

Spritsmugleriet gjorde politisk indtryk. Smugleriet spredte "for det første en farlig Demoralisation, og dernæst er det jo forbundet med stor Fare for Statens fiskale Interesser"⁶⁵³, som det blev bemærket i Rigsdagen. Under indtryk af smugleriet og begyndende hjemmebrænderi, begynde man hurtigt at diskutere lempelser i alkoholbeskatningen, dog uden at det formindskede drikkeri skulle undergraves. Det understreger, at man fra politisk side så en tæt sammenhæng mellem afgiftsstigninger og smugleri til fare for "Næringsliv og Statskassen".⁶⁵⁴ Opklaringsprocenten var minimal og det konkluderes, at smugleriet kun kunne bekæmpes gennem afgiftsnedsættelser eller

⁶⁴⁷ Fyens Stiftstidende 25. marts 1918 s. 2

⁶⁴⁸ Morsø Folkeblad, 22. okt. 1910 s. 2

⁶⁴⁹ "Smugleri og dets Aarsager" i Maanedsskrift for Toldvæsen, 1923, årg. 17, 33

⁶⁵⁰ "Smugleri og dets Aarsager" i Maanedsskrift for Toldvæsen, 1923, årg. 17, 33

⁶⁵¹ Dansk Toldtidende, nr 1 jan. 1920, s. 24

⁶⁵² Hansen, H.P.: 5

⁶⁵³ Rigsdagstidende, 1921-1922, I, 2530

⁶⁵⁴ Rigsdagstidende, 1921-1922, II, 7402

kraftig maritim kontrol: ”Thi det er fra Søsiden, Vanskeligheden kommer”.⁶⁵⁵ Igen ses den rumlige dimension, hvor smugleriet knytter sig til særlige steder – her havet, der i kraft af sin størrelse af ukontrollabelt.

Synet på alkohol var en krumtap i diskussionen om smugleri. Hvor det tidligere regnedes for en ”demokratisk forbrydelse at ville fordyre den fattige Mands Snaps, regnes det nu næsten for en Forbrydelse at ville lette Skatten paa den fattige Mands Snaps”.⁶⁵⁶ På tværs af partierne var man dog enige om at øge kontrollen med smugleri og konfiskere smuglerskibe – bøderne var ikke længere nok. Det diskuteredes samtidig, om den voldsomme nedgang i antallet af solgte brændevinsflasker, fra 30 til omkring 3½ millioner flasker, skyldtes mindre druk eller blot smugleri og hjemmebrænderi. Det besluttedes derfor at nedsætte tillægsafgiften fra 20 til 15 kr.⁶⁵⁷ Succesen med alkoholbeskatningen var mærkbar og blev ifølge Søren Mørch ”indhyllet i moralske gevandter” efter 1917, hvor afgifterne på tobak og alkohol ofte blev refereret til som ”giftskatter”.⁶⁵⁸ De dannede præcedens og blev det vigtigste beskatningsområde.⁶⁵⁹

Smugleriet forsøgte som nævnt bekæmpet med Helsinki-konventionen af 1925. Ratificeringen og tilpasningen af Helsinki-konventionen fandt sted over flere på hinanden følgende år, hvor det er tydeligt at smugleriet vedvarende pressede politikerne til handling. Loven blev efterfølgende skærpet ad flere omgange.⁶⁶⁰

En splittende figur: Spritsmugleren

Spritsmugleriets himmelflugt i årene efter afgiftsforhøjelsen og frem til 1930'erne får fortællingen om smugleriet til at ændre karakter og introducerer samtidig en ny hovedaktør: Den professionelle spritsmugler. Som professionel kriminel blev spritsmugleren en aktør, man i stigende grad tog afstand fra, samtidig med at selve smugleriet stadig fortsat betragtedes som en naturlig reaktion på de høje afgifter. Spritsmuglerne bliver fortællingens hovedaktør med staten og dens afgifter som deres modstander. Igen ses et skift: Sympatien flytter sig længere væk fra staten og tilbage mod smugleren.

Spritsmugleriets udvikling gøres til en fortælling om samfundsmoral i frit fald. Lolland-Falsters Tidende kunne i april 1922 eksempelvis beskrive, hvordan skattesnyderi og smugleri havde bredt sig frodigt: ”At smugle og snyde Staten betragtes som en Slags Sport og staar for den almene

⁶⁵⁵ Rigsdagstidende, 1921-1922, II, 6062

⁶⁵⁶ Rigsdagstidende, 1921-1922, II, 6064

⁶⁵⁷ Møller 1990, 210

⁶⁵⁸ Mørch, 158

⁶⁵⁹ Mørch, 158

⁶⁶⁰ Rigsdagstidende, 1927-1928, I, 4113

Bevidsthed ikke som en vanærende Handling.”⁶⁶¹ Avisen mener dog, at det nu har nået et omfang, hvor man godt kan genoverveje dette. Samtidig fremgår det tydeligt, at afgifterne har skylden: ”Det ser ud som ”Skattemorale” synker i samme Forhold som Skatten stiger”.

Spritsmugleriets legitimitet var, særligt i starten af 1920’erne, omdiskuteret, hvilket blev tydeligt i forbindelse med stramninger af toldlovgivningen i 1922, hvor smugleriet flere steder refereres til som en sport eller et håndværk.⁶⁶² Begge betegnelser nedtoner smugleriets illegalitet til fordel for uskyldig spænding eller legalt erhverv og rummer en accept af smugleriet. En diskussion i Dansk Toldtidende illustrerer, hvordan smugleri ikke opfattes som en graverende forbrydelse. En højere toldembedsmand udtalte, at han gerne så mere angiveri. Fra Berlingske Tidende lød som svar, at angiveri kun er en god idé for en ”truende Samfundsfare”, men at den for smugleri, der kun er et toldspørgsmål regeringen selv har skabt, er malplaceret.⁶⁶³

Folkets sympati for smugleri var et vigtigt element i fortællingen om spritsmugleriet. I Fyns Socialdemokrat rapporteredes det, at ”det er en kendt sag, at man flere Steder Mand og Mand imellem aldrig har (set) det ”at smugle” for nogen særlig ondartet Forseelse. Ja, mange Mennesker har betragtet det at narre Toldvæsnet for noget i Retning af en morsom Sport”.⁶⁶⁴ Sportselementet tydeliggøres, når der både i aviser⁶⁶⁵ og blade⁶⁶⁶ refereres forskellige børnelege med smugleriet som udgangspunkt. Småsmugleren beskrives generelt i relativt positive vendinger. I en historie om en smugler ”ganske vist i mindre format”, fra Langelands Socialdemokrat i 1934, omhandlende en marstallersømand med tasken fuld af cigaretpapir og spiritus, beskrives denne som uheldig og med sympati fra avisens side.⁶⁶⁷ Samtidig er der på tværs af perioden mange småhistorier om smuglere og deres pågribelse, hvor der hverken kommunikeres afsmag eller støtte i historien, men hvor det ofte tydeliggøres, hvad toldafgiften eller tabet for statskassen er - smugleriet har en konsekvens.⁶⁶⁸

Smugleriet var ikke i sig selv forkasteligt, men det kunne udøverne være.⁶⁶⁹ Mange tog afstand til de professionelle smuglere, der beskrives som dekadente og udspekulerede, nogle gange med et seksuelt twist. Langelands Socialdemokrat fortæller eksempelvis, at smuglerne bruger beskidte tricks, hvor ”Smuglerførernes pudrede Veninder (bruges) som Lokkeduer over for unge, naive

⁶⁶¹ Lolland-Falsters Stifts-Tidende, 5. april 1922 s. 2

⁶⁶² Vestjyllands Social-Demokrat, 3. juni 1922 s. 1

⁶⁶³ Dansk toldtidende, ekstranummer juli 1922, s. 229-232

⁶⁶⁴ Fyns Socialdemokrat, 7. juni 1922, s. 1

⁶⁶⁵ Fyns Venstreblad, 9. sep. 1934 s. 13

⁶⁶⁶ Samvirke, april (1) 1947 s. 15

⁶⁶⁷ Langelands Social-Demokrat, 10. januar 1938 s. 3

⁶⁶⁸ Langelands Social-Demokrat, 24. juni 1938 s. 6

⁶⁶⁹ Langelands Social-Demokrat, 6. februar 1934 s. 1

Fiskere”.⁶⁷⁰ Spritsmuglerne stjæler fra hinanden og stikker hinanden.⁶⁷¹ Synet på spritsmuglerne bliver mere afvisende i løbet af 1920’erne. Dette skete især, når tolderne stod overfor bevæbnede spritsmuglere. Artiklerne viser helttemodige toldere kæmpe med våben i hånd mod afstumpede kriminelle. Da toldvæsenet vil slæbe af med det hurtigtgående smuglerfartøj HERKULES, er der optræk til konflikt, men en tysk toldbåd med maskingevær får smuglerne på andre tanker.⁶⁷² Her bliver smuglerfortællingen til dramatik og action, hvor teknikbegejstring her såvel som i andre rapportager spiller en væsentlig rolle.⁶⁷³

Den moralske grundfortælling om det forkastelige smugleri kan sagtens rumme modsætninger. Langelands Socialdemokrat udtrykker i forbindelse med en større smuglersag i Aabenraa utilfredshed med toldvæsenets håndtering af smugleriet. 11.000 liter sprit var forsøgt smuglet ind, og sagen blev kun afsløret, fordi en af smuglerne angav resten af banden pga. ”misfornøjelse”. Sagen var ifølge avisen forstemmende, fordi toldvæsenet intet begreb havde om sagen før tippet, og andetsteds udviser ”højspændt Energi” ved at være ekstremt nidkære og højtråbende ved bagateller. Synet på den gode tolder og det ordentlige smugleri var sammenhængende. Avisen påpegede, at man med god samvittighed kunne medbringe lidt for meget, eksempelvis en pakke cerutter, til eget forbrug, ligesom tolderne skulle vise overbærenhed og ikke genere almindelige mennesker. Konklusionen er, ifølge avisen, at når en enkelt jysk smuglerbande kan snyde for 75.000 kr. så bliver der med sikkerhed snydt for millioner: ”Her er noget at gøre for raske Mænd” – berøvelsen af statskassen er begrædelig samtidig med, at toldvæsenet er udueligt.⁶⁷⁴

Uagtet at tonen overfor spritsmugleriet skærpes i 1920’erne, så kan Nordjyllands Socialdemokrat kommentere på cigaretpapirsmugleriet med følgende vers i 1936, der viser, at sportsperspektivet på især småsmugleriet bestod:

”At smugle Cigaretpapir
En yndet Sport på Søen bli’r
men nu har Politiet
Opmærksomheden viet
til det forkastelige i
en saadan Smule Smugleri
og det har hugget mange

Vær derfor hell’re bange.
Jeg kender vel det Ord, der lød,
At Smu(g)ler det er ogsaa Brød,
men det er meget mere,
som jeg her vil docere:
Thi den, der snedigt Tolden snød,
faar ej blot Brød, men – Vand og Brød!”⁶⁷⁵

⁶⁷⁰ Langelands Social-Demokrat, 6. februar 1934 s. 1

⁶⁷¹ Dagbladet, 18. juli 1926 s. 5

⁶⁷² Langelands Social-Demokrat, 17. august 1929 s. 3

⁶⁷³ Langelands Social-Demokrat, 16. august 1929 s. 1

⁶⁷⁴ Langelands Social-Demokrat, 12. juli 1926 s. 2

⁶⁷⁵ Nordjyllands Social-Demokrat, 13. februar 1932, s. 6

Som vist i kortlægningen, så skiftede smugleriet karakter under Besættelsen. Smugleriets generelle kollaps afstedkom færre historier: Der var andre ting at se til.

I det omfang, den sorte børs blev forsynet med smuglervarer, påvirkede det ikke fortællingerne om smugleriet i aviserne. Smuglerhistorierne var i begyndelsen fortsat småhistorier i underholdningsafdelingen eller større historier fra udlandet. Der er stor kontinuitet i fortællingen, når Langelands Socialdemokrat i 1943 beretter, at ”Det er som bekendt en yndet Sport at snyde Toldvæsenet. Folks Opfindsomhed fejrer paa dette Omraade sande Triumfer.”⁶⁷⁶

Toldvæsenet (med undtagelse af grænsegendarmeriet) fortsatte etatens arbejde under Besættelsen. Kontrollen med hverdagen greb om sig, og toldvæsenets popularitet var nok faldende, indrømmes det lettere modvilligt i Dansk Toldhistorie.⁶⁷⁷ Rationeringssystemet led både under handlen på den sorte børs og moralsk ligegyldighed. En købmand kunne i 1947 bemærke, at ”Folks stilling til Mærkegæld er præcis den samme som overfor Smugling. Paa disse to punkter er langt de fleste fuldstændigt amoralske”⁶⁷⁸.

I slutningen af Besættelsen kom der dog større sager med danske aktører, men den store politisering af fortællingen udeblev. Synet på smugleri handlede særligt under retsopgøret og i tiden efter befrielsen om handlingens relation til Tyskland. Smugleri af våben, efterretninger og jødiske flygtninge var heltemodige gerninger, mens eksport af udførselsforbudte fødevarer til Tyskland med henblik på fortjeneste var mere tvetydig. Smugleriets retning og indhold var en vigtig faktor i opfattelsen.

Sammenfattende for perioden 1914 til 1945 gælder, at italesættelsen af smugleriet flere gange ændrer karakter. Smugleriet bliver igen aktuelt. Hvor smugleriet under Første Verdenskrig forsøges italesat som samfundsbyrdende og problematisk for den dyrebare neutralitet, så er det spiritussmugleriet, der skiller vandene i den skandinaviske forbudstid. Den professionelle spritsmugler var tvetydig: Han var både økonomisk rationel og moralsk depraveret og i visse kredse en decideret helt. Det omfattende smugleri, der fulgte i hælene på forbud og afgiftsstigninger, styrkede den økonomiske fortælling om smugleriet, og undergravede den moralske fortælling.

⁶⁷⁶ Langelands Social-Demokrat, 7. januar 1943 s. 4

⁶⁷⁷ Møller 1990, 339

⁶⁷⁸ Isefjordsposten, 11. sep. 1947 s. 2

Fortællinger om smugleri 1945-2000

Efter smugleriets nedgang sidst i 30'erne og især under Besættelsen blev smugleriet i løbet af 1960'erne mere synligt i hverdagen, i offentligheden, i populærkulturen og i de rygter, der spredtes mand og mand imellem. Storsmuglerierne blev igen debattens omdrejningspunkt – småsmugleriet var langt mere upåagtet i den offentlige sfære, og når det blev italesat, så var det med markant mindre afsmag.

Storsmuglerne var offentlige personer, som mange var på fornavn med, og som man kunne støde på i Billedbladet, side om side med diverse kendisser.⁶⁷⁹ Børn legede storsmuglere i de nybyggede parcelhuskvarterer⁶⁸⁰, og smuglerbarer var familievenlige turistattraktioner i udlandet.⁶⁸¹ Cavling-journalisterne Jeppe Facius og Anders-Peter Mathiasen har sammenfattet synet på smugleri sidst i 1960'erne således: ”mange danskere (betragtede storsmuglerne).. som en slags frihedskæmpere, der sørgede for, at almindelige mennesker også kunne købe sig til en del af den voksende velstand”.⁶⁸²

Den totale accept af smugleriet og smuglerne som frihedshelte er parallel til storsmuglernes selvfortælling. Grundlæggende gjorde storsmuglerne sig til talsmænd for, at smugleriet ikke var kriminelt. Tolderen Egon Nielsen, der har dokumenteret storsmugleren Thorkil Løndahls aktiviteter, foretog efter sin pensionering adskillige interviews med smuglere, hvor det blev berettet, at Løndahl ikke opfattede smugleri som en forbrydelse, snarere som en ”velgørende gerning, som en anden Robin Hood mission”.⁶⁸³ Løndahl udtalte selv til en lokal avis i 1966, at ”smugleri er en dyr spøg, men ikke en forbrydelse”.⁶⁸⁴ Ærkekøbenhavneren Jørn Laef, der opvoksede i tredje baggård på Vesterbro, delte denne fortælling om smugleriet: ”Det var ulovligt, men ikke kriminelt”⁶⁸⁵ ligesom den selvkronede smuglerkonge, Bent Ricardo, hævdede at han ”ikke var en kriminel person”.⁶⁸⁶

Det er ikke overraskende, at smuglerne argumenterer for en positiv vurdering af egne handlinger, men de argumenterer ofte for, at denne accept var forankret i brede kredse. Owild har ligeledes

⁶⁷⁹ ST: Diverse oplysninger vedr. smugleri (1968-1971). Rigsarkivet

⁶⁸⁰ I sangen ”Inden bay city rollers kom frem” (2004) synger Allan Olsen, hvordan han legede smugler-Ricardo som dreng: <http://www.allanolsen.dk/disko.php?mode=viewsong&s=14&a=1>

⁶⁸¹ Laef, 111

⁶⁸² Facius og Mathiasen, 89

⁶⁸³ Nielsen, E., 38

⁶⁸⁴ Nielsen, E., 39

⁶⁸⁵ Politiken, 3. maj 2009, 3. sek, s 3

⁶⁸⁶ Demokraten (Århus), 8. dec. 1968 s 20

udtalt, at ”jeg er måske den sidste generation af forbrydere, der har haft folkelig opbakning”.⁶⁸⁷ Hverken kunder eller smuglere så ifølge Laef noget problem i smugleriet – myndighederne var sågar heller ikke fjendtlig indstillet overfor smugleriet, hævdede han.⁶⁸⁸

Det er ikke kun smuglere, der hævder, at denne periode var kendetegnet af en ret stor accept af selv det professionelle smugleri. Flere myndighedspersoner argumenterer for, at smugleri ikke var ildeset. Egon Nielsen argumenterer for, at smugleriet i brede kredse var beundret og betragtet som en sport, hvori borgere fra alle samfundets strata deltog.⁶⁸⁹ Jørgen Bach, tidligere efterforskningsleder, konstaterer ligeledes, at smuglerne i starten af 1960’erne ikke var ildesete: ”Omverdenen så sådan på det, at eftersom cigaretsmugling kun snød staten for afgifter og samtidig var medvirkende til, at der var ordentlige og billige cigaretter i omløb – ja, så var smuglerne ikke så slemme”.⁶⁹⁰ Bach argumenterer dog for, at smuglernes liv blev stærkt romantiseret; det var et hårdt miljø, hvor smuglerne havde fordel af at ligge øverst i det kriminelle hierarki.⁶⁹¹ Storsmuglernes argument for, hvorfor smugleriet ikke var kriminelt, blot ulovligt, er, at befolkningen bredt betragtet udviste accept overfor smugleriet. Smugleriet var ikke et brud på normerne. Snarere kan smugleriet udlægges som en støtte til forbrugeren: Smuglerne sørger blot for tilgængelige varer. Smuglernes fortælling var et krav på legitimitet qua folkets accept. Folket spiller således igen en væsentlig rolle som aktør.

Smugleriets boom affødte også afstandtagen. En undersøgelse viste i 1971, at storsmuglerierne havde flyttet synet på smugleri. Andelen af de 1293 adspurgte, der ønskede at smugleri skulle straffes meget hårdere, var steget fra 28% til 38% fra 1970 til 1971.⁶⁹² Aalborg Amtstidende konstaterede i lyset af charterturisternes valfarten til Ricardos smuglerbar i Torremolinos, og Spies’ engagement heri, at smugleri lod til at være en attraktiv branche – hvis man ikke havde nogen selvrespekt.⁶⁹³ Langelands Folkeblad kunne som reaktion på Tove-sagen fra 1971 påpege, at ”det er muligt, at der endnu hviler en slags helteglorie over smuglerne i en del menneskers bevidsthed”⁶⁹⁴, men at denne glorie eftertrykkeligt er væk efter kidnapning af en tolder. Smuglerne er ikke gentlemen, men forbrydere. Toldernes ubevæbnede tilstand gør smuglerne i stand til at stikke af, og det er med til at romantisere erhvervet, beklagede avisen.

⁶⁸⁷ Vilstrup, 105

⁶⁸⁸ Politiken, 3. maj 2009, 3. sek, s. 3

⁶⁸⁹ Nielsen, E., 48

⁶⁹⁰ Bach, 79

⁶⁹¹ Bach, 79

⁶⁹² Bornholmeren, 22. november 1971 s. 7

⁶⁹³ Aalborg Amtstidende, 2. februar 1970 s. 6

⁶⁹⁴ Langelands Folkeblad, 2. februar 1971 s. 4

Indtil Toldkommissionen afgav sin betænkning i 1970 fulgte flere politiske debatter om smugleriet. I 1968 fulgte kritiske spørgsmål i Folketingssalen til finansminister Poul Møller om bekæmpelsen af det professionelle smugleri. Folketingsmedlemmet Jørgen Peder Hansen, der var tolder af profession og thuriner af fødsel, spurgte ind til, om toldvæsenets materiel og midler var tilstrækkeligt i lyset af den megen omtale i dagspressen af netop smuglerier. Hansen mente, at der var meget at vinde ved at sætte ind overfor smugleriet "som ofte drives af rent kriminelle elementer".⁶⁹⁵ Finansministeren kommenterede, at spørgsmålet gik på det professionelle smugleri og ikke på "det vældig omfattende smugleri, der foregår på mere amatøragtig basis ved rejsendes ind- og udrejser over grænserne" og at man derfor bør overveje hårdere straffe, større mobilitet og nyt materiel.

I oktober 1968 foreslog Aksel Larsen, at man i stedet burde se på forbrugsafgifterne, der særligt ift. cigaretter var "gået over gevind".⁶⁹⁶ Andre foreslog harmonisering med de nordiske lande for at reducere smugleriet. Finansministeren bemærkede, at smugleriet af cigaretter fandt sted fra Polen og Østtyskland, og med disse lande kunne man vanskeligt harmonisere priser. Spørgsmålene, som der kom flere af i 1969, motiveredes af bekymring for statskassen, tabt legal fortjeneste samt "de mange mennesker, der på grund af smugleriet bliver lovovertrædere".⁶⁹⁷

Det er væsentligt, hvem der er hoveddaktør og modstander. I fortællingerne om storsmuglerne er det tydeligt, at de primært er modstandere, mens det for amatørsmuglerne er anderledes. Her er modstanderen staten, som folketingsmedlemmet Jens Foged forklarer: "Hvis toldsatserne var mere ensartede fra land til land, så fik vi vel ikke så mange smuglere"⁶⁹⁸. Afgifterne (og Folketinget) bar et ansvar for udviklingen.

Toldkommissionen afgav sin betænkning i 1970 og konkluderede blandt andet, at smuglerikontrollen ikke kunne blive total – man måtte acceptere et vist mål af smugleri. Kontrollen var vigtig for beskyttelse af den legale handel, statens interesser og for retsstaten. Smuglerierne havde i toldkommissionens levetid været problematisk: "Smuglerierne - navnlig af spiritus og tobaksvarer - har i de senere år haft et betydeligt omfang, og i en del tilfælde har der været tale om velorganiserede og erhvervsmæssige lovovertrædelser begået af flere i forening."⁶⁹⁹ Kommissionen anbefalede blandt andet højere straffe og flere mobile enheder, da den lange kystlinje gjorde

⁶⁹⁵ Folketingstidende 1967/68 (2.samling). Forhandlingerne, 2555

⁶⁹⁶ Folketingstidende 1968/69, Forhandlingerne, 869

⁶⁹⁷ Folketingstidende 1969/70, Forhandlingerne, 1775

⁶⁹⁸ Folketingstidende 1971/72, Forhandlingerne, 361

⁶⁹⁹ Toldkommissionen af 1967, 66

smugleri til en besværlig lovovertrædelse at opklare. Straffen burde skærpes, da mange af de straffede smuglere genoptog deres gerning efter løsladelse.⁷⁰⁰

Fra politisk hold italesættes smugleriet som et økonomisk fænomen, der er farligt for statskassen. Smugleriet skyldes de høje toldsatser og afgifter, hvad der giver anledning til debat om sænkede afgifter eller øget kontrol. Det er påfaldende, at der fra Folketingets talerstol ikke ytres voldsom bekymring eller stilles spørgsmålstejn til det folkelige smugleri. Grænsehandlen er dog et væsentligt tema, hvor både den legale og illegale påvirkning af betalingsbalancen diskuteres, men storsmuglerierne løber med opmærksomheden - indledningsvis også forherligelsen og senere igen fordømmelsen.

Fortællinger om smugleri i film og tv

Parallelt med smugleriets stigning i 1960'erne blev smuglernes miljø og hverdag et populært indslag i film og TV. Smugleriet udgør et væsentligt baggrundstæppe for Morten Korchs "Det skete paa Møllegaarden" fra 1960 og "Mig og min lillebror og storsmuglerne" fra 1968. Der smugles desuden i kulissen i "Martha" fra 1967, "Vesterhavsdrenge" fra 1950 og "Min søsters børn når de er allerværst" fra 1971. Den mest væsentlige TV-bearbejdning af det professionelle smuglermiljø var Leif Panduros TV-serie "Smuglerne" i seks afsnit fra 1970-71, der blev vist på DR i monopolets dage og trak over en million seere. Fortællingerne i TV og film er væsentlige, da de anvendte og kommenterede på tidens fortællinger om smugleriets legitimitet.

I "Det skete paa Møllegaarden" ankommer hovedpersonen til Vangeby, der domineres af en række smuglende fiskere. Smugleri er uacceptabelt: Toldvæsenets plombe må ligeså lidt brydes som ens æresord, får vi at vide af Poul Reichhardt, der spiller filmens helt, den unge Martin Poulsen.⁷⁰¹ Efter et filmisk set ynkeligt masseslagsmål mellem fiskerne bliver smuglerne anholdt og alting ender godt. I filmen er det tydeligt, at kun slette karle smugler. Budskabet er ganske anderledes i "Mig og min lillebror og storsmuglerne", hvor brødrene Severinsen ved et uheld opdager storsmuglerier på Bomø. Storsmuglerne portrætteres som sleske individer, heriblandt den lidt for smarte og flirtende inspektør på den nye go-kart-bane. Filmen ender selvfølgelig godt ved at brødrene får afsløret storsmuglerne, får en findeløn og bruger den til at åbne en ny spritroute fra Bomø til Kiel. Skellet mellem det hyggelige og acceptable småsmugleri i periferien og det kriminelle og forkastelige storsmugleri i centeret kunne dårlig være mere tydeligt.

I Panduro og Christensens serie "Smuglerne" følger vi et opgør mellem to smuglerbander samt en tolder og en journalist, der forsøger at trænge til bunds i det københavnske smuglermiljø. Panduro

⁷⁰⁰ Toldkommissionen af 1967, 67

⁷⁰¹ Det Skete på Møllegaarden, 1:22

lod sig inspirere af smuglernes metoder og historier, og smuglerne tilbød ovenikøbet at bruge Panduros optagelser til reelt smugleri, som Panduro kunne få lidt ekstra fortjeneste på.⁷⁰² Toldvæsenet fulgte modtagelsen af Panduros serie.⁷⁰³ De kan ikke have været utilfredse. Sympatien i serien ligger blandt andet hos tolder Holms, spillet af Jørgen Buckhøj, side, selvom han er lidt af en stivstikker og toldvæsenet langsommeligt. Smuglerne er udspekulerede kriminelle, der ikke er bange for at ty til vold. Da journalisten slås ned, mens han snuser rundt, udbryder kæresten, at ”sådan noget sker jo ikke i Danmark” – men da et lig dukker op i et bornholmerur, journalistens kæreste forsøges voldtaget, og hårde stoffer indgår, så er smuglernes status som rigtige kriminelle fastslået. Der er ikke meget hygge tilbage.

I 1970'ernes ånd er serien samtidig kapitalismekritisk med antydninger af korruption i samfundets højere lag, hvor de store fisk går fri, og samfundets moral er for nedadgående. Det skaber forskellige tolkninger på aviserne. Aktuelt roser i forlængelse heraf serien for at ”pille glorien af Ricardo og co. Han (Panduro) har vist dem, som de er, disse små- og storforbrydere”.⁷⁰⁴ Berlingskes Jens Kistrup var dog kritisk overfor den udlægning.⁷⁰⁵ Modtagelsen understreger, hvordan smugleriet kan politiseres.⁷⁰⁶

Smugleri er i 60'erne og starten af 70'erne en hyppig brugt kriminalitetstype i populærkulturen. I ”Det skete på Møllergården” er det storstilet fiskersmugleri, hvor fiskerne er splittet af forholdet til smugleriet. Der er trusler og intimidering, men smugleriet er ikke professionaliseret, det er stadig bierhverv. I ”Mig og min lillebror” opereres med et skel mellem de legale og lokale smuglere på sprittruten og de sleske storsmuglere, der ikke er en del af lokalsamfundet. ”Smuglernes” miljøskildring fokuserer udelukkende på storsmuglerne, hvis angivelige helteglorie pilles af med drab, hårde stoffer og korruption. Det er væsentligt, at det ikke undergravningen af statskassen, der bliver taget afstand fra, men brutaliteten og narkoen.

Smugleri som historisk tradition

I de sydfynske aviser optræder flere gange artikler om det historiske smugleri, hvor det tydeliggøres, at smugleri opfattes som en lokal tradition, der aktualiseres af storsmugleriet. I Ærø Avis fremhævedes i 1963 ærøboernes historiske smugleri, og at ingen ordentlige mennesker regnede det for en forbrydelse at smugle. I artiklen fremhæves bl.a. historien om det store Ommel-smugleri.⁷⁰⁷ De historiske artikler spiller på samtidens smugleri, som Langelands Folkeblad

⁷⁰² Demokraten (Århus), 27. december 1970 s. 10

⁷⁰³ Direktoratet for Toldvæsenet, 5. kontor. Sager om både observeret for smugleri M-Å, Rigsarkivet

⁷⁰⁴ Sønderjyden, 5. januar 1971 s. 3

⁷⁰⁵ Berlingske Tidende, 3. januar 1971 s. 3

⁷⁰⁶ Folkebladet for Randers og Omegn, 4. jan. 1973, s. 6

⁷⁰⁷ Ærø Avis, 28. august 1963 s. 3

konkluderer i 1967, hvor storsmugleriet blomster: ”Sådan vil det altid være under et system, hvor prisforskellen for en vare er stor”.⁷⁰⁸ Denne historiske forståelse af smugleriet fandt sandsynligvis næring i de lokale historiske miljøer, hvor der midt i århundrederet produceredes flere større købstadshistorier i både Rudkøbing, Faaborg og Svendborg. Byhistorierne kan benyttes som kilde til smugleriforståelsen i historikernes samtid.

I 1960’ernes købstadshistorier fungerer smugleriet ofte som et kuriøst indslag, hvor det især er smugleriet i den førmoderne periode, der behandles. For Svendborgs vedkommende er det især klagerne fra 1400-tallet over øboernes smugleri, der fremhæves. Smugleriet er set fra købstadens perspektiv og er derfor noget, der skal bekæmpes. Samme fortælling gør sig gældende i Rudkøbings byhistorie.⁷⁰⁹ Samtidig var de talrige herregårde i området en vigtig aktør. De havde egne privilegier og udgjorde en vedvarende udfordring for købstædernes handelsmonopol.⁷¹⁰ En sag om skibskonfiskation fra Langeland i 1697 viser, at borgerne ofte tog kampen om udførslen af varer for langt, hvorefter centralmagten trådte til.⁷¹¹

Der er således en klar fortælling i købstadshistorierne, nemlig købstædernes kamp for at opretholde deres privilegerede handel. Købstæderne sigtede på at eliminere udskibning og handel uden om egne markeder ved kongelige forordninger, beslaglæggelser og kontrol. Byerne var klar til at gå langt. Smugleriet bruges i de fremhævede værker som led i en fortælling om, hvordan købstæderne i området etableres og afgrænser sig i forhold til de omkringliggende landområder. Smugleriet er et led i den magtkamp mellem land og by, adel og borger, der præger perioden frem mod Reformationen. Smugleriet udlægges som en reaktion på de indgreb, der foretages i næringslivet med etableringen af monopoler og privilegier. Borgerne er de primære aktører, og smuglerne modstanderne. Blombergs Faaborg-historie er dog en undtagelse. Heri beskrives bekæmpelsen af smugleri i 1600-tallet som forgæves og befolkningen som meddelagtig i at rive palisader og hegn omkring byen ned.⁷¹² Borgerne og smuglerne er et fedt.

Smugleriet benyttes i 1960’erne som fortællemæssigt krydderi i en eksotisering af fortiden. I Chr. Kiilsgaards historie om Rudkøbing fortælles det, at ”dette smugleri må have været af et omfang som vi i vore dage (1970) slet ikke kan forestille os, og det var dengang ikke til at udrydde”.⁷¹³ Jf. kortlægningen så har Kiilsgaard skrevet denne passage midt i en periode kendetegnet af massivt

⁷⁰⁸ Langelands Folkeblad, 2. oktober 1967 s. 7

⁷⁰⁹ Mortensøn 1988, 16-17

⁷¹⁰ Bro-Jørgensen, 86 og 107

⁷¹¹ Mortensøn 1988, 17. Jeg har tidligere beskrevet det førmoderne og tidligt moderne smugleri i Jensen, N.V. 2016.

⁷¹² Blomberg, 282

⁷¹³ Kiilsgaard, 78

smugleri. I en byhistorie kunne smugleriet let være blevet til en undergangshistorie, fordi den unddrog byen indtægter, men Kiilsgaard beretter samtidig, hvordan byens købmænd – selv de agtværdige af slagsen – selv var engagerede i ulovlighederne. I Kiilsgaards fortælling bliver smugleriet underholdning, et kuriøst trin på vejen mod mere udviklede tider og tydeligvis noget, der hører fortiden til: En eksotisk fortid, hvor Langeland pga. af voldsomt brændevinsdrikkeri var kendt som ”det lille Tyrki”.⁷¹⁴ En parallel fortælling er Erik Kromans beretning om 1700-tallets epidemiske smugleri, hvor det fortælles, at ærøboerne i ca. 1750 blev fortoldet af både Hertugdømmerne og Kongeriget som udenlandske handlende: ”For Ærøboerne var der kun én Udvej: at gaa uden om Tolden, og denne Udvej blev da ogsaa flittigt benyttet”.⁷¹⁵ For Kroman styrkes smugleriet af merkantilistisk lovgivning og Ærøs tilknytning til Slesvig. Det var ikke kun et spørgsmål om by og land, men om center og periferi.

Det er i fortællingen om Øhavet som historisk smuglerfarvand, at fortællingen bliver geografisk forankret og får en rumlig dimension. Der er en væsentlig forskydning over tid, der ses her. Hvor smugleriet henter legitimitet hos *folket* i fortællingerne fra 1860’erne og 1920’erne, ser vi i 1960’erne en højere grad af specificering af dette folk: Nu er smuglerne befolkningen i den geografiske periferi.

Jordskredsvalget

Da Mogens Glistrup i 1971 udtalte, at skattesnyderen gjorde en fædrelandsnyttig gerning og var at ”sammenligne med jernbanesabotøren under Besættelsen”⁷¹⁶, startede det en debat om velfærdsstaten, der med jordskredsvalget i 1973 førte til en omkalfatring af det politiske landskab. Mandatforskydningerne var større end ved noget andet folketingsvalg indtil da. 60 af Folketingets syddanske mandater gik til partier, der ikke havde været opstillet ved valget i 1971.⁷¹⁷

Gunnar Viby Mogensen understreger, at meningsmålinger fra 1970-1974 peger på, at op til fire ud af fem danskere mente, at skattesystemet var relativt uretfærdigt skruet sammen.⁷¹⁸ Glistrup skærpede den konflikt og det medførte sandsynligvis en midlertidig stramning af skattemoralen.⁷¹⁹ I forlængelse heraf blev smugleren efter jordskredsvalget til en vis grad politiseret langs med traditionelle partiskel.

⁷¹⁴ Kiilsgaard, 53

⁷¹⁵ Kroman, 98

⁷¹⁶ Danmarkshistorien.dk. URL: <https://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/mogens-glistrup-sammenligner-skattesnydere-med-jernbanesabotører-under-besaettelsen/>. Citeret 29.10.2020

⁷¹⁷ Dvs. fraregnet de nordatlantiske mandater. Sørensen, L.: 609

⁷¹⁸ Mogensen, 312

⁷¹⁹ Mogensen, 321f.

Fremskridtspartiets fortælling om smugleriet var økonomisk funderet: Smugleriet skyldtes de høje afgifter og var ikke et moralsk problem. Problemet lå ved staten, bureaukratiet og ”papirnusserne”.⁷²⁰ Det er den økonomiske grundfortælling i næsten ren form. Fremskridtspartiet forsvarede sig gentagne gange mod beskyldninger om at være et sammenrend af netop typer som smuglere og trusseredere.⁷²¹ Flere tidligere FT-kandidater for Fremskridtspartiet fik faktisk domme for smugleri, deriblandt Lilli Groth, der fik en dom for at smugle diamanter i trusserne, så måske var der noget om sagen?⁷²²

Til venstre for midten gav den fremskridtspartivenlige smugler anledning til en revitalisering af fortællingen om den statsundergravende smugler.⁷²³ Smuglerne blev af venstrefløjens partiforfattere slået i hartkorn med skattesvigere og andre af Glistrups ”frihedskæmpere”.⁷²⁴

Trods kritikken understreger Glistrups folkelige succes, at der var klangbund for vreden mod papirnusserne og en velfærdsstat på speed. Sammenholdt med smuglerportrætterne i film og TV tyder det på, at der i perioden er megen legitimitet i det småoppositionelle, ligesom i Olsen-banden. Grundfortællingen om det skadelige smugleri er næsten væk. Siden da, er ikke-accepten af skattesnyd blevet skærpet, men grundlæggende peger fortællingerne om smugleri på, at autoritetstroen lader til at ligge på et meget lille sted omkring 1970.⁷²⁵

Grænsehandel og smugleri

Tre år efter Danmarks indtræden i EF i 1973 grundlagdes et institut for grænseregionsforskning i Aabenraa. Grænsehandlen var på dette tidspunkt et vigtigt debattemne, eftersom harmoniseringen mellem dansk og tysk lovgivning gjorde, at rejsegodsbestemmelserne blev lempet, og der derved blev større mulighed for lovligt indkøb i Tyskland.⁷²⁶ Smugleri håndteres i sidebemærkninger til debatten om den legale grænsehandel, som når det konstateres, at selve grænsehandlen i 1992 er faldet pga. lavere afgifter, men at smugleriet samtidig er steget, fordi flere går ud fra, at tolderne ikke holder øje.⁷²⁷

Smugleri bruges i debatten om grænsehandel primært som advarsel mod forhøjede priser især på cigaretter.⁷²⁸ Smugleriet indgår som led i en mekanistisk opfattelse om økonomi, hvor smugleri er

⁷²⁰ Sørensen, L.: 610

⁷²¹ Bornholmeren, 10. nov. 1983, s. 4

⁷²² Trusseredere og smugleri i trusserne er to forskellige ting. Førstnævnte er lovlig skatteunddragelse, sidstnævnte en smuglerteknik. Land og Folk, 17. marts 1983, s. 6

⁷²³ Aktuelt, 30. juli 1977, s. 18

⁷²⁴ Kuur, 12

⁷²⁵ Gundelach og Frederiksen, 286

⁷²⁶ Bygvrå, 140

⁷²⁷ Berlingske Tidende, 10. april 1993 3. sek, s. 2

⁷²⁸ ”Z: Tobaksskaderådet er totalitært” Ritzaus Bureau, 22. juni 1997

en naturlig reaktion på den afgiftsforskel, der er mellem Danmark og Tyskland. Småsmugleriet til hverdagsbrug var ikke ildeset og blev i stedet kaldt en "en velsmagende demonstration mod det danske skattetyranni."⁷²⁹ Smugleriet ved grænsen (og på spritruterne) betragtes i vid udstrækning som uskyldigt ifølge samtidige betragtere som Gregers Dirckinck-Holmfeld.⁷³⁰

De sydfynske færgeruter til Tyskland var områdets primære adgang til grænsehandel. Trafikken var som bekendt ganske omfattende. Forholdet mellem den legale og illegale trafik var til debat i begge færgeruters levetid. Toldvæsenet lavede jævnligt større kontroller, hvor det skulle afdækkes, hvor mange af færgernes passagerer, der smuglede. I forlængelse af en af disse kontroller argumenterede direktøren for Bagenkop-Kiel linjen i 1974 for, at smugleraktiviteten var meget lille pr. hoved. Han forsøgte at tale smugleriet ned ved at påpege, at det ifølge det opdagede smugleri kun er en halv cigaret pr. hoved, der smugles, og "ærlig talt. Er det så slemt endda?".⁷³¹ Ved større erhvervsbetonede smuglerier følger overskrifter og forsideartikler, hvor skala er af afgørende betydning for pressebehandlingen.⁷³² Der er stor kontinuitet i netop skalaens betydning.

Den økonomiske grundfortælling står stærkt, og sammenhængen mellem smugleriet og afgiftsforhøjelser fremhævedes ofte. Smuglertrafikken Bagenkop-Kiel refereres som værende i stigning af en sønderjysk avis pga. forhøjede forbrugsafgifter.⁷³³ Denne lovmæssighed går igen i starten af 1980, hvor kontroller igen har afdækket stigende smugleri, der "nok er dikteret af de stadig strammere økonomiske forhold for almindelige mennesker".⁷³⁴ Omtalen af smuglerne finder sted på en skala mellem uskyldig fristelse og kriminalitet, og rygter om smuglerierne florerer lokalt.⁷³⁵ Færgesmugleriet udlægges primært som sjovt og potentielt ufarligt. En journalist tog i starten af 1980'erne med en tur på Faaborg-Gelting og beskriver turen som en "hylende morsom oplevelse".⁷³⁶ Det var især ældre damer, der skjulte smuglervarer på kroppen under et toiletbesøg, der underholdt journalisten. Journalisten konkluderer, at affæren nok var ufarlig – det skaber bare mere forbrug.

Sange om spritfærgerne

Det er de smuglende pensionister, der gemte smuglervarer i specialsyede jakker og lommer og som mødtes for fællesskabets skyld, der var det bærende i den lokale fortælling om færgesmugleriet. Efter ruternes lukning i 1999 har man flere steder italesat færgernes sociale funktion. Det blev en

⁷²⁹ Jyllands-Posten, 30. juni 1999, 1. sek. s. 8

⁷³⁰ Aktuelt, 23. okt 1998, s. 12

⁷³¹ Langelands Folkeblad, 8. august 1974 s. 8

⁷³² Bornholmeren, 21. august 1971 s. 23

⁷³³ Hejmdal, 27. juni 1974 s. 1

⁷³⁴ Landsavisen Aktuelt, 3. november 1982, s. 21

⁷³⁵ Langelands Folkeblad, 7. februar 1967, s. 9

⁷³⁶ Landsavisen Aktuelt, 28. oktober 1981, s. 12

stående vittighed, at lægerne og sygehusene på Sydfyn fik mere at lave, fordi pensionisterne ikke kunne mødes med kortklubben i passagersalonen – de manglede ting at tage sig til.⁷³⁷

Fra starten af 1980'erne er bevaret tre sange, to sydfynske og en sønderjysk, om smugleri på spritfærgerne.⁷³⁸ Sangene understreger, at smugleri er noget, man griner af. Den første smuglersang, der sandsynligvis spiller en inspirerende rolle for de andre sange, stammer fra Sønderjylland, hvor den alsiske folk-gruppe Voss i 1981 havde hittet med sangen "Æ spritte". Hovedpersonen er en pensionist, der følte sig trist efter sin pension fra Danfoss og kaster sig over smugleriet. Det giver lidt håndører: "Spil lidt yatzy og lidt kort, man ska bare mor' sig godt / Ta så hjem og sælg det hele og æ tur har tjent sig ind". Også i Voss' sang indgår forklædningen "A har en hem'lighed nu ska' I bare se / A har nemlig syet nog' smuggel bovs' me manne lommer i / Se her er en Bacardi, og en kæmpeflask mæ snaps i / 25 så'n små flasker jævnt fordelt rundt på min krop / Et sted hvor man it' gætte', har a gemt cigarette' / og et par ekstra flasker ka der li' bli' plads til her." Dialekten er et vigtigt element i skildringen af smuglerpensionisterne, der bør den måde gøres "ekstra" lokal. Voss optrådte i specialsyet tøj med lommer til smuglervarer, og tøjet er i dag en del af Sønderborg Slots samling.

I 1981 udsendte Langeland-Kiel færgen sit officielle julekort. Kortet indeholdt sangen "Skjulte laster" fra årets Rottfælderevy i Svendborg. Forfatteren var Gunnar Juul, der som lokal journalist gennem 20 år var en kender af området. Sangens omdrejningspunkt er, hvor hårdt det er at være smugler, da tolderne har strammet kontrollen. Før kunne man bare tage Faaborg-Gelting, men nu "myldrer tolderne frem", det blev for dyrt med bøde og told – så man skiftede stil til Bagenkop Kiel. Også for dem med egen båd er nettet blevet strammet. Som det hedder: "Der er dem med egne både, de ta'r til Kappeln og køber en gros. Det har vær't en sikker måde, nu bli'r der ringet fra Tyskland- Hallo! Så står tolderne og venter inde i lystbådehavnen - med hund, og de snupper det, man henter, både på Skarø og i Thurø Bund." Herefter omkvædet: "Så hel're med bil - til Bagenkop-Kiel." Den sociale dimension i bierhvervssmugleriet tydeliggøres af kortklubben, der mødes på øverste dæk og giver hinanden råd og vejledning i at undgå tolderne. Det fremhæves, at folkepensionen slet ikke slår til, og man er nødt til at sejle fra maj til april på Bagenkop-Kiel, for at få det hele til at gå op. Sangens afsendere er de storsmuglende folkepensionister, hvis sidste træk er at spille senile på Bagenkop-Kiel og håbe på, at de ikke bliver kropsvisiterede.

Begge sange har den smuglende, lokale pensionist som stereotyp, hvor rottfældesangen jf. kapitel tre giver ganske præcise fortolkninger af smugleriet på færgen i sin beskrivelse af anvendte

⁷³⁷ Jyllands-Posten, 9. september 1998, Erhvervsmagasinet, s. 5

⁷³⁸ Fra Øresund kendes tidligere eksempler. I Helsingør Revyen 1951 fremførte Erik Påske "På Øresunds blå", der hylder den billige sprit på færgerne mellem Sverige og Danmark. Sangen kan høres på youtube.

metoder, og et smugleri der skifter rute og taktik alt efter toldernes pres. Der hentydes således til konkrete smuglersager i Faaborg.

Revysangen er en humoristisk genre, hvorfor der sandsynligvis er tale om en betydelig parodiering af de faktiske forhold, men med en vis genkendelighed. At en større virksomhed udsender sangen som officielt julekort er dog det mest tankevækkende ved ”Skjulte laster”. Ville Danske Bank udsende en sang om hvidvask i 2021?

Vi kan af gode grunde ikke vide noget om selve modtagelsen af julekortet. Til gengæld er der bevaret en anden revysang med smuglertema, hvor receptionen er mere velbelyst. I foråret 1984 fremførtes en vise på St. Georgsrevyen på Langeland, der tog afsæt i en konkret smuglersag, hvor en sydlangelandsk pensionist havde stået for systematisk smugleri og opbygget et stort kundekartotek, der faldt i toldvæsenets hænder. I kartoteket optrådte bl.a. et fremtrædende medlem af Sydlangelands kommunalbestyrelse samt formand for kulturudvalget i Fyns Amtsråd, overlærer Bendt Nørgaard-Sørensen (S), Humble. Teksten til sangen var forfattet af Ebbe Christensen, Rudkøbing, på melodien fra Kim Larsens sang ”Papirklip”. Sangen går i særlig grad på at udstille den dobbeltmoral, der bliver lagt for dagen i smugleriet. Her tænkes især på den lokale socialdemokratis aktiviteter, der hylder det at betale sin skat, hvorefter han gladelig unddrager staten toldafgifter på indsmuglede varer. Når man lytter til lydoptagelsen, så er det særligt interessant, hvordan publikum reagerer. De første vers synges i relativ tavshed, men herefter stiger publikums deltagelse bl.a. i omkvædet og i form af latter. Der grines ved indforståede tekstpassager, eksempelvis den med Søren, der skal slås til – man skal kende sammenhængen, dvs. at Bendt Nørgaard-Sørensens søn hed Søren, for at værdsatte vittigheden. Korets messen af ”sprut og cigaretter” høster mest latter plus klapsalver. Sangen rummer et element af skadefryd, da smugleren opdages og skal betale told på sin rom og dermed betaler for sin grådighed.⁷³⁹

Historikeren Gerald Porter har i sit studie af engelske arbejdersange skelnet mellem sange, der synges fra et insider- eller outsider perspektiv. Insider-sange har rod i gruppe-interne oplevelser, mens outsider sange bygger på stereotyper og synspunkter dannet udenfor den gruppe, sangen omhandler.⁷⁴⁰ Med Porters skelnen kan man fastslå, at ingen af sangene er skrevet af de smuglende pensionister, de primært omhandler, men ofte af personer fra det omgivende lokalsamfund.

⁷³⁹ Det skadefro element kendes også fra samtidige avistegninger. I 1981 blev medlemmer af gejstligheden taget med smuglervarer ved grænsen. Den mulighed greb tegner Bo Bojesen, der på en tegning portrætterer en ældre mandlig præst, der ydmyges af en tolder, som kan sin bibel. Tolderen pointerer overfor præsten, at ”Ak, ja, hr. pastor, hvad siger ikke Matthæus i syvende kapitel: Søger, så skulle I finde”. Billedet kan ikke bringes pga. ophavsret, men kan ses online: <http://www.kb.dk/images/billed/2010/okt/billeder/object327315/en/> Citeret 21.03.2021.

⁷⁴⁰ Porter, 39-40

Sangene er dermed primært gruppeeksterne og stereotyperer smuglerne, der fremstilles som dobbeltmoraliske, men også ufarlige og til dels lattervækkende. Det lokale smugleri er en forseelse, ikke en forbrydelse, og en, man ser tilbage på med nostalgisk sympati.

Perioden 1945-2000 er den periode, hvor smugleri fylder mest i den offentlige sfære. Smugleriet italesættes næsten konsekvent som led i en økonomisk grundfortælling om smugleriet. Især småsmugleriet blev på tværs af tid set som en legitim handling, der i vidt omfang accepteres som modsvar til stadigt stigende skatter, men med en undertone af latterliggørelse. Storsmuglerne, der indledningsvist anses som hverdagshelte, piller glorien af sig selv vha. voldelige sammenstød og transport af stadigt hårdere varer. Tilbage står nostalgien efter de gode gamle dage, hvor pensionister og børnefamilier smuglede på spritfærgerne.

Delkonklusion: De to grundfortællinger

Der er i kapitlet identificeret to grundfortællinger om smugleri, der har smugleren som henholdsvis hovedsubjekt eller modstander. Den moralske grundfortælling, som kommer til udtryk gennem hele perioden hos myndighedspersoner og lovgivning, har en fast konflikt, hvor tolderen, statens repræsentant, har smugleren som modstander. Gennem jagten på smugleren ønsker tolderen, med hjælp fra diverse aktører, personlige egenskaber og tekniske hjælpemidler, at fange smugleren.

I den økonomiske grundfortælling er konflikten ligeledes fast gennem hele perioden. Smugleren er hovedperson og har sine personlige egenskaber som snedighed og kreativitet at takke for sin succes. Derudover kan folkets angivelige accept af smugleri ligeledes være af betydning i fortællingen. Modstanderen er tolderen eller i abstrakt forstand Staten, der har skabt selve muligheden for smugleri ved de høje afgifter.

En fortællingsanalyse reducerer og simplificerer. Derfor er det vigtig at understrege, at selvom analysen viser, at smuglernes og toldernes rollefordeling i de to grundfortællinger er relativt konstant, så er det samtidig påvist, hvordan grundfortællingerne tager farve af tid og rum. Der er dokumenteret mange skift i styrkeforhold og betoning.

Når vi ser på det kronologisk, så fortælles der fra myndighedernes side fra 1850-1914 om en styrket moral, hvor smugleri er ildeset og kun bedrevet af slette elementer. Den moralske grundfortælling står stærkt. Erindringskilder og avisartikler peger samtidig på, at smugleriet blandt mange mennesker ikke var at betragte som en grov forbrydelse. Historierne om smugleri er ufarlig underholdning. Sidst i det 19. århundrede er frihandelsfortællingen dominerende i den offentlige sfære, og det betyder i stigende grad, at smugleri opfattes som en økonomisk lovmæssighed, staten selv skaber. Der er tale om et stort skift, der understreger den store liberale fortællings styrke. Under Første Verdenskrig betones smugleriets statsundergravende karakter under indtryk af

statens anstrengelser for at opretholde neutraliteten. Efter Første Verdenskrig forstummer stemmerne om, at danskernes moral er uangribelig, sandsynligvis under indtryk af det voldsomme spritsmugleri i Mellemkrigstiden. Den moralistiske tolkning af smugleriet taber igen terræn til den økonomiske forståelse, selvom den professionelle spritsmugler er ildeset. Det fremstilles ofte som statens egen skyld, at smugleriet udvikler sig så voldsomt.

Under smugleriets klimaks i 1960'erne var sympatien indledningsvist på storsmuglernes side. De var helte i en økonomisk grundfortælling med den grådige stat som modstander. Sammenfaldet med velfærdsstatens gyldne årti er påfaldende. Det antiautoritære og småoppositionelle havde stor gennemslagskraft samtidig med, at statens synlighed i hverdagen steg. Storsmuglernes rolle blev mere tvetydig i 1970'erne, hvor der i stigende grad kommunikeres afsmag, når det gælder storsmugleriet. Det skyldes sandsynligvis ikke undergravningen af statskassen, men bandernes brug af vold, og deres transport af narkotika. Det understreger en påfaldende accept af at snyde statskassen. Da storsmuglerne forsvandt fra scenen i 1970'erne, stod småsmuglerne tilbage. De var aktører i den økonomiske grundfortælling, hvor der var tæt sammenhæng mellem afgifter og smuglere. Småsmuglerne var ufarlige, men også lattervækkende. Der var ikke meget hverdagshelt over kortklubben på Bagenkop-Kiel. Fortællingerne om det lokale smugleri har en rumlig dimension i hele undersøgelsesperioden: Det traditionelle, lokale småsmugleri er acceptabelt, de udefrakommendes storsmugleri ildeset. Når man kom til Øhavet, blev man mødt af smuglerhistorier. Den samme rumlige dimension gør sig gældende fra statens side ift., hvilket landskab og hvilke områder, der er problematiske set fra et kontrolperspektiv: Det er kystområderne, øerne og havet.

Myndighedernes syn på smugleri var i begyndelsen entydig: Det er illegalt og illegitimt. I 1960'erne er der selv fra politisk hold røster, der italesætter en vis accept af småsmugleriet. Den statsligt-økonomiske fortælling om smugleriet rummer et paradoks. Staten skaber smugleriet ved høje afgifter, der er nødvendige for opretholdelsen af staten selv. Således er der forståelse for smuglerens handling, men ikke for konsekvenserne.

Der er eksempler fra hele verden på, at smugleri særligt af almindelige forbrugsvarer ikke regnes for en kriminel handling, men snarere vurderes som en moralsk rigtig handle. Lance Grahn kalder dette smugleriets *sui generis* legalitet, dvs. smugleriets særlige legalitet.⁷⁴¹ En legalitet af samme karakter præger fortællingerne om smugleri fra 1850-2000. Befolkningens syn på smugleri er et stridspunkt i fortællingerne, og Folket gøres på den måde til en tilbagevendende aktør i fortællingerne om smugleri. Smuglerne har en stærk interesse i at påberåbe sig legitimitet og bliver

⁷⁴¹ Grahn, 1

meget sjældent modsagt. Varernes karakter og konteksten er et vigtigt element i fortællingens struktur. Afsmagen ved smugleriet er størst, når smugleriet bliver et decideret erhverv. Perioderne med storsmugleri har definerende kraft. Hvis det er for overlevelse, fx under Første Verdenskrig eller som sidegeshæft, er der meget lidt afstandtagen. Er varen en fødevare eller er det almindelige dagligvarer er det mere acceptabelt, end hvis der smugles narkotika.

Smugleriet er vedvarende et tvetydigt fænomen, hvilket de mange humoristiske skildringer af smugleriet er med til at illustrere. Humoren i revy-sange, vittighedstegninger og Morten-Korch film er med til at demontere smugleriets illegalitet ved at gøre det ufarligt. Humoren er et middel til at dæmpe den kognitive dissonans ved at gøre noget, man godt ved er ulovligt.

Glidningen fra en moralsk forståelse af smugleriet til en økonomisk forståelse, også fra statens side, harmonerer til dels med det skift i samfundets erkendelsesramme, som Søren Mørch har argumenteret for. Ifølge Mørch sker skiftet fra en forfatningsmæssig og moralsk symbolverden til en økonomisk symbolverden i 1920'erne.⁷⁴² Grundfortællingerne styrkeforhold peger på, at det er 30 år for sent. Der er dog stadig moralske elementer i smuglerifortællingen, særligt når det gælder cigaretsmuglerne i 1960'erne, men den økonomiske grundfortællings styrke – og dermed smugleriets legalitet – kan medvirke til at forklare det påfaldende fravær af politisering fra 1960'erne og frem. Smugleriet opfattes simpelthen ikke som et politisk/moralsk fænomen, men primært som et økonomisk. Hvor Mørch påpeger, at det i 1920'erne er til venstre for midten, at man finder materialisterne ("sagligheden") og til højre for midten, at man italesætter idealerne⁷⁴³, så er Glistrup et korrektiv; det er fuldstændig omvendt i Fremskridtspartiet. Den moralske grundfortælling om smugleri lider i høj grad skibbrud på Forbudstidens kriminelle bagside.

Mogensen har påpeget, at en potentiel skattesnyder foretager en afvejning af risiko og moral i forbindelse med sin beslutning om snyd. Jo større risiko for opdagelse, jo mindre chance for skatteunddragelse. Dvs. jo større grad af billigelse, jo større grad af sort arbejde. Dermed kunne en moralsk udvikling i retning af mindre accept af skattesnyd være en forklaring på det fald i skattesnyderi i sidste halvdel af det 20. århundrede, som Mogensen har identificeret. Mogensen argumenterer dog for, at skattemoralen er relativt stabil i perioden fra 1959 til 1990'erne på basis af større værdiundersøgelser.⁷⁴⁴ Som Mogensen udtrykker det: "gennem det sidste halve århundrede har en vis og ikke helt ubetydelig andel af befolkningen altid nogen forståelse for skatteunddragelse".⁷⁴⁵ Smugleriets udvikling, og fortællingerne om smugleriets legitimitet, peger

⁷⁴² Mørch, 121

⁷⁴³ Mørch, 129

⁷⁴⁴ Mogensen, 322-324

⁷⁴⁵ Mogensen, 328

på, at moralen omkring det at snyde staten sandsynligvis ikke har gennemgået store ændringer i hele undersøgelsesperioden: Det har gennemgående været ganske acceptabelt i hele undersøgelsesperioden.

Fortællingerne om smugleri skal ikke reduceres til en fortælling om en impotent stat, selvom den vinkel ofte er stede, når toldernes forgæves anstrengelser udmales. Michael Kwass har bemærket, at "violent illicit trade – as well as the media attention and political debate it arouses – stems not from the erosion of state authority but from its uneven and fitful growth".⁷⁴⁶ De to højintensitetsperioder har netop deres udgangspunkt i, at staten vokser og tager ambitiøse skridt ift. at øge skattegrundlaget. Fortællingerne afspejler bagsiden af denne udvidelse, og det vigtigste at hæfte sig ved, er, at reaktionen viser lille sympati for statens vækst.

Efter den sproglige vending har historikere studeret fortidens diskurser og fortællinger, ikke kun med det formål at være deskriptive, men fordi sprog er magt og sprog skaber handling.⁷⁴⁷

Fortællinger kan således både være historieskabte og historieskabende, eller med andre ord; performative. Hvis smugleriets grundfortællinger er performative, er det nærliggende at undersøge, hvordan smuglerne skaber mening med smugleriet: Hvordan "gør" man smugleri? Har fortællingerne formet handlingerne?

Det er afsættet for næste kapitel, der med udgangspunkt i smuglernes egne ord netop undersøger smuglernes legitimeringsstrategier og moralske økonomi, samt hvordan de forholder sig til ovennævnte forskydninger i grundfortællingernes styrkeforhold. Hvad gør småsmuglerne, når storsmugleriet bliver mere og mere ildeset?

⁷⁴⁶ Kwass, 364

⁷⁴⁷ Czarniawska, 3

Kapitel 5: Med egne ord

Foregående kapitels undersøgelse af smugleriets grundfortællinger byggede i høj grad på kilder fra den offentlige sfære. I sagens natur er smugleriet et skjult fænomen: Hvad er smuglerens egne fortællinger?

I dette kapitel undersøges vha. interviews og skriftlige kilder smuglernes egen opfattelse af erhvervets legitimitet, smugleriets moralske økonomi og smuglerfortællingens funktion. Den bærende problemstilling er at undersøge smuglernes legitimeringsstrategier, dvs. hvordan de interviewede personer retfærdiggør deres handlinger, og hvilke temaer, hierarkier og afgrænsninger deres fortællinger indeholder. Med antropologen Clifford Geertz's ord foretages en analyse af smugleriets kultur, dvs. en fortolkning, der søger meningen og den uformelle logik bag en given handling.⁷⁴⁸

Oral History er som metode lige så gammel som historiefaget. Formentlig lige så gammel er erkendelsen af, at erindringen er ufuldstændig og sjældent sætter sin ophavsmand i et dårligt lys. Gennem smuglernes fortællinger kan vi komme tæt på den moralske økonomi set indefra, men kildekritisk betragtet er det utilstrækkeligt. Analytisk er vægten på selvfremførte og selvoplevede smugleriepisoder, da det er der, Oral History har den største værdi, men det ændrer ikke på, at smuglernes ord ikke kan stå alene.⁷⁴⁹ Derfor undersøges smuglernes legitimeringsstrategier ved at sammenholde dem med erindringer og kilder fra toldvæsenet, der forholder sig til de samme temaer om legitimering, legalitet og værdier. På basis af denne sammenligning undersøges og diskuteres det sidst i kapitlet, om smuglerfortællingerne er performative: Skaber smuglerfortællingerne yderligere smugleri, og hvad er deres betydning?

De interviewede personer er udvalgt efter en ambition om repræsentativitet ift. de smuglertyper, der er identificeret i efterkrigstiden, dvs. smuglere på erhvervsfartøjer, lystsejlersmuglere, professionelle cigaret- og stofsmuglere samt færgesmuglere. Nogle af smuglertyperne er til dels overlappende. Flere af coastersmuglerne sejlede lystsejls i fritiden og kan derfor oplyse om smugleri i begge kategorier. Derudover er interviewpersonerne geografisk repræsenteret fra hele undersøgelsesområdet, med tyngden på Svendborg og Ærø. Det var desværre ikke muligt at få hul igennem til fiskerne i Bagenkop til trods for vedholdende hjælp fra lokale notabiliteter, hvilket er en pointe i sig selv. Derudover bør det bemærkes, at de interviewede færgesmuglere ikke kan siges at være blandt de pensionister, der var stampassagerer på spritfærgerne. Brugen af interviews begrænser sig til perioden indenfor mands minde. Interviewpersonerne kan fortælle om smugleri

⁷⁴⁸ Geertz, 5

⁷⁴⁹ Kjeldbæk, 154

fra 1960'erne og frem til undersøgelsesperiodens afslutning, med hovedvægt på 1970'erne og 1980'erne. Deres alder er således fra midt i 50'erne til ca. 80. Hovedparten af de interviewede er mænd. GN, KS, IB og FD er kvinder. GN og BN danner par og blev interviewet sammen.

Gruppe	Antal	Navne eller initialer
Lystsejlere	5	Ole Ingemann Nielsen, GN & BN, MM, DV
Erhvervssmuglere	6	JH, DV, KH, Jan Sommer, JJ, MM (skibsmægler)
Professionelle cigaret- og stofsmuglere	1	OB
Færgesmuglere	3	KS, IB, og FD (ansat på Faaborg-Gelting)
Toldere	3	BB, FC og SA

Interviewene havde form af semistrukturerede interviews primært i informanternes eget hjem. Samtalerne blev optaget og som vejledning til samtalerne anvendtes interviewguider, se bilag 7 og 8, der er sammensat på basis af problemstillingerne. Hvert interview indledtes med en kort præsentation af projektet og interviewpersonernes mundtlige samtykke til brug af diktafon.

Interviewpersonerne er fundet via flere kanaler. Det inkluderer opslag på Svendborg Museums Facebookside, opsøgende arbejde og tilhørere ved foredrag. I Marstalsøfolkenes tilfælde var Marstal Søfartsmuseum særdeles behjælpelig med at skabe kontakt til flere lokale smuglere. Spørgsmålet om anonymitet er behandlet i afsnittet om etik.

Smugleriets legitimitet

Smuglerne italesætter smugleriets legitimitet på en skala fra en total afvisning af illegalitet til at smugleriet er ulovligt, men sjovt og uskadeligt. Hvilke legitimitetsopfattelser var i spil blandt smuglerne, og hvordan argumenterer de for smugleriets legitimitet?

De primære fortalere for, at smugleri er fuldstændig legitimt, findes blandt professionelle smuglere. For Leon Owild var smugleri en god gerning: "Det har altid været min mening, at vi smuglere gjorde en god samfundsgerning. Hvordan? Jo, fordi de mange penge, køberne af smuglersmøgerne sparede, brugte forbrugerne naturligvis på andre daglige fornødenheder."⁷⁵⁰

⁷⁵⁰ Owild, 37-38

Netop af den årsag skelner storsmuglerne, som vi har set i kap. 4, mellem ulovligt og kriminelt, hvor smugleriet blot var ulovligt. En smugler, DR interviewede i 1960'erne, udtrykte eksempelvis at smugleriet "er så hæderligt, som det overhovedet kan være".⁷⁵¹ Det betød, at storsmuglerne så sig selv som "erhvervsfolk uden bogføringspligt".⁷⁵²

Jørn Laef var en af storsmuglerne. Samtidig med, at han organiserede større landinger, arbejdede han som tjener og barbestyrer. Det hæderlige arbejde var klart adskilt fra det ulovlige og det gav selvrespekt, når han forestillede sig, hvordan folk snakkede om ham.⁷⁵³ Den tanke peger på, at selvom han i andre sammenhænge legitimerer smugleriet med høje afgifter og bred accept, så er han godt klar over, at smugleriet er kriminelt – et stærkt bevis for, at smugleriets påståede legitimitet er en legitimeringsstrategi, der skal mildne den kognitive dissonans ved netop at begå ulovlige handlinger.

Småsmuglerne italesætter smugleriets legitimitet på en anden måde. For samtlige interviewede småsmuglere er smugleri til eget forbrug legitimt, men storskalasmugleri med videresalg og fortjeneste for øje er illegitimt. Småsmuglerne legitimerer deres handlen ved at afgrænse sig til storsmuglerne og opstille en moralsk økonomi for smugleriet. Som den forhenværende styrmand Jan Sommer fra Svendborg fortæller, så "lukkede man øjet, hvis det ikke var for groft... vi snakker jo 3-4 flasker, det var ikke som de store smuglerier nede fra Polen, man kendte i den tid, det var i småtingsafdelingen." For Sommer var det afgørende, at hans eget eller kollegaernes smugleri ikke skete med henblik på storsalg, men at man havde lidt ekstra til byture eller tørkeperioder. Samme skel formidles af skibsføreren DV fra Marstal, der understreger sin pointe med en styrkemærke: "For de søfolk jeg har kendt til, har det altid været for at have lidt lommepenge at gå i land for. Ikke en skid andet."

JH, tidligere selvejerskipper fra Marstal, der er ganske bramfri, og hævder, at ingen med respekt for sig selv køber lovlig spiritus, fortæller ligeledes, at "det lå lidt i luften, at hvis man var på coaster, så smuglede man til lommepenge." Det afgørende her er både forventningen om at smugle samt niveauet. Ifølge JH var smugleri en forventning, en tradition, som skulle forvaltes i en bestemt skala. For JH afspejlede denne skelnen mellem små- og storsmugleri sig også i benævnelsen. Småsmugleri var ifølge JH *ikke* smugleri, rigtigt smugleri var til videresalg. Det JH havde gang i, fx landsætning af 50-100 kasser øl, var en art momsomgåelse, ikke smugleri. I den

⁷⁵¹ Bojesen, 7:42

⁷⁵² Larsen og Sigurdsson, 16

⁷⁵³ Laef, 76

skala blev smugleri ”betragtet som en ganske almindelig uskadelig hobby, som alle havde.. Alle kender da nogen.”

Selvejerskipperen KH, der fik sit første i skib 1960’erne, og er den informant, der har været aktiv længst tilbage, har et interessant begrebsbrug: Han er ikke så ”alvorlig”: ”Jeg har ikke sådan gidet lave for salg og alt det der. Det er mest til eget forbrug og så have.. bestillinger rundt omkring”. Man skulle jo have noget, man kunne sætte på bordet, når der var gæster, som han siger. Smugleri var ikke noget folk så ned på, i stedet opsøgte de mange steder sømændene og spurgte, om de havde noget de kunne sælge. Sømændene blev brugt af familier og venner som adgang til lukrative varer. KH havde som skipper heller ikke noget imod, at søfolkene smuglede, dog skulle det ikke være for meget og bringe skibet i miskredit, men grundlæggende var han ”sgu ligeglad med om de blev knaldet for en flaske sprut eller sådan noget.”

Selvom man havde muligheden for at sælge videre, var det mest respektabelt blandt søfolkene, at man undlod at gøre det. DV fortæller om en Marstal-skipper, der røg et bestemt mærke tobak, Three Nuns. Det var det eneste, han ville ryge. Tobakken var voldsomt dyr i Danmark, så om vinteren, når skibet lå i Marstal, var gode råd dyre. Løsningen var at pille ved toldskabet, så skipperen uhindret kunne komme til sin tobak. Når han var færdig med en dåse, tog han ny, og fyldte den gamle med savsmuld eller lignende, så toldoptællingen af tobakken stadig viste samme resultat, når sejl sæsonen begyndte igen. DV konkluderer, at ”han havde tobak hele vinteren, men stadigvæk til eget forbrug.” For JH er det ligeledes vigtigt at betone, at han var en venlig smugler. Han var ikke hård i sin prissætning og tjente ikke mange penge på det.

Lystbådssmugleri foregik efter samme skelnen mellem moralsk forkert og tilladeligt smugleri. MM, der ligesom DV har en fod i de maritime erhverv og den anden i et lystfartøj, beretter at smugleri var almindeligt, specielt af spiritus og cigaretter, og det var ”udelukkende til privat forbrug. Det var ikke noget, vi solgte videre af.” Smugleri var ikke noget, man skammede sig over eller blev set ned på for at udøve, medmindre man havde gjort det med det ”formål at tjene penge på det, så tror jeg ikke, det var velset, men jeg vil vove at påstå, at alle dem der sejlede hervedefra, det var næsten gudoghvermand, der havde en båd, med en smule respekt for sig selv, de havde det jo bare til eget forbrug. Det blev der ikke set ned på, men det havde nok været en anden historie, hvis det havde været til.. for at berige sig på en eller anden måde. I mine øjne blev der ikke set ned på det, tværtom må jeg sige”.

Som Ingemann siger ”vi havde egentlig vores egen grænse for, hvad der var lovligt og ikke lovligt” – det er smuglernes interne moralske økonomi, han her er inde på. Denne grænse var ikke påvirket af regulativer og love. De forskellige ordninger, der har reguleret, hvor lang tid man skulle være i udlandet for at kunne købe toldfrit med hjem, blev i vidt omfang ignoreret. Det var kun detaljer,

understreger han: "Grænsen var om det var til eget forbrug eller salg. Helt klart." Involvering af tredjepart, deciderede regnskaber og organiseret videresalg var et brud på lystsejlernes moralske økonomi. MM understreger, at "det var nogle grå æg, hvis man går ud og køber med salg for øje. De tanker har vi aldrig haft." Det er en helt anden tilgang til skala, Owild tilkendegiver, da han på en flyvetur så, at alle ombord smuglede: "Hele nationen var smuglere. Hvor åndssvagt, tænkte jeg, kun at smugle et enkelt karton cigaretter."⁷⁵⁴

Betoningen af smugleri til eget forbrug er gennemgående, men det er en bred fortolkning af eget forbrug, både Ingemann og MM gør brug af. Ingemann smuglede cigaretter og Nivea-creme med hjem til sine forældre, og MM forsynede også sit lokale netværk. Det acceptable smugleri kan sagtens være i store mængder, men det er det netværk, hvori det afsættes, der er afgørende. Småskalasmugleriet er hyggeligt, mens storskalasmugleriets ildesethed bunder i, at det er industrielt og profitorienteret. Det står i modsætning til, hvad Pearson eksempelvis har konkluderet. Pearson ser smugleriet som et erhverv, ikke en forbrydelse.⁷⁵⁵ På Sydfyn var legitimt smugleri ingen af delene.

Afgrænsninger

Døving og Lavik bruger i deres studie af norsk grænselandssmugling begrebet kognitiv dissonans til at analysere forholdet mellem handling og holdning. Kognitiv dissonans opstår ved, at der ikke er sammenfald mellem samfundets værdier og en given handling. Dette kan afstedkomme en indre konflikt – dissonans – som individet vil søge at bringe i balance. Individet kan enten skabe overensstemmelse mellem holdning og handling, eller den anden vej rundt. I dette tilfælde ved at tilpasse smugleriet til samfundets værdier (dvs. undlade at smugle) eller tilpasse værdier til smugleriet (dvs. legitimere handlingen).⁷⁵⁶ I forlængelse af begrebet kognitiv dissonans vil argumentet være, at der ikke er en lineær sammenhæng mellem handling og holdning: Mængden af smugleri er ikke et sikkert udtryk om legitimitet - de hundredtusinder af småsmuglere, der årligt sejlede med spritfærgerne, kan i teorien sagtens smugle uden at synes, at den handling, de foretager, er legitim. Fraværet af legitimering vil betyde, at der reelt ikke opleves kognitiv dissonans. Der, hvor man kan aflæse legitimitetsstrategierne, er i smuglernes brug af afgrænsninger: Retfærdiggøres smugleriet og i så fald hvordan?

Det er tydeligt, at smugleriets legitimitet ikke kun handler om mængden; varen i sig selv har en stor betydning for, hvad der er acceptabelt. Der er en skarp og meget tydelig afgrænsning ift. smugleri

⁷⁵⁴ Vilstrup, 105

⁷⁵⁵ Pearson, 365

⁷⁵⁶ Døving og Lavik, 362

af stoffer eller narko, hvor mængden af varerne ikke diskuteres, det er selve varen, der er ildeset. Denne afgrænsning gælder kun småsmuglerne. En del af forklaringen er sandsynligvis, at smugleri af stoffer sjældent er til eget forbrug, men som regel til videresalg. Smugleri af stoffer bryder med det moralske kodeks om eget forbrug, samtidig med at varerne i sig selv vækker afsmag. DV tydeliggør varernes betydning, når han fortæller om Bent Ricardo: ”Han var en helt jo. Det var nogle svindlere, slyngler og banditter, men folk tog det ikke så helvedes nøje.. det var først meget senere, da man begyndte at smugle narkotika. Det kunne befolkningen ikke lide. Cigaretter og sprut.. hvad fanden, altså.”

JH fortæller at skibet SIGNE BOYE sejlede fast på Colombia og jævnligt fik tilbud om at smugle stoffer ud af landet, men kaptajnen sagde nej hver gang. JH understreger, at ”Jeg kender ingen, der har rørt ved stoffer. Det var alt for farligt og uanstændigt. Amoralisk... Jeg kender ingen eksempler på nogle, der smuglede stoffer. Men mange har fået det tilbudt.” Der blev smuglet stoffer med danske skibe, så afvisningen er ikke total. KH har haft stofsmugleriet tættere inde på livet end de andre interviewede. KH havde på et tidspunkt en genstridig sømand ansat, der blev fyret efter en uoverensstemmelse: ”Så var der en af folkene, der fortalte, at han havde en hel plade med hash. Havde jeg vidst det, så havde jeg sgu meldt ham. At putte sådan i skibet..” Stofsmugleri kunne have haft konsekvenser for KH og resten af besætningen - forargelsen i KHs stemme er meget tydelig.

Våbensmugleriet ombord på danske coastere i 1980'erne skabte stor forargelse i offentligheden. Coastersømanden Poul Erik Larsen beskriver således i sine erindringer, hvordan våbensmuglerierne fyldte meget i opfattelsen af sømændene. Hvis han forsøgte at score damer, skulle han i en periode undlade at nævne sit erhverv, for ellers blev han beskyldt for våbensmugleri. Selv betragtede han våben som en hvilken som helst anden last.⁷⁵⁷ Skibsrederen Jørgen Vesta, der blev dømt for våbensmugleri, fortalte senere, at en ”En gammel modstandsmand sejler gerne våben til andre frihedsbevægelser. Men han sejler faneme ikke med sådan noget skidt! (narko)”.⁷⁵⁸ Våben var i Vestas optik en legal fragt, hvis anvendelsen var i overensstemmelse med egne værdier. Narko derimod, var der ingen forhandling om.

Alle har en legitimeringsstrategi. Hvor småsmuglerne afgrænser sig til de professionelle cigaretsmuglere, eller til småsmuglere, der smugler i større skala, afgrænser storsmuglerne sig til narkotika. I 1968 foreslår Bent Ricardo i Demokraten et samarbejde mellem ham selv og det danske politi for at stoppe narkotikasmugleriet. Ricardo tilbyder sin hjælp til fordel for en dusør. I interviewet påpeger journalisten, at Ricardo selv er smugler. Han svarer, ”Ja, men jeg har aldrig

⁷⁵⁷ Larsen, P.E., 72

⁷⁵⁸ ”Tak skal du’ hvis jeg var kommet til Amerika” Fyens Stiftstidende, 30. dec. 2007.

beskæftiget mig med narkotika. Jeg har set for mange vrage”.⁷⁵⁹ Thorkild Løndahl afgrænser sig både til narko og bander.⁷⁶⁰ Graden af organisation, ligesom mængde og varetyper, spiller ind på legitimitetens moralske økonomi.

Hash- og kokainsmugleren Stig Lundager illustrerer legitimeringstrangen hos dem, de andre afgrænser sig fra. Da han begyndt at smugle hash, anså han ikke sig selv for en smugler i modsætning til en fyr ved navn Stig Listepik, der beskrives som en pomadiseret charlatan, der handlede med ubanderolerede cigaretter i garderoberne på københavnske natklubber. I stedet anså Lundager sig som ”frihedskæmper, der kæmpede for retten til at ryge den fede. Hash var i min optik langt mere fredeligt end alkohol, og det var vores ret at ryge den fede”.⁷⁶¹ Nogle typer af stoffers illegalitet var til forhandling – Lundager er i egen optik ikke kriminel, fordi hash for ham var et uskadeligt stof. En logik han angiveligt delte med mange andre hashrygere og flippere i 1970’erne bl.a. Troels Kløvedal.⁷⁶² Lundager kastede sig senere over kokainsmugleri i Florida: ”Jeg så heller ikke mig selv som en narko-dealer. Jeg har aldrig stået på gaden eller ved skoler og solgt stoffer. Den slags havde intet med mig at gøre, selvom hele min omgangskreds var misbrugere... Jeg så mig selv som spirituel.”⁷⁶³ Samlet set smuglede Lundager efter egen vurdering 20 ton hash og kokain, men blev kun dømt for 40 kilo.⁷⁶⁴ Lundager bevæger sig ind i smugleriet af hårde stoffer, men vedbliver at have en legitimeringsstrategi for at forhandle om sine handlingers legitimitet. Det samme gælder OB, der ser tilbage på 20 års aktiv smuglerkarriere og mest angrer et enkelt forsøg på kokainsmugleri – de angiveligt to cifrede tons hash, han har fragtet fra Afghanistan og Pakistan til Vesten er ikke et problem.

Det er en central pointe i legitimeringsstrategierne, at de har form af en trappe. Småsmuglerne legitimerer egen praksis ved at italesætte en moralsk økonomi, der kredser om skala og organisation. Lystsejlerne afgrænser sig til de profithungrende færgesmuglere. Cigarettsmuglerne legitimerer deres praksis ved ikke at smugle narkotika (i hvert fald ikke i begyndelsen), våbensmuglere legitimerer deres smugleri ved at anføre, at våbnene skal tjene et anerkendelsesværdigt formål og kokainsmugleren legitimerer sin egen praksis med, at han ikke sælger til børn. Trappen illustrerer, at langt de fleste mennesker forsøger at opretholde et positivt selvbillede ved at retfærdiggøre egne holdninger og handlinger. Den kognitive dissonans kan holdes fra døren ved at afgrænse sig til andre, længere oppe af trappen.

⁷⁵⁹ Demokraten (Århus), 8. dec. 1968 s. 1

⁷⁶⁰ Nielsen, E. 39

⁷⁶¹ Lundager, 48

⁷⁶² Kløvedal, 40

⁷⁶³ Lundager, 171

⁷⁶⁴ Lundager, 320

Smugleriet som sport

Småsmuglerne bruger hyppigt sportsbegrebet om deres smugleri - flere som en direkte motivation for at smugle. Hvor de professionelle smuglere i vidt omfang forsøger at italesætte smugleri som værende ulovligt, men ikke kriminelt, beror spændingen for lystsejlerne og færgesmuglerne netop i, at smugleriet *er* ulovligt. Hvordan håndterer småsmuglerne det paradoks?

MM betoner, at smuglerturene var motiveret af sport, samtidig med at det sociale var vigtigt. På lystbådene tog 2-5 mand afsted, spiste i land, overnattede i Tyskland, handlede ind og sejlede hjem i højt humør, mens de holdt udkig efter toldkrydserne. Undervejs diskuterede de strategier for, hvordan de kunne undgå opdagelse, valgte ruter baseret på vind og vejr og rygter om toldvæsenets tilstedeværelse. Det er en af disse mandeture, der den dag i dag udgør et vers i Svendborg Amatør Sejlklubs klubsang.

Ingemann betoner, at lystsejlersmugleriet ikke er kriminelt: ”Nu er det ikke sådan, når man snakker lystsejlads og smugleri at det hænger sammen med et eller andet kriminalitet. Det så man det jo ikke som om, selvom at en lille smule er jo lige så alvorligt som en stor smule. Det var jo egentlig udfordringen i at sejle derned, købe billigt og det var jo selvfølgelig til eget forbrug.”

Ingemann illustrerer sit syn på smugleriets motiv ved at fortælle om en bekendt, der var kommet vaklende ned til landgangsbroen på en af færgerne, skidefuld, fordi ”det er dyrt at spare så meget”. Smugleriet var forbrug, hvor man købte en masse, man ikke købte til hverdag og forbrugte desto mere, fortæller KS. Selv efter det toldfrie salg ophørte, fortsatte lystsejlersmuglerne. Før langfart provianterer man stadig i Tyskland, og man kan også bestille danske sejl og andet skibsudstyr til levering i Tyskland for at spare momsen, hvorefter man kan sejle eller køre det hjem.

Forholdet til tolderne vil blive behandlet i næste kapitel, men det er vigtigt at hæfte sig ved, at tolderne spiller en særlig rolle i smuglernes fortælling om det sportslige smugleri. MM nævner, at det var sjovt at undgå tolderne, og det var ”der en virkelig, virkelig sport i”. Toldernes andel i denne fortælling er så stor, at deres fravær angiveligt kunne mindske glæden ved smugleriet, eksempelvis når de havde sommerferie, og afløseren var en man kendte, der var frisk på at lade hvad som helst komme ind eller ud: ”Det var der ingen glæde ved.” Spændingen hang sammen med frygten for at blive opdaget. MM ser tilbage på turene og konkluderer, at det var ”virkelig nogle spændende ture, rigtig, rigtig spændende.” DV kalder smugleriet en sport, der ligesom andre sportsgrene har et konkurrenceelement: ”Det sjove gik af sporten, da de nedlagde toldkrydserne jo, så var der ikke noget modstand længere.”

Erindringen om smugleriet er centreret omkring spændingen og sporten. Det var både mængden og modstanden, der definerede, hvornår smugleriet var en sport. Hos færgesmuglerne er smugleriet også en sport, hvor spændingen afhænger af modstand. I en kronik fra 1999 beretter en

journalist fra Berlingske om sin tur med spritfærgen Faaborg-Gelting. I køen diskuteres om tolderne er med eller ej, og om det, at de var med sidste tirsdag, betyder noget: "Man kan aldrig være sikker, det er jo dét, der er det spændende."⁷⁶⁵

Italesættelsen af smugleri som en sportsgren rummer en interessant forklaringsramme for smugleriets motivation. Når smugleri italesættes som sport, tydeliggøres det, at smugleriet er relativt ufarligt, men at det samtidig er en del af smugleriets *raison d'être*, at der er modstand fra staten. Heri ligger en bevidsthed om at smugleri *er* ulovligt, hvilket skaber kognitiv dissonans, hvorfor smugleriet legitimeres med argumentet om, at det kun er til eget forbrug. DV er et godt eksempel. Han udtaler, at smugleri "altid (var) noget til eget forbrug, for sjov. Det var ikke altid lige sjov.. men altså.. Det var jo noget til eget forbrug i hvert fald." Et er, at DV betoner skalaen to gange, mere bemærkelsesværdigt er det, at han lægger afstand til smugleriet. Det var for sjov, men var det også sjovt?

I modsætning hertil var motivationen for at kaste sig ud i storskalasmugleri eksplicit pekuniær. I 1971 fortalte en anonym smugler til DR, at han blev smugler for "at tjene nogle hurtige basører, for at få en chance for at komme væk fra lortet".⁷⁶⁶ Det er grundlæggende mere legitimt at sige, at man smugler for spændingens end for pengenes skyld. For småsmuglerne har sporten nok også haft et element af "går den, så går den".

Smuglernes historier

Smugleri er for informanterne en god historie, de ikke har problemer med at fortælle videre. Når informanterne fortæller deres smuglerhistorier, er det ofte tydeligt, at de har gjort det før. Det er tydeligt, at smuglerhistorier er noget, man gladeligt fortæller om sig selv. Hvor resten af interviewet kan have form af dialog, bliver smuglerhistorierne mere helstøbte fortællinger, hvor informanten har ordet i længere tid.⁷⁶⁷ Grundlæggende peger fortællelysten tilbage på legitimiteten – smugleri er ikke noget man gemmer væk, det er noget man praler af. Eske Wohlfahrts indtryk af Bagenkop er dækkende for hele Øhavet: "utallige er fortællingerne om, hvordan bagenkopperne tidligere har snydt politiet, der er mødt op for at undersøge rygter om ulovlig jagt, eller om smugleri, der er foregået på havnen, åbenlyst for alle andre end lige netop tolderne".⁷⁶⁸

⁷⁶⁵ Berlingske Tidende, 23. december 1991, 1. sektion, s. 9

⁷⁶⁶ Telling, Lasse: Cigaretsmuglingens konger". Herning Folkeblad. URL: <https://www.aoh.dk/artikel/cigaretsmuglingens-konger> Citeret 7. august 2019.

⁷⁶⁷ Ritchie, 90

⁷⁶⁸ Wohlfahrt, 62



For sømændene var smuglerhistorier noget, man underholdt hinanden med, når man havde ledig tid ombord, som her i rygesalonen på TUNESIAN REEFER i efteråret 1979. Da Jan Sommer var dæksdreng på bl.a. ANNETTE S af Svendborg i 1960'erne, hørte han en masse historier fra en letmatros, der havde sejlet meget i coaster: "Der gik jo mange historier. Der var lidt et spil. Alle vidste, der blev smuglet i coastere, det gjorde toderne også." Foto: Jan Sommer

DV fortæller det, han selv kalder "en ret god smuglerhistorie fra det islandske". DV var på det tidspunkt jungmand i en Marstalcoaster som sejlede fast mellem Island og Middelhavet. De faste ture udnyttede DV og skibsdrengen til at lave "lidt handel". Eventyret startede med en tønde spegesild, der blev taget ombord i Island. Den blev gemt og solgt videre i den spanske enklave Ceuta for fire kasser cognac. De blev gemt i maskinrummet, i spande, der tidligere havde rummet stævnrørsfedt. Da de nåede til en lille by på Island, fandt beboerne ud af, at skibet havde store forsyninger af spiritus: "Jeg garanterer dig for, at hele den der by, der var 200 mennesker til fest, de var pissefulde hele banden." Der blev tjent mange islandske kroner, der nok ikke var så meget værd, men historien er god, fordi den er i overensstemmelse med smuglernes moralske økonomi: den omhandler selvoplevet ikke-profitabelt smugleri samtidig med at den fortælleteknisk er farverig og sjov.

Det var ikke kun egne historier, man delte. Sømændene fortalte også hinanden gode historier om lystsejlersmugleri. Jan Sommer fortæller, at dem han kendte i lystsejlerkredse "fortalte, at tit oppe omkring Skjoldnæs lå HØGEN, FALKEN eller VIBEN, en af dem, når de så dem, så vippede man flasker og cigaretter udover siden med noget tungt i en pose, eller også håbede man, det skjulested,

man havde i skibet, var godt nok.” På den måde havde smuglerierne også rygtepotentialer. Smugleri var noget man talte om, ”mand og mand imellem”.⁷⁶⁹

Også for lystsejlerne var smuglerhistorierne underholdning. Ole Ingemann har beskrevet, hvordan historierne godt kunne udvikle sig under indflydelse af en moleøl: ”når man nu blev stoppet af en tolder, det kan godt være, det kun var tre kartoner, men når der så er gået et par måneder eller tre, så var det lige pludselig 6 kartoner”. Historierne var en del af selve handlingen. Nogle gik til yderligheder for at kunne fortælle historien videre; de filmede den. Ole fortæller, at man på filmene angiveligt kan se toldkrydseren komme nærmere og nærmere. Når tolderne kommer ombord og opdager, at de ikke kan komme ned i kahytten for at inkvirere, fordi det hele er fyldt med øl, starter en forhandling om, hvor meget der er ombord – ingen af parterne føler behov for nøjagtighed. Uden at afgøre, hvorvidt dén historie er sand eller falsk, illustrerer den i hvert fald ønsket om at fortælle om smugleriet.

Smugleri fik på den måde en funktion af pral. Flere peger på, at man blev sejere af at have været ”med til noget frækt”, som Jan Sommer formulerer det. Smuglerihistorier er som den arketypiske lystfiskerhistorie; fiskene blev større og større. JH fortæller, ”Ja, når vi var sammen med de andre, var der ingen grænser for, hvor meget vi havde snydt toldvæsenet. Man havde lige været på nippet af at blive taget”.

De historier, der i særlig grad bærer præg af at være blevet fortalt før, er både selvoplevede, men også vandrehistorier. Eksempelvis fortæller både DV, MM og Jan Sommer om den samme sag, nemlig opbringelsen af en norsk lystsejler fyldt med whisky i starten af 1980’erne.⁷⁷⁰ Episoden har fået legendestatus lokalt. MM fortæller, at tolderne fik øje på båden og troede, at skibet var ved at synke. De kunne ikke forstå, ”hvorfor den lå så lavt, den har du sikkert hørt, det var en nordmand der havde, jeg ved ikke, hvor mange flasker med hjem, det var helt vanvittigt jo”. Historien fremkalder latter i samtlige interviews, hvor den bliver nævnt. Episoden er rigtig nok. En norsk ingeniør blev i august 1983 opbragt i sit 21-fods motorskib BUING af Drammen, der indeholdt 683 flasker whisky af mærket ”Old Smuggler”. Distriktstoldchef Niels Kjærbøl fortalte til Ekstra Bladet, at nordmændene hævdede, at de knap 700 flasker var til eget forbrug, men det tvivlede han nu på.⁷⁷¹

⁷⁶⁹ Aktuelt, Vestjylland. 29. juli 1970, s. 9

⁷⁷⁰ Det samme gør sig gældende for Ommel-smugleriet i 1830, der også er et fast referencepunkt. Hvis man kommer på Ærø og fortæller, man arbejder med smugleri, kan man være sikker på at høre dén historie i forskellige versioner.

⁷⁷¹ Ekstra Bladet, 12. august 1983, s. 11

Delingen af historiske smuglersager peger på, hvordan smugleri kan opfattes som en lokal tradition. Ole Ingemann bemærker, at man i Øhavet historisk set har smuglet, "bare man havde en kano". Flere af marstallerne peger også på byens historie, når de fortæller om smugleri. DV beretter, at smugleri dengang var et anerkendt erhverv, der også blev bedrevet professionelt. MM beretter ligeledes, at smugleriet blev udøvet gennem generationer: "det var jo dem før os.. og før dem igen. Det var jo også vores forældres generation og alle dem der. Det var jo ikke noget ukendt. Det var et begreb, en ting som har været gjort i generationer."

At iscenesætte smugleri som en lokal, historisk tradition kan ligeledes karakteriseres som en legitimeringsstrategi. Som psykologen Jerome Bruner kommenterer i sit værk om narrativer, så er "rituals beyond debate".⁷⁷² Dét syn på smugleri lærte flere af søfolkene på skibene, men muligvis også på navigationsskolerne. MM og hans fætter havde et mislykket smugleriforsøg på samvittigheden, da fætteren blev kaldt op på forstanderens kontor på Marstal Navigationsskole. Fætteren undskyldte sine handlinger, men forstander Pålsson sagde angiveligt "det er ingen forbrydelse det med smugleri, det er nærmest en ære." Ifølge AA opfattede søfolkene smugleri til eget forbrug som en decideret ret. Traditionsargumentet henter legitimitet i historien, i at smugleriet er en del af den lokale identitet, i slægten eller fagidentiteten som sømand. Set fra den vinkel bliver smuglerfortællingerne identitetsbærende og -skabende.

MM understreger historiernes funktion i smugleriet: "Det gjaldt jo om at lave nogle narrestreger og komme hjem med en god beretning og sådan noget.. Det er en del af det også." Flere af informanterne har givet udtryk for at ville fortælle mig "gode historier". Smuglerifortællinger er tilsyneladende positive at dele. Den narrative intention, som Bruner kalder det, er at iscenesætte fortælleren, der legitimerer sine handlinger, underholder og leger med et tabu.⁷⁷³ Modtagelsen af den narrative intention er central. Får smugleren støtte, eller møder han modvilje i fortællingssituationen? De oplysninger, der foreligger om modtagelsen, fremhæver latter snarere end vrængen, og identifikation med de lokale smuglere fremfor med tolderne.

Smuglernes værdier

Fortællinger kommunikerer bestemte handlemåder og moralske normer.⁷⁷⁴ Smuglerhistorier er ikke anderledes. De fortællinger, informanterne deler, rummer udsagn om, hvilket smugleri der er godt, og hvilket der er skidt, samt hvilke egenskaber en dygtig smugler har.

⁷⁷² Bruner, 45

⁷⁷³ Bruner, 25

⁷⁷⁴ Bruner, 6

En betragtelig del af smuglerfortællingerne hylder snedighed og kreativitet. JH fortæller med stolthed om sit favoritgemmested. Hans coaster havde et ”gammeldags system til at hejse nødlanternen op i masten. Da kunne jeg have 20 kartoner cigaretter i en sort plasticpose, der var suget fast til det her nødaggregat. Tolderne kravlede aldrig op i masten.” Særligt innovative metoder er også blandt dem, der bliver delt. JH fortsætter med at fortælle om dem, der bagte cigaretter ind i franskbrød og frøs dem ned, gemte ting i colaflasker eller camouflerede spegepølser. JH’s yndlingsstrategi var dog ikke snedige gemmesteder, men synlighed: ”Jeg satte bare lortet på kajen inde under gangvejen. Det er helt totalt utænkeligt. Ingen kigger i tomme papkasser.”

Den værdsatte snedighed gik både på metoden, men også på strategisk planlægning. Når Ole Ingemann på sine smuglertogter sejlede hjem fra Nordtyskland, tog han bestik af vinden. Ikke for at få den hurtigste tur hjem, men for at ræsonnere sig frem til, hvor tolderne lå henne. Ole gik ud fra, at tolderne havde placeret sig et sted, hvor vinden ikke gjorde, at de lå og hamrede i søen. Tolderne ville gerne ligge behageligt, så hvis man selv kunne klare en hård sø, så kunne man sandsynligvis undgå tolderne ved at tage en omvej gennem hårdt farvand. Den strategi handler om lokalkendskab og fornemmelse for sine modstandere, og det har for lystsejlerne været med til at øge følelsen af sportslig spænding. En almindelig strategi for lystsejlerne, der ligeledes beroede på erfaring, var, at smuglergodset kunne placeres ude agter, klar til at smide i vandet. Der skulle være hæftet noget tungt på poserne, ellers gik de ikke til bunds. Strategien er mere dumdristig end den er snedig, men bygger på hårdt erhvervet erfaring; hvis den hurtigtgående toldkrydser kom sejlen, kunne man ikke nå at hente godset op fra kahytten, som BK pointerer.

Lystsejlerne kommunikerede bl.a. med walkie-talkie og radio, for at udveksle oplysninger om toldvæsenets placering. Hvis man i walkie-talkien fik at vide, at farvandet var varmt syd for Avernakø, så sejlede man en anden rute hjem. Man kunne også bygge forskellige aggregater. På Ærø blev der i forbindelse med et foredrag beskrevet en særlig genstand, nemlig et plastikrør, som man placerede på undersiden af en lystbåd. Plastikrøret kunne indeholde 6 flasker spiritus. Efter indføring af varerne i røret blev det ført ned under skibet vha. et snoresystem på ydersiden af skroget. Hvis tolderne kom, kunne snorene kappes på dæk, men via ophænget kunne varerne fiskes op med bådshage, når banen var sikker.

Kreativitet var også værdsat blandt færgesmuglerne. Fortællingen om færgesmuglerne betoner falske lommer og opfindsomme gemmesteder. Ifølge KS var dame-WC’erne fyldt med brugt emballage, når Bagenkop-Kiel færgen lagde til: Alle kvinderne havde pakket deres varer ud og gemt dem på kroppen. IB blev som barn brugt som gemmested på familieturene med moren og mormoren, der fyldte cigaretter i IB’s strømpebukser.

Snedigheden er beslægtet med forsigtighed. JH betoner flere gange, hvordan de coastersøfolk, der kastede sig over pseudoprofessionelt smugleri, blev så dristige, at de ankrede direkte på reden og sendte motorbåde ind i havnen fyldt med smuglergoods, direkte foran toldvæsenet: "Vanvittigt uforsigtigt, toldereren sad med sin kikkert og så det." Kunderne og flere andre i Marstal blev ramt af nemesis og fik store bøder. I JH's optik sikrede forsigtighed smugleren mod opdagelse. Hvis man holdt standarden og ikke blev for dristig, kunne man ifølge JH fortsætte uhindret. Mantraet om forsigtighed hænger tæt sammen med den moralske økonomi omkring smugleri til eget forbrug. De professionelle smuglere gemte sjældent deres varer. For dem handlede det om mængder. Fantasi var dog stadig en påskønnet egenskab.⁷⁷⁵

Køn og fællesskab

Som vi har set i afsnittet om fortællingerne og deres funktion, var en god smuglerhistorie en stjerne på skulderen. Det skyldes både, at smugleriet ikke vakte afsmag, og at smugleriet var en stærk maskulin handling med godt pralepotentiale, især blandt lystsejlere og søfolk.

Smuglerfortællingerne har en understrøm af maskulinitet og fællesskab. En sejler, der deler sine erfaringer med smugleri, iscenesætter sig selv som en handlekraftig og snedig mand, der ser stort på autoriteter. Jan Sommer har fremhævet, at man blandt yngre besætningsmedlemmer blev sejere af at smugle. På lystbåde færdedes både kvinder og mænd, men flere af lystsejlerne italesætter de deciderede smuglerture som et maskulint fællesskab, hvor kvinder ikke var ønskede. Man sejlede i hårdt vejr og tog ikke hensyn, som MM formulerer det. Ole Ingemann refererer til smuglerturene som mandeture: "Det var jo forbudt for kvinder, det var sådan en tur, vi tog, og vejret tog vi ikke så meget hensyn til, og når vi havde besluttet, vi skulle afsted, så skulle vi jo til Tyskland." Ole Ingemann er i dag medlem af Svendborg Amatør Sejlklub, hvor klubsangen indeholder et vers, der netop hylder "mandeturen" og sejleren, der ikke vil give almindelig pris.

Færgesmugleriet var ifølge lystsejlerne ikke maskulint. Det var pensionister af begge køn, der blev anset som traditionelle færgesmuglere, som det også sås i Sønderjylland. De nød fællesskabet med de andre pensionister, spillede kort og snakkede. De kvindelige færgesmuglere, der er interviewet i forbindelse med afhandlingen, er delt i forhold til, om færgeklientellet skulle være domineret af det ene køn fremfor det andet, men kvinderne var under alle omstændigheder mindst lige så aktive som mændene på færgerne.

Maskulinitetens fravær i færgesmugleriet skyldtes fraværet af det, der bliver fremhævet af lystsejlerne og coasterskipperne som motiverende; dristighed, maskuline fællesskaber og fart. Alkoholen er en yderst vigtig kønnet markør i smuglerfortællingerne: Druk er maskulint. Især

⁷⁷⁵ Nielsen, E. 44

lystsejlernes fortællinger flyder over med sprut, rå mandelatter og folk, der næsten ikke kan stå på egne ben af beruselse. Som tidligere nævnt, så knytter smugleriets klimaks i 1970'erne sig tæt til velfærdsstatens hedonistiske festkultur – og det understreger alkoholens prævalens i fortællingerne, samtidig med at selve formålet med rejserne ofte involverede indkøb og forbrug af sprut.

Lystsejlernes fortællinger til trods, så var der dog social anerkendelse involveret i færgesmugleriet. Ole Mortensøn har beskrevet en større smuglersag på Langeland i starten af 1980'erne, hvor hovedmandens motivation til at orkestrere smugleriet var social anerkendelse: ”Jeg har været daglejer i hele mit liv og aldrig været særlig populær, men pludselig var jeg noget”.⁷⁷⁶ Smugleriet gav ham respekt og identitet, fordi han kunne facilitere adgang til billige cigaretter og spiritus.

De kvindelige smuglere var i skønnertperioden engagerede i at bringe smuglervarer i land, mens de under Første Verdenskrig varetog både transport og ilandbringelse. Den arketypiske kvindelige strategi er at skjule smuglervarerne på kroppen og på den måde strategisk udnytte det forhold, at mandlige toldbetjente ikke kunne visitere kvinder. Det ses i hele perioden: Kønnen er en ressource, de kvindelige smuglere gerne anvender.



Et eksempel på dynamikken i et maskulint fællesskab: I 1970'erne sendte John Lundsgaard et julekort til sine venner i de svendborgensiske sejlerkredse med dette billede af en toldkrydser udenpå: ”uden afsender, men med ønsket om en god jul og et godt nytår - en julehilsen der jo vakte nogen opsigt og uro” fortæller han. For at undgå mistanke, sendte John også julekortet til sig selv. Fortællingen illustrerer, at frygten for afsløring lå lige under huden. Foto: John Lundsgaard.

⁷⁷⁶ Mortensøn 1988, 25

Det kønnede perspektiv på smuglerfortællingen kan reflektere, at køn af nogle forskere ses som mere definerede i maritime samfund end i agrare samfund på grund af mandens fravær. Smugleriet kan på den måde fortolkes som en version af den traditionelle maritime kønsfordeling med manden til søs, og kvinden derhjemme.⁷⁷⁷ Traditionen opretholdes i højere grad på lystbådene, hvor de maritime færdigheder ses som maskuline, og det acceptable smugleri er aktivt fremfor passivt og feminint. I realiteten var de kvindelige smuglere på færgerne i høj grad proaktive og (mindst) lige så skruppelløse som mændene.

Det sjove smugleri

Humor er en uundværlig del af fortællingerne om småsmugleriet. Der bliver grint meget i forbindelse med de foretagne interviews, især blandt lystsejlerne. I kap. 4 så vi, hvordan humor i fortællingen om smugleri blev benyttet til at camouflere kognitiv dissonans omkring smugleriets illegalitet. Man dækker over ulovligheden med et grin. Blandt smuglerne gør den samme strategi sig gældende.

En af dem, der griner af sine egne historier, er MM. Han beretter, hvorledes man kunne ringe eller faxe en bestilling til skibshandleren i Tyskland. Så sejlede man afsted, hentede sine varer gnidningsfrit, og sejlede derefter hjem igen. Anledningen til morskaben stammer fra en af MMs sejlervenner, der pga. tåge ikke kom ind i den rigtige havn: ” Så tog han en taxa og kørte ned til skibsproviandhandleren. Og kørte tilbage til Strande med det og sejlede hjem. Haha. De var sgu et så nærtagende dernede, det var de virkelig ikke. Det var retti morsomt. Det var ikke normalt at hente i en bil, men det ku så også la sig gøre. Jeg ved ikke, om han havde sat toldflaget på taxaen. Haha.”

Humoren er tæt knyttet til snedigheden og kreativiteten. Et særligt veludført smugleri eller et bizart skjulested har humoristisk potentiale. Det kendes fra aviserne, hvor særligt skæve smuglerfortællinger trykkes som let underholdning. Et eksempel er Aktuelt's historie om tolderne, der vedblev at undre sig over en mand, der hver aften cyklede over grænsen med en sæk grus på ryggen. Der var aldrig andet i sækken end grus, og de kunne simpelthen ikke gennemskue smugleriet, indtil smugleren under løfte om straffrihed fortalte, at han smuglede cykler.⁷⁷⁸ Den samme historie kendes i øvrigt for kufferter.

Det er en vigtig pointe, at smuglerne ofte griner ad egne fejltagelser. En del af forhandlingen om smugleriets moralske økonomi er netop, at smugleriet ofte går galt og smuglerens ufarlighed udstilles vha. mangel på professionalisme. Fejl er ønskværdigt for småsmugleren, ikke for den

⁷⁷⁷ Pearson, 360

⁷⁷⁸ Aktuelt, 6. okt. 1961, s. 24

professionelle smugler. Der er også humor i de professionelle smuglerkredse, men den er anderledes. Den hurtige kommentar var fx højt værdsat. Thorkild Løndahl var kendt for sin omgang med ord. I forbindelse med en retssag, hvor dommeren spørger ind til resultatet af en smuglertur hævder Løndahl, at hans eneste udbytte var ”27 fede ål”.⁷⁷⁹ Owild har også flere humoristiske historier i sine erindringer, men det er ikke ham vi ler af, vi ler med ham – helst af tolderne.

I enkelte tilfælde er det muligt at sammenligne toldernes skematiske version af en fortælling med smuglerens egen. I en indsmuglingsrapport fra 1977 fortælles kort om en sag, tolderne har gjort på Ærø.⁷⁸⁰ MM, der var hovedpersonen, fortæller om selvsamme tur, at det var en smuglertur, hvor besætningen ombord på lystfartøjet havde fået at vide, at tolderne var på vej. De var tæt på land, så MM smed alle flaskerne ned i en køjesæk og dumpede flaskerne i havnen. Derefter forsøgte de at sejle væk, mens tolderne kom farende i bil, stillede sig op på bredden og råbte: ”De er arresteret, De er arresteret”. Hele seancen beskrives malende, og der grines undervejs, når MM tænker tilbage på de rasende toldere, der kom farende hen over ujævnt terræn i deres lille Morris. MMs flugtforsøg stoppede, da han fik at vide i megafonen, at hvis vi ”ikke indrømmede, hvad vi havde gjort, så ville de sende en dykker ud på vores regning efter vores spiritus.” Det blev en stor bøde, som MM ifølge ham selv dog fik lejlighed til at tjene ind senere. Toldrapporten er langt mere lakonisk i sin beskrivelse, det er blot beslaglagt mængde, navne og kort handlingsforløb. Humorens centralitet peger på, hvordan smugleriet blev betragtet som det, Ray Cashman har kaldt ”a contest of wits”.⁷⁸¹

Sammenfatning: Acceptabelt og uacceptabelt

Opfattelsen af smugleriets moralske økonomi, der afgrænser det legitime og retfærdige smugleri fra det illegitime, er centreret omkring skala, varernes type, organisationsgrad og lokalt tilhørsforhold. I skematisk form kan småsmuglernes normative logik organiseres efter følgende parvise modsætninger.

Acceptabelt	Uacceptabelt
Lille skala: Eget forbrug	Stor skala: Med henblik på videresalg
Almindelige forbrugsvarer som spiritus, cigaretter og transistorradioer	Stoffer
Organisationsgrad: Begrænset netværk blandt lokale og familier	Organisationsgrad: Store og ikke lokale netværk

⁷⁷⁹ Fynsk Aktuelt, 29. dec. 1967 s 3

⁷⁸⁰ SDT, Indsmuglingsrapporter 1977

⁷⁸¹ Cashman, 50

For sportens skyld	For profittens skyld
Maskulint: Kreativt, dristigt og sjovt	Feminint: Rutinepræget og komfortabelt
Ufarligt og med fejl	Strømlinet og professionelt
Ikke voldeligt	Voldeligt
Om dagen	Om natten
Lokale aktører	Udefrakommende aktører

Storsmuglerne har en anden moralsk økonomi, der i højere grad placerer sig i den højre del af tabellen. En værdsat storsmugler er netop professionel, agerer med henblik på videresalg, laver så få fejl som muligt, men deler i øvrigt flere af de maskuline værdier med småsmuglerne.

Storsmuglerne færdedes i et kriminelt miljø, hvor de angiveligt lå højt i hierarkiet, men hvor moral stadig spillede en rolle. Som Leon Owild forklarer: ”Man skal have moral som kriminel”⁷⁸². Den afgørende afgrænsning for storsmuglerne er varetypen og voldens type. Volden er for Owild og OB et redskab, der kan bruges, men afstemmes nøje med omstændighederne. Kloosters understregning af voldens fravær i smugleriet gælder kun for de sydfynske småsmuglerne, der også har den brede sociale profil Klooster tilkender smuglerne som gruppe – et godt eksempel på, at det analytiske skel mellem professionel og småskalasmugler er særdeles vigtigt. Der er således kun få, hvis nogen, der tager skridtet fra småsmugleri til storsmugleri.

Det er ikke en prioriteret rækkefølge. Særligt vigtig er graden af lokalt tilhørsforhold og ideen om eget forbrug. Sidstnævnte går igen i Norge, hvor eget forbrug ”henviser til, at varen ikke inngår i en pengeøkonomisk sfære”.⁷⁸³ Varerne kan dog sagtens byttes eller gives væk. Handlingen forstås ikke som en ulovlighed. Samtidig sker retfærdiggørelse også ud fra en afstandtagen til professionelt smugleri af narkotika og argumenter omkring høje afgifter, statens inkompetence og en konstruktion af smuglermoral.⁷⁸⁴ På den måde er der en diskrepans ift. italesættelsen af smugleri som et økonomisk fænomen i den offentlige sfære og småsmuglernes benægtelse af alle økonomiske motiver.

Den moralske økonomi set udefra

Der er ovenfor identificeret en moralsk økonomi for små- og storsmuglerne, primært baseret på interviews foretaget 30-50 år efter begivenhederne. Erindringen er som bekendt et ufuldstændigt værktøj, og det har fra starten af Oral History været anerkendt, at metoden har en slagside.⁷⁸⁵ Oral

⁷⁸² Vilstrup, 107

⁷⁸³ Døving og Lavik, 374

⁷⁸⁴ Døving og Lavik, 374

⁷⁸⁵ Bak, 13

History er som metode derfor blevet brugt til både at undersøge den fortidige virkelighed og erindringen derom. Hvorfor husker folk, det de husker, og hvad er overensstemmelsen med den fortid, historikeren undersøger?

Projektets sigte er ikke at undersøge smugleriets erindringshistorie, men den skeptiske læser kunne indvende, at det netop er det man gør, ved at inddrage interviews indsamlet lang tid efter begivenhederne fandt sted. De interviewede er i dag ældre mænd og kvinder, der måske har behov for at legitimere deres tidligere handlinger overfor en yngre forsker, der nysgerrigt spørger ind. Måske bliver forskeren derfor spundet en ende eller to, og smugleriet vokser ud af sin ham?

Psykologen Jerome Bruner berører erindringens dobbelthed og påpeger, at den er spændt ud mellem fortidig virkelighed og fiktion: "Through narrative, we construct, reconstruct, in some ways reinvent yesterday and tomorrow. Memory and imagination fuse in the process. The human mind, however cultivated its memory or refined its recording systems, can never fully and faithfully recapture the past but neither can it escape from it. Memory and imagination supply and consume each other's wares".⁷⁸⁶

I stedet for at råbe "postmodern rubbish!"⁷⁸⁷, som Jerome Bruner, når man bliver opmærksom på fortællingernes glathed som analytisk materiale, så kan man bruge det i sin analyse.⁷⁸⁸ Historikere foretrækker traditionelt levnsslutninger fremfor beretningsslutninger. Et metodisk genmæle til spørgsmålet om erindringens validitet, er derfor, om den moralske økonomi, der identificeres ovenfor, kan genkendes i toldvæsenets arkiver og i den konkrete praksis, smuglerne havde, da handlingerne angiveligt fandt sted. Den moralske økonomi er i det ovenstående set indefra: Men hvordan er billedet, hvis man i stedet betragter den moralske økonomi udefra gennem toldvæsenets kilder og interviews med lokale toldere?

Tips om smugleri

Der er flere bevarede tips fra storsmuglerperioden omkring 1970, der kan benyttes til at undersøge den moralske økonomi udefra.⁷⁸⁹ Toldvæsenet forsøgte i pressen jævnligt at få folk til ringe til sig, men mange af de modtagne tip var anonyme og uden angivelse af motiv.⁷⁹⁰ JH har forklaret at

⁷⁸⁶ Bruner, 93

⁷⁸⁷ Bruner, 9

⁷⁸⁸ Gemt i studiet af narrativer er spørgsmålet, om epistemologiske processer leder til valide ontologiske resultater. Bruners svar er både-og. Bruner, 8.

⁷⁸⁹ Thomas Hine har i det upublicerede speciale "John Anstie, the Wool Export Controversy, and private action against smuggling, 1781-1789" Oxford, 2012 undersøgt engelske forretningsdrivendes samarbejde med toldvæsenet. Han konkluderer, at samarbejdet med toldvæsenet var betydeligt større, end historiografien normalt antyder og at fortællingen om bred accept er forfejlet. Der er ikke tilsvarende undersøgelser i Danmark for perioden.

⁷⁹⁰ Aktuelt Vestjylland, 29. juli 1970 s. 9

coasterskipperne var opmærksomme på, at toldvæsenet kunne blive informeret om deres handlinger: ”Mange steder er det blevet opdaget, fordi nogen giver et praj. Man bliver meldt jo. Det sker tit jo... Tolderne sagde at langt de fleste blev taget af praj. Folk der blev misundelige eller kunne ikke lide skipper”. Som smuglende skipper skulle man være opmærksom på sin besætning: De anmelder ”fordi de ikke selv har fået en del af gevinsten.” I tippene springer andre mulige motiver dog i øjnene.

I juni 1971 fik toldvæsenet på Langeland en anonym henvendelse om formodet smugleri. Informanten kunne oplyse om tre ting. At der landsattes cigaretter på Langeland ved Lejbølle, at beboerne var vidner til smugleriet, men ikke turde melde det af frygt for repressalier, og at en landsætning fandt sted i maj ’71. Den meget kortfattede meddelelse er som flere andre tips til toldvæsenet med til at illustrere, hvornår smugleri overskrider moralske grænser. I det konkrete tilfælde er oplysningen om, at beboerne i området frygter smuglerne det tætteste, vi kommer på anmelderens motiv. Smuglerne var ikke en del af lokalsamfundet og truslerne fra udefrakommende, professionelle smuglere en sandsynlig bevæggrund for opkaldet til toldvæsenet. Afgrænsningen mellem de lokale og storsmuglerne kan spejle smuglernes egne fortællinger – for dem er det to helt forskellige kategorier af smugleri, og det var det øjensynligt også for den anonyme angiver i 1971.

En feriegæst på Sydfyn samlede op på sin tre uger lange ferie på Sydfyn med et brev til toldvæsenet, hvor han refererede de rygter om smugleri, han havde hørt. Han nævnte bl.a. Helnæsbugten vest for Faaborg i sit brev til toldvæsenet. Feriegæsten skrev, at der nord for Horne gik en markvej fra landevejen ned til bugten: ”Her foregår ofte livlig biltrafik i tidsrummet 23-01,” ligesom der gør ved Elsehoved på Østfyn – de lokale er overbevist om, at det er smugleri.⁷⁹¹ Anmelderen fremhæver, at ”det siges, at der er så store partier, at det ikke er til privatforbrug, der smugles. Disse landsætninger sker jævnligt ved højlys dag”. Anmelderen påpeger, at flere har sagt til ham, at toldvæsenet er helt til grin. Bemærkningen har karakter af motivation.

En af toldbetjentene på VIBEN fik i 1972 et tip fra en lokal bagenkopper. Fiskeren havde flere gange observeret tyske fiskefartøjer fra Laboe og Kappeln ankre op ved Langelands sydspids, hvor de blev mødt af en mindre båd fra land. Fiskeren mener, at flere lokale er indblandet heriblandt en mand, NB, der er arbejdsløs, men ”kører ikke desto mindre i en stor bil og er altid i besiddelse af en del penge”. Som mødested benyttes desuden sommerhuse i området, der er ejet af en københavnere. Tippet går således både på udefrakommende smuglere samt lokale, der er engageret i handlen. Det væsentligste i anmeldelse er dog NB’s status som arbejdsløs og hyppigheden af smugleriet. En

⁷⁹¹ Dir. for Toldvæsenet, 5. kontor, Smuglerisager henlagt efter distriktstoldkamre

arbejdsløs' gentagne involvering i hyppigt smugleri med tyske skibe er sandsynligvis en del af motivationen bag tippet. Motivationen kunne dermed godt være forargelse, om end det ikke begrundes, at staten taber penge på smugleriet. Det er smuglerens konkrete forhold, der er udslagsgivende. Et københavnsk tip begrundes til gengæld eksplicit med, at det er "forargeligt med skattesnyderi, når andre lovlydige borgere måtte betale gildet".⁷⁹²

Motorskibet M/S BONAVIDA af Marstal sejlede sidst i 60'erne fast imellem Lübeck og Karlshamn. I 1969 opsøgte kaptajnen toldvæsenet i Karlshamn og fortalte, "at hans styrmand beskæftigede sig en del med smuglerier".⁷⁹³ Styrmanden havde gentagne gange forsøgt at få kaptajnen med på cigaretsmugleri, men han havde nægtet. Årsagen til kaptajnens tip til toldvæsenet var, at styrmanden nu havde ændret forretning. Kaptajnen havde fundet ud af, at styrmanden fragtede en mindre pakke fra Tyskland til Sverige, og at han for sin transport skulle modtage betaling i guld. Kaptajnen gik ifølge det svenske referat ud fra, at pakken indeholdt narkotika. Det fremgår, at kaptajnen stiltiende havde tolereret styrmandens smugleri af cigaretter, men tog kontakt til myndighederne, da smugleriet ændrede karakter fra cigaretsmugleri til narkotikasmugleri.

Tipperne står både udenfor og indenfor fællesskabet. De, der står udenfor det lokale fællesskab (turister, nytilflyttede eller lign.) videregiver gerne tips af rygtekarakter, der vidner om, at smugleriet var et vigtigt samtaleemne. Det er i højere grad disse tippere, der angiver abstrakte grunde som eksempelvis statskassen. De, der har et mere tæt forhold til de angivne smuglere har mere implicitte bevæggrunde, der både kan være personlige og motiveret ud fra moralsk afstandtagen til smugleri.

Tippene afgrænser det acceptable smugleri fra det uacceptable. Smugleri af cigaretter til eget forbrug forekommer slet ikke i tippene, det gør til gengæld smugleri i større skala af både cigaretter og narkotika, hvor videresalg indgår. Derudover lader frækheden til at være en faktor. Den moralske økonomi, der indikeres af tippenes afgrænsninger, er genkendelig fra smuglerne selv. Samtidig er det vigtigt at erindre, at toldvæsenets arkiver rummer mange eksempler på, at der ikke kun blev smuglet til eget forbrug på hverken lystbåde, coastere eller færger. Ideen om smugleri til eget forbrug afspejler sandsynligvis en norm fra undersøgelsesperioden, men den har ikke været enerådende, den har været til forhandling. Formuleringen "til eget forbrug" bliver dermed et gummistempel, en legitimeringsstrategi, der kan italesættes, selv hvis det indsmuglede var i større mængder.

⁷⁹² Dir. for Toldvæsenet, 5. kontor, Diverse sager om smugleri 1970-74 kasse 2

⁷⁹³ Dir. for Toldvæsenet, 5. kontor, Sager om både observeret for smugleri

Flere smuglere ovenfor anfører smugleriets totale legitimitet. Flere sager fra årtierne før 1970 peger på, at man godt kan prale af sin delagtighed i smugleri, når man er et par årtier på afstand, men at det ikke er foreneligt med et offentlig hverv at have begået toldsvig.

I 1919 er der en længere, og delvist offentlig, batalje mellem toldkammeret i Rudkøbing og en lokal fiskehandler, Due, der samtidig var medlem af byrådet i Rudkøbing. Due forsøgte ad flere omgange offentligt at rense sig for (reelle) beskyldninger om toldsvig.⁷⁹⁴ Det samme gælder en gruppe af prominente svendborgensiske erhvervsfolk, der med et lystfartøjtøj var sejlet til Tyskland i august 1953. Gruppen indkøbte i fællesskab 73 flasker spiritus og 12 flasker champagne. 12-16 flasker angives at være brugt på sejlturen hjem til Svendborg, hvor resten af det indkøbte blev liggende i skibet og forbrugt på sejladsen rundt i danske farvande. Toldvæsenet fandt frem til lageret ved en ransagning, der også blev udvidet til flere af gruppens hjemmeadresser, hvor der blev fundet flere ubanderolerede flasker. Efter krav om bøde rettede et af medlemmerne, der i øvrigt var ”konge” i Svendborg Borgerlige Skydeklub, henvendelse til toldvæsenet, hvor han på ”samtlige sigtedes vegne (anmodede om), at sagen om muligt tilbagekaldtes fra retsforfølgning med en administrativ afgørelse for øje, idet man nødigt ønskede sagen offentlig behandlet”.⁷⁹⁵ De to episoder peger på, at smugleriets legitimitet ikke er absolut, som flere af smuglerne jævnligt hævder. Det samme forbehold gør sig gældende i flere erindringer fra offentlige personer med sømandsbaggrund.⁷⁹⁶ Der er dog et tidsligt forbehold, idet de fremhævede sager er fra årtierne før 1970.

At legitimiteten er til forhandling, falder tilbage på de interviewedes forhold til egen anonymitet. DV ønsker anonymitet, fordi han er ”en respektabel borger”, JH fordi han er ved at skrive en bog, og ikke vil have plettet sit navn, og OB, fordi han har flere sager med uopdagede smuglerier af større skala bag sig. De har en position som ”ren” at beskytte fra det ”urene” smugleri – på sin vis en indrømmelse af smugleriets kriminelle karakter.

Tolderne og det acceptable smugleri

Hvordan harmonerer toldernes syn på smugleriet med smuglernes selvfortælling, når det gælder den moralske økonomis omdrejningspunkt: Skellet mellem eget forbrug og videresalg, samt synet på smugleriets legitimitet?

Afsnittet er baseret på interviews med tre toldere. De få interviewede taget i betragtning er afsnittet af mere perspektiverende end korrigerende karakter. Toldbetjenten BB var ved Svendborg Toldkammer fra 1971 til 1998, hvorefter han blev forflyttet til Odense. Han beskæftigede sig i løbet

⁷⁹⁴ Rapportsager 1921, Overtoldinspektoratet for Østifterne

⁷⁹⁵ ST: Anholdelsesregnskaber Svendborg Toldkammer, 1952-55

⁷⁹⁶ Eget smugleri er således fraværende i erindringerne fra Chr. Borgland, Richard Jensen og Kaj Lund.

af sine næsten 30 år i toldvæsenet med aktiv, maritim kontrol i hele Det sydfynske Øhav. Fra toldvæsenets mere administrative gren er interviewet FC og SA, der begge var tilknyttet distriktstoldkammeret i Svendborg i 1980'erne. De stoppede begge få år efter årtusindskiftet.

Hobbysmuglerne

FC og SA arbejdede sammen omkring Faaborg-sagen i starten af 1980'erne. SA anfører i begyndelsen af interviewet, at de 17 pågrebne smuglere fra denne sag ikke var erhvervssmuglere, fordi de havde arbejde ved siden af. De kunne selvfølgelig ikke ryge alle cigaretterne selv, men det, at de havde et job ved siden af deres smugleraktiviteter, er for SA afgørende. Senere anfører SA dog, at de var erhvervssmuglere, netop pga. af videresalget. Smuglerkategorierne er således ikke helt nagelfaste. Det til trods, dukker hobby-begrebet op flere gange i samtalerne.

BB bruger begrebet om lystsejlerne, men også om den største smuglersag, han har optrevet. BB var en af de toldere, der opdagede smugleriet af 683 flasker Old Smuggler ombord på en lille norsk motorbåd. BB fortæller, at føreren, en norsk ingeniør, selv kaldte det for hobbysmugleri. Det var ikke af nød, firmaet havde det godt, og han havde, ifølge BB, 16 mand i arbejde. Føreren spurgte efter opdagelsen, da omfanget var afsløret, om BB var sur på ham: "Hvorfor skulle jeg være det, sagde jeg? Du har sgu da ikke slået små børn ihjel." For BB var jagten på smuglere "røvere og soldater. Jeg havde ikke noget moralsk opstød over det. De holdt mig i gang jo. Det kunne jeg ikke hidse mig op over." Der var for BB dog forskel på smuglere. Den norske smugler beskrevet ovenfor var handlekraftig, ydmyg og samarbejdsvillig, mens en tysk sejler, BB havde en længere batalje med, var opsætsig og uden respekt.

SA anfører, i modsætning til smuglerne selv, at hobbysmugleri og videresalg ikke var gensidigt udelukkende: "Hobbysmuglere det var jo.. nogen der havde tiden til det og så også få bekendte og gode venner, de hentede til og solgte til, til favorable priser.. De fik jo en pris, der var lidt over, hvad de selv havde givet, så de fik turen betalt." BB, der har inkvireret et hav af lystsejlere, fortæller, at det typiske smugleri her var til festen derhjemme: "Det påregnede vi ikke for det store."

Tolderen FC fra Svendborg, der desuden har arbejdet ved Rødby-Puttgarden, skelner ligeledes mellem forskellige typer af smugleri. For ham er det professionelle smugleri og det intensive færgesmugleri så tidskrævende, at det nødvendiggør, at folk har tid – med andre ord, så er de professionelle smuglere folk, der ikke har anden beskæftigelse. Færgesmugleriet var også tidskrævende, nogle kunne nå over tre gange på en dag, og det var primært pensionister, der var aktive i det gebet: "Men de var jo.. hobbysmuglere havde jeg nær sagt. Det var trods alt mindre omfang", som FC fortæller. Samtlige toldere bruger skala som en markør ift. det acceptable og det ildesete smugleri, men de adskiller sig fra de interviewede smuglere ved at ikke at italesætte

smugleri til eget forbrug som det primære. Tolderne omtaler, hvordan mange af smuglerne gladeligt solgte deres gods videre.

For BB var småsmuglerne snarere end smugleri til eget forbrug karakteriseret ved "ikke at ville have rigtige penge ud af det" – de var ikke fremmede for profit, men prissatte ikke deres varer så hårdt og solgte ikke så meget. De små byer har ifølge SA været så tætte, at folk har kunnet bestille varer hos dem, de vidste, var i gang med smugleriet: "det er der ingen tvivl om.. Bagenkop og Faaborg, dem.. de har da kendt dem, der rejste der, og de har da også ligefrem kunne få bestilt varer hos dem, hvad det skulle medbringes". BB beskriver, hvordan han udviste konduite. Pensionister, som han kendte via sit arbejde, kunne godt slippe forbi, hvis han vidste det var småsager, de var involveret i, andre skulle kontrolleres. BB vidste, at nogle af "pensionisterne havde ingen hæmninger. Det var et helt plejecenter, de smuglede ind til."

Smuglernes skel mellem sig selv og de professionelle smuglere bliver således mere udvasket set fra toldernes perspektiv. Der, hvor skellet for tolderne er mere tydeligt, er i metodikken. SA anfører, at "decideret erhvervssmugleri næsten kun kan være via lastbiler. I containere og sådan noget. Det andet her er hobbysmuglere." For SA er færgesmugleri og lystsejlersmugleri i en skala, der ikke kvalificerer til benævnelsen professionelt smugleri. Det er ikke muligt at komme op på de samme mængder som i containere. Især SA taler ind i Johansens kriminologiske trappe. Brug af containeren og lastbilsmugleri fordrer kontakt til det legale erhvervsliv – og det er dét, der for tolderne er skellet mellem små- og storskalasmugleri. Med den norske lystsejler i mente er det dog vigtigt at påpege, at hobbysmugleri stadig kan gøres i meget stor skala.

Legitimitet og motiverne bag

Smugleriet havde ifølge tolderne status af en folkesport. Det var ikke noget, man så ned på, overraskende nok heller ikke indenfor toldvæsenet. Som BB fortæller: "Det var bare sådan en folkesport. Og vi andre gik sgu ikke og så ned på dem heller. De holdt jo os i gang. Den enes død den andens brød. Det tog vi sgu ikke så højtideligt." FC anfører ligeledes, at "langt hen ad vejen betragtede man det jo også som en uskyldig hobby", og med SA's ord så var smuglerne "ikke kriminelle".

Denne accept kom for tolderne til syne ved pral bl.a. ved festlige lejligheder. Både FC og SA fortæller om fester, hvor der "altid (var) en eller anden der skulle fortælle om, hvad han havde oplevet, og hvordan det var lykkedes den pågældende at få lidt med over grænsen." Det blev endnu værre, hvis folk kendte deres erhverv – så blev der skruet op for historierne. Årsagen til praleriet lå for FC i, at man "betragede det som en sport, jo. Det var ligesom at vinde.. Man kunne heller ikke anmelde.. man kunne ikke gøre andet end at trække på smilebåndet ad de historier de fortalte jo. Det gav da også lidt viden eller lidt historie om det, der foregik..". Praleriet illustrerer, at smugleriet

ikke var forbundet med nævneværdig skam – snarere tværtimod. Adspurgt om smugleri var noget, man skammede sig over, fortæller SA: ”det synes jeg i hvert fald ikke, de gjorde. Man kunne jo godt mærke på dem at især, når de fik nogle fængselsdomme.. især når de også havde været alene, der når de blev anholdt. Allerede efter et par døgn at alvoren gik op for dem. Ellers synes jeg ikke vi mærkede noget.” Skammen var forbeholdt de professionelle.

Tolderne refererer ofte til spændingen som motiv. FC beretter om en episode, hvor en ung mand og dennes far forsøgte at smugle en kuffertfuld cigaretter ind i Danmark fra Tyskland. Den unge mand blev opdaget, men spurtede fra tolderne og gemte sig under en bil på en parkeringsplads, indtil en DSB-medarbejder, der var på vej forbi, prikkede FC på skulderen og fortalte ham, hvor smugleren lå: ”Så er det man spørger sig selv om, hvad får sådan en til at hitte på den slags?”. Svaret for FC er, at smuglerne var motiveret af ”billige varer, lidt fortjeneste og lidt spænding ikke mindst. Jeg tror, der var mange, der sådan lige skulle prøve det sådan lige for spændingens skyld.” Spændingen er som motivation forbeholdt hobbysmuglerne, dvs. ”smugleri nærmest til eget brug og til egen familie.”

BB fremhæver også det sportslige element. Han fik fornemmelsen af, at jo mere smuglerne kunne snyde ham og hans kollegaer, jo bedre. Konkurrenceelementet flugter med beskrivelsen af smugleri som røvere og soldater. Samme syn på smuglerne ses i øvrigt i en Samvirke-artikel fra 1947, hvor en toldvagtimester udtaler ”Vi bestræber os for at være Sportsmænd og vise menneskelig forståelse til det yderste”⁷⁹⁷. Adspurgt om smuglerne regnes for forbrydere, svarede overtoldvagtimester Schunck, at ”I langt de fleste tilfælde er der vel her tale om almindelige og hæderlige Mennesker, som er faldet for en meget stor Fristelse. Gennemgaaende er det udmærkede Folk, hvilket viser sig ved, at de er gode Tabere”⁷⁹⁸.

Sammenfatning: Den moralske økonomi

Toldernes fortællinger tilføjer nuancer til smuglernes selvfortælling. Tolderne taler betydeligt mere om videresalg og videreformidling end om smugleri til eget forbrug. Den moralske økonomi set udefra har flydende kanter. Det illustrerer et sundt kildekritisk budskab: Der er grund til at være skeptisk overfor smuglernes selvfortælling, og man kan med god grund anføre, at ”eget forbrug” er et gummistempel: Smuglerne taler deres egne handlinger ned.

Toldernes beskrivelser af, hvordan de afstemmer deres reaktion efter forseelsen, illustrerer et ideal for etisk korrekt handlen. Fra toldererindringer kendes til idealet toldkonduite. Egon Nielsen har

⁷⁹⁷ Samvirke, August 1947 (2), s 5

⁷⁹⁸ Samvirke, August 1947 (2), s 5

eksempelvis beskrevet, hvordan en god tolder kan læse en situation⁷⁹⁹ og afstemme sin reaktion efter forseelsen – dvs. benytte sig af et proportionalitetsprincip. Proportionalitetsprincippet tilsiger, at de, der smugler i lille skala, opfører sig ordentligt i mødet med myndighederne og måske kommer med en hurtig kommentar, i højere grad går fri. Det flugter til en vis grad med smuglernes moralske økonomi. Det samme gør den brede enighed om opfattelsen af smugleriet som legitimt. At smugle som sport er forholdsvist legitimt for både smuglere og toldere. Tolderne er derved med til at legitimere og acceptere småsmugleriet. Deres skelnen og moral findes ikke i lovgivningen, men kan tolkes som et udtryk for tilpasning til den generelle accept af smugleriet.

Døving og Lavik har afdækket, hvordan smuglerne skaber et situationelt fællesskab, hvor latter er et vigtigt bindemiddel. Den kognitive dissonans ved reelt at foretage sig noget ulovligt druknes i sjov, fællesskab og en diskurs om den lille mands brave kamp mod myndighederne, ”det store De”: ”Småsmuglerne er blitt oprørere som udvikler sine egne normer og regler, og en af disse er at man ikke anser småsmugling å være kriminell virksomhet”.⁸⁰⁰ Heri ligger kernen til at forstå, hvorfor smugleri giver social anerkendelse. Legitimt smugleri, forstået som det, der er i overensstemmelse med ovenstående værdier, giver social værdi i kraft af sin leg med et tabu. Fortællingerne hylder maskuline værdier og tilføjer smugleriet et skær af romantik. Det understreger, at lovlydig opførsel ikke er et enerådende ideal, og det at snyde staten opfattes som retfærdigt.

Konturerne af en sammenlignelig moralsk økonomi træder også igennem i de tips, der tilfaldt toldvæsenet omkring 1970. De har ofte smuglernes frækhed og skala som mulig motivationsfaktor. Også i de bevarede angivelser er der antagelser om legitimt og illegitimt smugleri centreret omkring skala, organisationsgrad, varetyper og professionalisme. Ideen om det legitime smugleri er ikke kun efterrationalisering, men afspejler sandsynligvis synet på smugleri ca. 1960-1990. Interviewpersonernes åbenhed og syn på legitimitet understreger, at vi ikke har at gøre med det, man kunne kalde apokryfe mundtlige beretninger, dvs. minoritetsfortællinger fra en subkultur under pres. Der er få forsvarsværker og intet afgørende skel mellem inden- og udenfor.⁸⁰¹ Det understreger den brede forankring af smugleriet og dermed repræsentativiteten af de foretagne interviews, der underbygges af både kortlægningen af smugleriet og fortællingsanalysen: Smugleriet var bredt accepteret.

E.P. Thompsons definition af moralsk økonomi lagde stor vægt på retfærdighedsfølelsen. Opleves det sydfynske smugleri som retfærdigt? Udover AA refererer ingen til smugleriet som en ret, og den lurende kognitive dissonans bag legitimeringerne peger på, at smugleriets legitimitet befinder sig i

⁷⁹⁹ Nielsen, E. 14

⁸⁰⁰ Døving og Lavik, 377

⁸⁰¹ Holmsted Larsen, 72

en gråzone. Smugleriet er tydeligvis en værdibåren aktivitet, hvor smugleri, der holder sig indenfor grænser for den moralske økonomi, absolut ikke opleves som *uretfærdig*. Samtidig understregede Thompson, at den moralske økonomi ikke kun var forankret i retfærdighed, men en idé om at have lokalsamfundets opbakning: “By the notion of legitimation I mean that the men and women.. were informed by the belief that in general they were supported by the wider consensus of the community.. commonly, the consensus was so strong that it overrode motives of fear or deference.”⁸⁰² Overbevisningen om lokal legitimitet er til gengæld meget tydelig i smuglerfortællingerne.

Det peger på, at smugleriet, indenfor den moralske økonomis grænser, blev opfattet som retfærdigt. På sin vis er der kontinuitet i denne opfattelse tilbage fra 1700-tallet, hvor Peter Henningsen har vist, at de tøsingske bønder opfattede smugleri som en rettighed på linje med skovtyveri.⁸⁰³ Smugleriet opfattes som retfærdigt grundet de høje afgifter, men skal ikke forstås som en moralsk økonomi med en kollektivistisk kerne i Thompsons oprindelige definition. Den analyse står i modsætning til eksempelvis Bruce Wiegands argument om, at smugleriet er vævet ind i ideer om social retfærdighed. Det er der ikke mange tegn på. Den identificerede moralske økonomi peger således på, at nytteværdien af smugleriet både er pekuniær og social.

Thompson påpegede samtidig, at de bønder, han studerede, havde “definite and passionately held notions of the common weal”⁸⁰⁴. De sydfynske småsmuglere forholder sig sjældent til det fælles bedste, kun storsmuglerne forsøger at italesætte deres handlinger som i borgerens interesse. Udsagnet om det fælles bedste blandt småsmuglerne begrænser sig til kritik af de høje afgifter og retten til forbrug.

Opsamling og diskussion af anden del

I anden del af afhandlingen har jeg undersøgt fortællingerne om smugleri i den offentlige sfære og på aktørniveau. For begge kapitler gælder, at smugleriets legitimitet vedvarende er til forhandling.

En af de klassiske fortællingstyper indenfor kriminalitetshistorie er fortællingen om den noble røver, i Hobsbawms ord “the social bandit”. Der er langt fra smugleriets udviklingshistorie som beskrevet under kortlægningen til Robin Hood og Pancho Villa. Det centrale er, at fortællingen om smugleri både i den offentlige sfære og på aktørniveau deler væsentlige karakteristika med

⁸⁰² Thompson, 78

⁸⁰³ Henningsen, P. 1993, 62

⁸⁰⁴ Thompson, 79

banditfortællingerne, når det gælder accepteret kriminalitet.⁸⁰⁵ Fælles for de to niveauer er en grundlæggende sympati med kriminaliteten og en vis romantisering. Langelands Folkeblad refererer i 1970, hvordan politiet mener, at ”folk gør smuglerne til helte, os fortæller de ingenting”.⁸⁰⁶ Bent Ricardo og andre storsmuglere beskrives i slutningen af 60’erne ligeledes i helte-termer, også blandt de interviewede smuglere. Storsmuglerne er med deres salg af almindelige forbrugsgoder til folk, der var pressede af statslige afgifter, det mest oplagte bud på en dansk social bandit i en hobsbawmsk forstand. Som vi så i kapitel fire, så blev helterollen senere problematiseret, men der er afgjort elementer af den til stede sidst i 60’erne.

Helterollen er reserveret til storsmugleren, den bliver ikke småsmugleren til del. Småsmugleren er dog ikke en skurk, småsmuglerfortællingens primære funktion er snarere underholdning. Det, der adskiller stor- og småsmugleren, er, hvilket fællesskab de er en del af, en pointe der ligeledes går igen i forskningen post Hobsbawm. Juan Dabove argumenterer for, at “In the ideal model of social banditry, the material or social or cultural solidarity between bandit and community of affiliation is the feature that separates the bandit’s actions from mere criminality”.⁸⁰⁷ Storsmuglerne var i de fleste tilfælde ikke lokale, snarere var de lokale bange for dem. Anderledes er det for småsmugleren, der boede på Sydfyn og øerne, hvis netværk og afsætning var lokal, og som italesatte sin legitimitet som værende i forlængelse af udbredt folkelig støtte. Skellet mellem stor- og småsmuglere følger dermed et skel mellem center og periferi, ikke-lokal og lokal.

Fortællingsanalysen og den moralske økonomi blandt småsmuglerne peger på, at man ikke lokalt opfattede småsmugleren som ”den Anden”, men som en af de lokale. Den Anden var staten, der konsekvent var i konflikt med smugleren og dermed det lokale, eller den udefrakommende storsmugler, der var professionel kriminel. Fællesnævneren for den noble røver og den sydfynske småsmugler er, at aktøren opfattes som en del af det lokale fællesskab – en skarp kontrast til Ayşe Çelikkols analyse af den engelske smugler som værende symbol på globaliseret frihandel. Småsmugleren er alt andet end global. Celikkols pointe gælder snarere storsmugleren, især i 1960’erne, hvor disse blot bruger områdets geografi. Gennem smugleriet iscenesættes lokalsamfundet som et sted med sammenhold, hvor der handles uden så megen hensyntagen til arbitrære og udefrakommende toldregler. Denne stedsidentitet ligger i forlængelse af den handlekraftige, maskuline smugler. På sin vis bliver lokalsamfundet dermed italesat som et maskulint rum.

⁸⁰⁵ Hobsbawm opstiller i en nyere udgave af *Bandits* en decideret fortællestruktur for myterne om banditterne, der argumenterer for, at bandittens legalitet og modsætningsforhold til staten iscenesættes som noget af det første.

⁸⁰⁶ Langelands Folkeblad, 14. sep. 1970, s. 16

⁸⁰⁷ Dabove, 13



Portrættet herover er en del af Marstal Søfartsmuseums samling. I museernes genstandsdatabase fremgår kun navnet "Smugler-Hansen". Da en anonym medarbejder på Marstal Søfartsmuseum blev adspurgt om, hvem Smugler-Hansen var, hvad han sejlede med og hvornår, svarede den anonyme medarbejder på mail: "Nej, vi ved bare han blev kaldt smuglerhansen, så mon ikke han har lavet et eller andet med noget sprit, lige som vi andre har gennem tiderne, toldere er ikke velsete her i byen." En mail fra Marstals førende kulturinstitution understreger da om noget modsætningen til toldvæsenet og smugleriets sammenhæng med den lokale identitet.

Da Evald Tang Kristensen som Danmarks førende folkemindesamler sidst i 1800-tallet stod bag indsamlingen af tusindvis af jyske viser, eventyr og sagn, skete det ud fra en overbevisning om, at materialet var oldgammelt og indeholdt "æstetiske og moralske elementer, som i den mundtlige almuekultur tilsyneladende var overleveret fra generation til generation".⁸⁰⁸ Fortællingerne om smugleri har til dels samme betydningsbærende karakter. Smuglerne forhandler om smugleriets legitimitet ved at nedskalere skalaen af deres smugleri og ved at underkende penge som motivationsfaktor. I stedet italesættes sportslige elementer som kreativitet, sammenhold,

⁸⁰⁸ Christiansen, P. 2011, 204

maskulinitet og humor blandt lystsejlere, færgesmuglere og søfolk. Sat på spidsen bliver økonomiske motiver negligeret i en sådan grad, at smuglerne ifølge dem selv ville fortsætte med at smugle, hvis man fjernede økonomi fra ligningen. Det står i skarp kontrast til, at der i den offentlige sfære er identificeret et skift fra en moralsk forståelse af smugleriet og fremimod en italesættelse af smugleriet som et overvejende økonomisk fænomen.

Der er relativt stor enighed blandt informanterne om smugleriets moralske økonomi, forstået som det, der adskilte acceptabelt smugleri fra uacceptabelt smugleri. Dén enstemmighed underbygger validiteten af analysen især sammenholdt med de anonyme tips til toldvæsenet, der går på, at de, der smugler til mere end eget forbrug, er for organiserede og for frække. Smugleri er en moralsk handling. Der er dog også forskelle mellem de forskellige informantgrupper. Coastersøfolkenes smugleri blev bedrevet i arbejdstiden, på deres arbejdsplads, med henblik på lommepenge til byture. Det indebærer videresalg og en smule sans for profit. Det flugter med den klassiske business-definition af kriminalitet som illegal videreførelse af legal praksis.⁸⁰⁹ For lystsejlerne foregår smugleriet i deres fritid, på et lystfartøj, og her italesættes smugleriet ofte som sport uden henblik på videresalg. Det samme gælder færgesmuglerne. Smugleriet var for både lystsejlere og færgepassagerer en stor del af motivationen bag turen over grænsen. Der er tale om to forskellige indgange til smugleriet, samtidig med at begge grupper definerer acceptabelt smugleri ganske entydigt som smugleri til eget forbrug eller til lommepenge.

De to perioder med professionelt smugleri er definerende for grundfortællingernes styrkeforhold. Som vi så i kap. 4 betød professionaliseringen af smugleriet i både 1920'erne og 1960'erne, at smugleriets legitimitet kom under pres. Grundlæggende er smuglerhistorierne fortællinger uden ofre - det er acceptabelt, fordi ingen kommer til skade. Når storsmugleriet får ofre, bliver legitimiteten udfordret. Informanterne håndterer presset fra storsmuglernes brud på det moralske kodeks ved at afgrænse sig fra det professionelle smugleri og legitimere deres handlinger ud fra skala, spænding og maskulinitet og underspille de pekuniære motiver. Stats- og aktørniveau spiller sammen.

Varetypen har en stor betydning. Alkohol og cigaretter, der begge er almindelige forbrugsgoder, er legitime smuglervarer, mens smugleri af narkotika, ligegyldigt størrelsesorden, ikke accepteres. Til gengæld har samtlige smuglere en eller anden form for legitimering af egen handling. Spørgsmålet er kort sagt: Er der tale om dårlige undskyldninger eller et moralsk kodeks?

Her kan en psykologisk forklaringsramme passende inddrages. Fortællinger om legitimitet er et anerkendt psykologisk fænomen indenfor den gren af psykologien, der benævnes *behavioral*

⁸⁰⁹ Johansen, P. 1996, 27

ethics. Psykologen Shaul Shalvi argumenterer for, at legitimering af ens handling kan udviske den trussel ens egen uetiske opførsel udgør for forståelsen af en selv som et moralsk rigtigt individ: "Justifications attenuate the threat to one's moral self when one acts unethically and thus determine the magnitude of unethical behavior".⁸¹⁰ Man kan ifølge Shalvi reagere både med rengørelse, tilståelse og distancering efter et norm- eller lovbrud. Den pointe kan betyde et nyt perspektiv på smuglerfortællingen: Er der i virkeligheden tale om tilståelser og ikke om pral? Det fremhæves dog, at formålet med tilståelsen er tilgivelse – og der er ikke spor af tilgivelsesbehov hos smuglerne. Den manglende dårlige samvittighed flugter med smuglernes gentagelse af, at smugleriet er legitimt. Smuglernes moralske selv er sandsynligvis uberørte af smugleriet, hvis det holder sig indenfor den moralske økonomi. Hvor Shalvis forskning bygger på, at immoralske handlinger medfører skam eller dårlig samvittighed, der negeres af legitimeringer, peger anden psykologisk forskning på, at det at bryde regler, særligt når det gælder kriminalitet uden et synligt offer, kan give aktøren en positiv følelse af succes og spænding, et begreb psykologerne kalder "cheater's high".⁸¹¹ For nogle mennesker vil det betyde, at man nyder at deltage i normbrud eller helt konkret at snyde autoriteter – det sidste har et selvstændigt begreb: "duping delight". Begge begreber har klar resonans med sportsmotivet og den spænding, der ofte bringes i spil i forbindelse med smugleriet – og glæden ved at snyde toldvæsenet.

Smugleriets fortællinger har en historisk dimension. Smugleriet artikuleres som en legitim, lokal tradition. Det giver smuglerhistorier karakter af identitetsskabende ytringer, hvor fortælleren placerer sig i forlængelse af en lokal tradition for smugleri. Smugleriet er i overensstemmelse med den folkelige, lokale tradition og dermed legitimt. Det bedste eksempel er forstanderen på Marstal Navigationsskole, der i stedet for at irettesætte sine elever, angiveligt roser dem for smugleri, der er en ærværdig sømandstradition. Mange refererer til omverdenens respons på smugleriet. Forældrene bestilte varer og venner og bekendte stod i kø og autoritetspersoner i lokalsamfundet gik foran med et godt smuglereksempel. Referencen til reaktionerne er samtidig en reference til, hvordan fortællingerne om smugleriets legitimitet har været et fælles udgangspunkt. Det illustreres af forfatteren Carsten Jensen, der voksede op i Marstal i 1950'erne: "Der var et ord, man hurtigt lærte at kende som barn. Det var ordet "udførsel". Når skibene på havet krydsede grænser og siden anløb fremmede havne, var al proviantering skattefri, som en slags grænsehandel til søs. Øl kostede ingenting, cigaretter heller ikke. Min far røg 60 om dagen. Og fra kabyssen flød varerne videre til

⁸¹⁰ Shalvi, 125

⁸¹¹ Ruedy, 532

landjorden, ligesom marstallerne altid har haft en stor tradition for smugleri, helt tilbage til 1700-tallet. Så byen var forsynet.”⁸¹² Kort sagt: Den lokale identitet forankres i smugleriet.

Smugleri, som det læres af forældre og ældre besætningsmedlemmer og formidles gennem de smuglerihistorier, som undersøgelsesperioden er rig på i både skrift og tale, understøtter, at fortællingen om smugleriets legitimitet er performativ – den ansporer til yderligere smugleri. Bruner understreger fortællingens funktion som vidensdeling, centreret omkring fortællingens pludselige brud på det forventede.⁸¹³ Legitimeringsstrategierne giver et sammenhængende kodeks, der er fundament for videre handling og udgør en erfaringsdeling. Den moralske økonomi og smuglernes hierarkier er med til at definere smugleriet og dermed omfanget af smugleriet, dets indhold og praksis. Smugleriet skal derfor også forstås som et kulturelt fænomen.

Fortællingerne deles flittigt, og som det blev vist i kapitel fire, så var smugleri et emne, man snakkede om og underholdt hinanden med både i undersøgelsesperiodens begyndelse omkring 1850, og i 2019, hvor de fleste interview er foretaget. Etnologen Thomas Højrup har i bogen *Fjordboliv* studeret livet på og omkring Roskilde Fjord. Han undredes over at fjordboerne, der i vidt omfang arbejdede på industriarbejdspladser, brugte så meget tid på at tale om deres maritime aktiviteter, især isbådssejls og åleblusning.⁸¹⁴ Mændene talte taktik og udvekslede konstant historier om sejls og sejlteknik. Højrup vurderede, at engagementet var afhængigt af tre ting: graden af selvudfoldelse, dvs. hvor høj grad realiseringerne er ens egne, spændingen og graden af rutine.⁸¹⁵ Unge blev oplært i fjordbokulturen gennem fortællingerne, og for tilflyttere havde det at lytte til fortællingerne en integrerende effekt i lokalmiljøet. Folk akkumulerede viden om de muligheder, vandet tilbød.⁸¹⁶ Højrup tilbyder en generel iagttagelse om fortællingens betydning i et maritimt miljø. Sejls er spændingsbetonet selvudfoldelse, hvor det er ens egne dispositioner og strategier, der definerer turens succes.

Særligt lystsejls smugleriet er en tankevækkende parallel til den proces, som Højrup beskriver. Smuglernes historier har både den legitimerende virkning, der er påpeget ovenfor, men samtidig også en integrerende og selvrealiserende virkning i et højrupsk perspektiv. I et tæt reguleret moderne arbejdsliv bliver det maritime liv, især for lystsejlerne, et sted hvor man kan søge egne realiseringer. Fortællingerne skaber forventninger til et handlingsforløb, hvor spændingen bl.a. påvirkes af, hvorvidt det reelle forløb afviger fra turen på vandet. For Højrup er molesnakken om sejls og i dette tilfælde smugleriet et eksempel på, at realiseringerne af ens handlinger

⁸¹² Jensen, C., 76

⁸¹³ Bruner, 31

⁸¹⁴ Højrup 1980, 72

⁸¹⁵ Højrup 1980, 40

⁸¹⁶ Højrup 1980, 96

fortsætter på land, hvor de inddrager andre i fællesskabet. Højrup bruger ikke begrebet performativitet, men i hans optik er fortællingerne netop det. Højrup kobler fortællingerne til industrialiseringen og den ændring af livsformen ved fjorden, som han kan iagttage som led heri, men med afsæt i kapitel fire kunne man argumentere for, at fortællinger som maritim realiseringsform er betydeligt ældre.

Højrup's ord om realiseringer ræsonnerer med materialet. Tanken om narrativ performativitet har forskellige faglige fortolkninger. Kognitionspsykologen Jerome Bruner har undersøgt fortællingernes virkning, og for ham ligger der en opfordring gemt i narrativet. En fortælling er en artikulation af en mulighed.⁸¹⁷ Cheaters high, som blev introduceret ovenfor, er sandsynligvis også performativ.⁸¹⁸ Med ideen om cheaters high kunne man argumentere for, at smuglerfortællingerne var dobbelt performative, ved både at dele de positive oplevelser fra smugleriet og få andre til at gøre det samme, og ved at skabe en vane, der gjorde smugleri i både stor og lille skala til en oplevelse, man søgte igen og igen. Ved at høre en smuglerhistorie inviteres man selv ind i det smuglende, lokale fællesskab. Næste del vil behandle, hvilket slags fællesskab, der er tale om.

I mange studier af fortidens fortællinger ligger en antagelse om, at den mundtlige fortællekultur er førmoderne - i dag ser folk Netflix i stedet for at fortælle hinanden historier i de mørke vinteraftener. Det er måske sandt, men fortællingerne illustrerer, hvordan fortællingen stadig er praktiseret i maritime fællesskaber.

Smuglerhistorierne er ikke myter, de er, eller foregiver at være, overlevering af faktisk skete begivenheder. Historikeren David Hopkin arbejder ligesom Palle O. Christiansen med folkloristisk materiale - i Hopkins tilfælde materiale, der blev indsamlet af franske folkemindesamlere i nationens tjeneste sidst i 1800-tallet. Hopkin har undersøgt maritime samfund i Bretagne, hvor de unge søfolk gennem deres historier italesatte havet som et sted, hvor de kunne bevise deres maskulinitet.⁸¹⁹ Vandet var deres platform til at præge eget liv, blive kaptajn, skabe en formue eller gifte sig godt - et spejl af den højrupske realisering. For Hopkin bliver fortællingerne både identitetsskabende og identitetsskabte, da de har rødder i fortællernes reelle livssituation og drømme for fremtiden. Grundlæggende, så understreger de maritime fortællinger for Hopkin aktørernes opfattelse af, at de selv definerede retningen i deres liv.⁸²⁰ Hopkin tolker dermed fortællingen som et udsagn om forholdet mellem struktur og individ i historien. Fortællingen er

⁸¹⁷ Bruner, 10

⁸¹⁸ Ruedy, 545

⁸¹⁹ Hopkin, 107

⁸²⁰ Hopkin, 108

individuel og viser, ifølge Hopkin, at mennesker ofte har en fornemmelse af, at de selv definerer retningen i deres liv.

Den delte fortælling er i Hopkins optik en del af fundamentet for lokalsamfundets sammenhængskraft.⁸²¹ Smuglerne deler tydeligvis fortællingsstruktur og moralsk økonomi.

Det peger på, at fortællingens geografi er særligt interessant. Ældre iagttagere bemærker, at smuglerfortællingerne er bemærkelsesværdigt prævalente i grænselandet. Det samme påpeger nogle af angiverne til toldvæsenet: Turisterne mødes hurtigt af rygter om smugleri på Sydfyn. Det indikerer, at smugleriets sociale kapital er forankret i grænselandet. Det var her, lokalsamfundenes identitet bl.a. var defineret af en maritim smuglertradition, og det var her, at smuglerhistorierne viderebragte erfaringer, værdier og accepten af at snyde staten.

Repræsentativiteten er vedvarende en udfordring for mikrohistoriske studier. Hvor repræsentativt er det syn på smugleri, som de interviewede smuglere udtrykker? I kapitel fire blev det identificeret, hvordan smugleriets legitimitet var til forhandling i det offentlige rum gennem hele undersøgelsesperioden og i kapitel tre, hvordan smugleriet i høj grad var en folkesport fra 1960'erne og frem. Hvis man sandsynliggør en sammenhæng mellem de to iagttagelser på henholdsvis mikro- og makroniveau, betyder det, at den performativitet, der kan iagttages blandt de interviewede smuglere på mikroniveau, også gælder på makroniveau, hvor den samme fortælling om smugleriets legitimitet var konstant til stede i det offentlige rum. Diskursen om smugleriets legitimitet både mand og mand imellem, i film, TV og i aviserne har bidraget til at skabe en opfattelse af, at smugleri måske var ulovligt, men afgjort ikke kriminelt.

Smuglerhistorierne bidrager til at skabe en kultur, hvor smugleri er acceptabelt, hvis ikke ligefrem påskønnet som maskulint, handlekraftigt og dristigt.⁸²² Argumentet er ikke, at Sydfyn er en smuglerkultur, men at den maritime kultur har smugleri som et væsentligt element både professionelt og blandt fritidssejlere. Kulturen rækker udover det maritime miljø. Færgesmuglerne var numerisk set de mest talrige, og de var i høj grad medfortællere af fortællingen om smugleriets legalitet. Det understreger, at samfundssindets begrænsninger – dvs. den manglende internalisering af statens fordringer til borgerens moral – er demografisk bredt forankret. Det udfordrer de værdiundersøgelser, der mener at kunne dokumentere, hvordan der i den danske befolkning er en hård medborgermoral, dvs. en stor ikkeaccept af fx at snyde i skat.⁸²³

⁸²¹ Hopkin, 73

⁸²² Kultur forstået som "something that people do, the stories they themselves tell, the songs they themselves sing.. the rituals they themselves enact". Hopkin, 6.

⁸²³ Gundelach og Frederiksen, 273 ff

Historikere leder med god grund ofte efter brud fremfor kontinuitet. Det klassiske begrebspar er væsentligt, når det kommer til at diskutere periodisering og kronologisk forståelse. Smugleriets historie og moralske økonomi rummer begge dele. Smugleri i de maritime erhverv har været en konstant faktor i undersøgelsesperioden jf. kap. 1, 2 og 3. Fortællingen om smugleriets legitimitet er lige så gammel som smugleriet selv. Den legitimeringsstrategi kan identificeres tilbage til 1700-tallet og findes i hele perioden fra 1850-2000. Som Peter Henningsen gør opmærksom på, så er bondens retsopfattelse i 1700-tallet baseret på, hvad der skaber synlig skade.⁸²⁴ Brøden ved smugleri er en abstraktion, og det bidrager til legitimiteten både i 1700-tallet og i undersøgelsesperioden. Grundlæggende tegner der sig et billede af kontinuitet fremfor brud – smugleri som kulturel komponent går århundreder tilbage.

Der er dog også væsentlige brud i historien om det sydfynske smugleri. Smugleriet og dets fortællinger har bredt sig fra de maritime erhverv til at inddrage fritidssfæren gennem lystsejls og ferierejser. Med afsæt heri vil det næste kapitel undersøge, hvilke muligheder smuglerfortællingen artikulerer og om den indeholder et varigt lag af konflikt. Kan smuglerfortællingerne karakteriseres meningsfuldt som magtkritik? Hvad er statens rolle i smuglerhistorierne? Hvilket stedligt hierarki rummer smuglernes fortællinger, og hvad fortæller de om forholdet mellem det store og det lille samfund?

⁸²⁴ Henningsen, P. 1993, 63

TREDJE DEL: SMUGLEREN OG STATEN

Smuglerens forhold til staten er det primære omdrejningspunkt for diskussionen om smugleriets kulturhistoriske betydning. Smugleriet er blevet fortolket som enten social protest, politisk forbrug, en pseudo-revolutionær begivenhed eller en ventil for frihandel. Aksen i disse fortolkninger er smuglerens forhold til staten og en antagelse om, at smugleren *har* et forhold til staten, som smugleriet qua sit brud på statens lovgivning rummer et udsagn om. Det er en nærliggende antagelse, men er smugleri i det sydfynske tilfælde en politisk handling? Hvilket syn på staten vidner smugleriet om, og hvordan har det forandret sig i den undersøgte periode?

Tredje del er delt op i to kapitler, der hver undersøger smuglerens forhold til staten. I kapitel 6 analyseres smugleriets forhold til toldvæsenet, statens primære repræsentant både i fortællingerne om smugleri samt undervejs i selve smuglerhandlingen. Kapitel 7 fokuserer på smugleriets rumlige dimension og stedernes hierarki i Øhavet.

Sammenfattende argumenterer jeg for, at især småsmuglerne så den i stigende grad ekspanderende stat som en modstander og smugleriet som en sport. Smugleriet vurderes til at være en implicit politisk handling. Smugleriets rumlige dimension kredser om lokale modsætningsforhold og fællesskaber, men indeholder også en modsætning til staten, det store De. Der tegner sig gennem smugleriet dermed grundlæggende et billede af en geografisk reorientering mod andre centre end København.

Kapitel 6: Med staten som modstander

I dette kapitel analyseres de sydfynske smugleres forhold til tolderne med henblik på at diskutere smuglernes forhold til staten. Kapitlet undersøger, hvorvidt smugleriet var politiseret, hvordan en eventuel politisering kom til udtryk, og hvordan det udviklede sig over tid.

Et af de mest relevante studier af kystbefolkningens forhold til staten er etnologen Thomas Højrup's studier i livsformer fra starten af 1980'erne, hvor han karakteriserer forholdet mellem den danske kystbefolkning (især fiskere) og staten som en kriminaliseringsrelation. Kystbefolkningen foretog utallige krumspring for at skjule deres ulovlige aktiviteter og udnyttede aktivt huller i lovgivningen, mens modstanden mod statslige forordninger blev heroiseret.⁸²⁵ Højrup konkluderer, at modstanden havde karakter af "gnidningsmodstand".⁸²⁶ Uden at foretage en højrupsk livsformsanalyse er det oplagt at spørge: Blev statens smuglerikontrol mødt med konfrontations- eller gnidningsmodstand?

Smuglernes primære kontakt med staten i forbindelse med smuglerhandlingen var toldvæsenet. Tolderen anvendes i kapitlet som en konkret repræsentant for den abstrakte stat, og dermed også som repræsentant for centerets forsøg på at kontrollere periferien. En skeptisk læser vil måske spørge, om man kan det. Repræsenterer toldereren staten, eller er han "blot" toldereren? Antropologen Clifford Geertz har bemærket, at små handlinger og store historier fletter sig sammen, så den afgrænsede historie om fx fåretyveri taler til den store historie om oprør. Det sker, fordi fortælleren, i Geertz' tilfælde antropologen, ser en sammenhæng.⁸²⁷ Her er det ikke kun forfatteren, der ser en sammenhæng – det er også aktørerne. Som det vises i kapitlet, så var smuglerne i høj grad bevidste om, at toldereren var statens repræsentant. De vidste også godt, hvem der led under smugleriet: Det gjorde statskassen.

I kapitlet undersøges toldvæsenets kontrol med den maritime grænse og handlen i købstæderne, der skabte talrige interaktioner mellem tolderne og lokalbefolkningen, med henblik på at afdække smugleriets udsagnskraft om statshistorien. Historikeren Clive Emsley har argumenteret for, at den uniformerede embedsmand skilte sig ud i lokalsamfundet i kraft af sin uniform og sit embede. Han var statens mand, ikke lokalsamfundets.⁸²⁸ Gælder det også på Sydfyn: Var toldereren statens mand? Hvad var smuglernes syn på toldvæsenet?

⁸²⁵ Højrup 1983, 437

⁸²⁶ Højrup 1983, 441

⁸²⁷ Geertz, 23

⁸²⁸ Emsley, 275

Toldvæsenets kontrol i Øhavet

Toldvæsenet har siden 1600-tallet udøvet organiseret kontrol med handlen i byerne.⁸²⁹ Den søværts toldkontrol var mindre institutionaliseret og vedvarende et problem. Som det blev bemærket af finanskommissionen i 1796, før den store toldforordning i 1797, var det yderst vanskeligt at forhindre indsmugling, ”da Danmark bestaar af Øer og Norge har 300 Miles Søekyst”.⁸³⁰

Havet blev territorialiseret fra 1500- og 1600-tallet.⁸³¹ I løbet af det 17. århundrede diskuteredes fordelene ved et åbent, internationalt hav (*Mare Liberum*) og et lukket hav under national kontrol (*Mare Clausum*). Tremilegrænsen, der i undersøgelsesperiodens begyndelse var territorialgrænsen til søs, opstod som en fusion mellem kanonskudsreglen og en dansk-norsk forståelse af maritim suverænitet som værende et bælte af hav indenfor en bestemt rækkevidde af kysten.⁸³²

Tremilegrænsen var i funktion indtil midten af 1900-tallet, hvor den kom under pres fra stater, der søgte øget kontrol med fiskebestande og olieforekomster. Indtil FN's Havretskonvention af 1982, der knæsatte princippet om tolv sømils grænse samt en yderligere zoneinddeling, var der en lang række forskellige krav på territorialfarvandets udbredelse – fra tremilegrænsen op til de tolv sømil, der primært er gældende i dag. Det var den grænse, der var til forhandling i forbindelse med Helsingfors-konventionen, hvor grænsen for inkvirering blev udvidet. I det sydfynske område er hele Øhavet et indre dansk farvand og har været det i hele undersøgelsesperioden. Det internationale farvand ligger som et smalt bælte mellem Danmark og Tyskland.

Først med oprettelsen af Det sejlene krydstoldvæsen i 1824 blev den maritime kontrol af de indre farvande fastlagt. Inden da havde den maritime kontrol mere form af sporadiske (og fejlslagne togter) med armerede jagter i Øhavet.⁸³³ Indførelsen af krydstoldvæsenet gjorde den maritime kontrol permanent i sommerhalvåret. Krydstoldvæsenet udviklede sig fra mobile stationer til at være en blanding af stationære og mobile stationer, med fx faste fartøjer i Svendborgsund, og opererede i begyndelsen primært indenfor synsvidde af land. Nettet var fintmasket. I december 1874 så krydstoldfartøjet i Svendborgsund tilbage på årets løb, hvor der ”her paa Stationen ingen Urigtigheder opdaget eiheller bevirket nogen Anholdelse.. der er Controlleret 630 Fartøjer, 430 Inkvireringer, 195 forseglinger og 5 ledsagelser”.⁸³⁴ Krydstoldvæsenet var derfor også af den

⁸²⁹ Told kendes fra 1300-tallet, her refereres til Christian d. 4.s toldforordning fra 1632. Dahlberg, 147

⁸³⁰ Johansen, H.C., 22

⁸³¹ Morieaux, 338

⁸³² Der er tale om sømil. Kent, 550

⁸³³ Mortensøn 2015, 32

⁸³⁴ Kopibog Krydstoldvæsenet, Svendborg Byhistoriske Arkiv

opfattelse, at deres virkning i høj grad var præventiv.⁸³⁵ Rasmus Dahlberg har i sit studie af den danske kystbevogtningshistorie argumenteret for, at til trods for at der i Danmark aldrig har været en reel kystvagt, har der takket være samarbejde på tværs af toldvæsen, politi, søværn og fiskerikontrol været en de facto kystvagt, hvor krydstoldvæsenet nok var det, der var tættest på en egentlig kystvagt.⁸³⁶ Kontrollen af handlen og papirarbejdet foregik dog stadigvæk primært i toldkamrene og i havn, hvor der var frilagre og toldkontor. Det er en vigtig pointe, at papirstømmen mellem centrum og periferi havde forskelligt indhold afhængigt af retning. Koordineringen og cirkulærerne kom fra Overtoldinspektoratet i København, mens papirstømmen den anden vej var fyldt med indberetninger og rapportsager fra toldkamrene i provinsen.

Krydstoldvæsenet blev i 1890'erne skydeskive for utilfredshed fra sejlskibsrederne, hvis skibe kunne opleve 5-6 kontroller på en tur gennem de danske farvande. Dansk Søfartstidende skrev i 1896, at krydstoldvæsenets 16.909 årlige inkquisitioner stod i grel modsætning til de kun 10 konstaterede lovstridige handlinger samme år. For sejlskibsrederne betød dét tal, at smugleri hørte fortiden til. Krydstoldvæsenet hævdede derimod, at smugleriets fravær skyldtes det sejllende toldvæsens præventive indsats. Krydstoldvæsenet blev, som tidligere nævnt, nedlagt i 1904. I perioden 1904-1922 var toldvæsenet derfor stærkt afhængigt af landværts kontrol, dog suppleret af enkelte fartøjer tilhørende lokale toldsteder. Det fik nogle aviser til at advare om, at landet lå åbent hen, så alle kunne smugle risikofrit.⁸³⁷

Under indtryk af de store spritsmuglerier i 1920'ernes begyndelse genetableredes en søværts kontrol, der sammen med landkontrolposter skulle bekæmpe smugleriet.⁸³⁸ Den maritime kontroltjeneste nåede ikke samme fintmaskede niveau som krydstoldtjenesten. I perioden efter 1922 havde toldvæsenet adskillige fartøjer, ofte af langsom karakter. Flåden blev suppleret af beslaglagte spritsmuglerfartøjer. Det samme gjorde sig gældende sidst i 1960'erne, hvor toldvæsenet ikke kunne hamle op med smuglernes hurtigtgående fartøjer, indtil nyt materiel blev indkøbt. I 1966 havde toldvæsenet 5 patruljebåde, heraf 3 i provinsen, der ifølge rationaliseringsudvalget var gamle og dyre.⁸³⁹ Efter speedbådssmugleriets storhedstid i slutningen af 1960'erne indledtes et fornyet samarbejde mellem told, marine og politi, og der blev indkøbt nyt materiel, heriblandt patruljebådene HØGEN og VIBEN, der var i funktion fra henholdsvis 1970 og 1973 og frem til 2007.⁸⁴⁰ Herefter overtog marinehjemmeværnet i samarbejde med SKAT opgaven

⁸³⁵ Svalgaard, 41

⁸³⁶ Dahlberg, 269

⁸³⁷ Folkets Avis, 15. juli 1906, s. 2

⁸³⁸ Dahlberg, 154

⁸³⁹ Finansministeriet, Dept. Told-og Forbrug. Rationaliseringsudvalg. Rapporter for arbejdsgruppe 3, 1965-1966.

⁸⁴⁰ Pedersen, 6

med maritim kontrol – med mellem 28-40 årlige sejldage.⁸⁴¹ Grænsen var dermed hårdest trukket op i perioden 1824-1904 og fra 1970'erne og i årtierne derefter, hvor ny maritim teknologi gjorde overvågningen særdeles fintmasket. Toldvæsenets samarbejde med fx søværnet blev samtidig dybere, og Langelandsfortets lytteposter delte radarinformation med toldvæsenet. Grænsen blev således hårdere under den kolde krig, og farvandsovervågningen intensiveret i kraft af de danske stræders store geopolitiske betydning.⁸⁴²

I perioden efter vedtagelsen af Det Indre Marked i 1993 blev grænsen mellem Danmark og Sverige EU's ydre grænse, hvorfor tyngden i den maritime grænsebevogtning flyttede østpå mod Bornholm, bl.a. under indtryk af gentagne menneskesmuglerier.⁸⁴³ Efter Sveriges indmeldelse i 1995 forblev tyngden i dette område bl.a. med det såkaldte Projekt Bornholm.⁸⁴⁴

I modsætning til landegrænsens bomme og hegn er territorialfarvandets grænse ikke synligt. Territorialgrænsen, den såkaldte basislinje, er ofte umarkeret på ældre søkort over Østersøen.⁸⁴⁵ Det var sejlernes ansvar at vide, hvor den var. Hvis man ikke blev inkvireret undervejs, så var det først når man nåede i havn, at man kunne mærke, at grænsen til et andet land var blevet krydset. Heri ligger en vigtig pointe: Tolderne, især til søs, var den fysiske manifestation af grænsen, ofte det første møde med det officielle Danmark, når man kom udefra.

I land var toldvæsenet en synlig del af købstæderne frem til 1970'erne, hvor de små toldsteder gradvist blev færre i takt med centralisering af det lokale toldvæsen i Svendborg og småskibsfartens tonnagetab. Marstal mistede sin tolder i 1976.⁸⁴⁶ Alle købstæderne og handelspladsen Marstal har relativt monumentale toldkamre, der signalerer autoritet. Toldvæsenets placering i Svendborg er illustrativ. I Svendborg har toldvæsenet haft kontor ved havnen siden 1830'erne, hvor den første toldbod blev bygget på den nuværende Havneplads. Ved jernbanens åbning i 1876 flyttede toldernes hovedkontor til en bygning i forlængelse af jernbanen, men fik i 1898 indviet en lille bygning med karnap ved havnen, så de fortsat havde mulighed for at følge med i den maritime trafik. I 1901 åbnede den nye toldbod på Jessens Mole. I 1940'erne åbnede man desuden en kontrolpost ved indgangen til Svendborg Værft.⁸⁴⁷

⁸⁴¹ Falck, 21

⁸⁴² Dahlberg, 42

⁸⁴³ Dahlberg, 161

⁸⁴⁴ Dahlberg, 254

⁸⁴⁵ Baseret på følgende søkort i Svendborg Museums samling: Søkort Ic3 over den vestlige Østersø, 1907. Søkort IIa37, Østersøens vestlige del 1880. Søkort IIa39, Østersøen vestlige del 1919.

⁸⁴⁶ Kromann, 238

⁸⁴⁷ Hedegaard, 36-37

Derudover havde toldvæsenets personel på øerne og i de små fiskerbyer ofte tjenesteboliger, eksempelvis på Drejø, hvor toldvæsenets mærke stadig pryder facaden.⁸⁴⁸ Toldopsynsstillingerne i de små lokalsamfund var bierhverv. I 1959 blev toldopsynsmanden på Drejø til den årlige oversigt over kysttoldstedernes virke adspurgte, hvor mange patruljeture, han havde foretaget. I 1958 var der tale om lidt over 300 ture, heraf 81 til lands og 233 til vands. I Troense samme år var der tale om 360 ture. Der var på dette tidspunkt kystposter i Revsøre, Lundeborg, Aabyskov, Thurø, Troense, Vemmenæs, Lehnkov, Vornæs, Skarø og Drejø, hvor der omtrent dagligt blev foretaget patruljering enten til lands eller til vands.⁸⁴⁹ Grundlæggende var der tale om et ganske fintmasket net af kontrol.

Toldvæsenets synlighed spiller en rolle i smugleriets udvikling. I 1993 tog smugleriet ved landegrænsen et gevaldigt nøk opad, fra 974 smuglere i årets første kvartal sammenlignet med 623 samme kvartal året før. Årsagen var, ifølge toldvæsenet, at mange troede, at toldvæsenets nye postkasser til selvanmeldelse af for mange medbragte varer betød, at tolderne ikke selv holdt øje. Men det gjorde de.⁸⁵⁰ At folk i højere grad smugler, når de vurderer at risikoen er lav, ses ligeledes ift. Schengen-aftalen. Fuldmægtig Poul Tackmann kunne i 2002 berette, at spiritussmugleriet steg betragteligt umiddelbart efter aftalen.⁸⁵¹ Statens tilstedeværelse i Øhavet er således underlagt historisk varians. Hvordan påvirkede det synet på tolderne?

Forholdet til toldvæsenet: Korruption, konflikt og traktementer

Korruptionshistorikeren Mette Frisk Jensen har argumenteret for, at Danmark siden 1860'erne har haft et bemærkelsesværdigt lavt niveau af korruption.⁸⁵² Hun sporer udviklingen tilbage til enevældens indførelse i 1660 og den stærke meritokratiske statsadministration, som enevoldskongerne byggede op som modsætning til tidligere tiders afhængighed af aristokratiske embedsmænd. Korruption var dog stadig kendt og adskillelsen mellem offentlige kasser og private punge ikke altid tydelig for danske embedsmænd.

Efter Napoleonskrigene iværksatte Frederik d. 6.'s administration med kongelig bevågenhed målrettede kampagner mod bestikkelse, der vha. hårde straffe, der ikke blev benådet, og etableringen af en embedskultur, der betragtede korruption som en synd, praktisk talt rensede det danske embedsværk for korruption. Det gjaldt også toldvæsenet. Hvis man ville avancere i etaten, måtte man være klar til at flytte efter stillingerne. Princippet var "rotation for at hindre

⁸⁴⁸ Else Hjorth Nielsen: Toldembedet på Drejø. URL: <http://www.svendborghistorie.dk/historier/erhverv/892-toldembedet-pa-drejo>. Citeret 24.06.2020.

⁸⁴⁹ Svendborg toldkammer, Oversigter over de til Svendborg hørende toldposter, 1945-1958.

⁸⁵⁰ Ekstra Bladet, 10. april 1993, 1. sek., s. 9

⁸⁵¹ Jyllandsposten, 11 jan. 2002

⁸⁵² Jensen, M.F., 200

korruption”.⁸⁵³ Tolderne skulle ikke integreres for dybt i deres lokalsamfund, da personlige relationer opbygget over længere tid ikke antages at være befordrende for etikken. Lang tids ophold samme sted rummede også faren for at tage områdets normer til sig. Man begyndte måske, som toldinspektør Dichmann i Svendborg, at give lidt op, ud fra den antagelse, at smugleri alligevel var umuligt at forebygge og komme til livs.⁸⁵⁴ I starten af 1800-tallet var det overordnede personale derfor hentet udefra, mens underordnet personale normalt var lokalt rekrutteret.⁸⁵⁵ Det var i høj grad toldinspektøren, der var statens mand.

Der træffes i undersøgelsesperioden sjældent institutionaliseret korruption, om end der selvfølgelig var undtagelser. Korruptionen fulgte med den toldpligtige trafik af spiritus og tobak.⁸⁵⁶ I 1920'ernes forbudstid var der flere korruptionsepisoder i toldvæsenet, men primært med udgangspunkt i Københavns Frihavn.⁸⁵⁷ Da spritfærgerne i 1960'erne blev etableret fulgte enkelte sager også her, men de omhandlede her som andre steder primært enkeltindivider, der havde fået et for tæt forhold til stamgæster eller faste skippere.⁸⁵⁸ Der fortælles til gengæld ofte om lokale toldere, der fik en stang cigaretter for at se den anden vej. Faste bekendtskaber gjorde også, at lokale toldere kunne tippe om kommende besøg fra toldernes rejsehold, også kendt som ”det sorte gæng” eller ”fluerne”, der netop ikke var til at tale med.⁸⁵⁹

Erindringslitteraturen viser, at søfolkene ikke var fremmede for at betale for tjenester; de gjorde det blot sjældent i Danmark. Heine Hansen beskriver, hvordan hans skib blev opbragt af det norske toldvæsen, der aftog en masse romflasker til eget forbrug i 1925.⁸⁶⁰ Chr. Sørensens dagbog fra en italiensk havn indeholder en mere udførligt beskrevet episode: ”Jeg brugte den fremgangsmaade, at jeg overfor de visiterende Toldembedsmænd oplyste, at Listen var udfærdiget saa nøjagtig som det var mig muligt – undtagen for de Klipfisk, da jeg havde henlagt nogle Stykker bestemt til en gave til De Herrer. Der var da aldrig noget at indvende fra toldvæsenets Side, alt befandtes i Orden og man slap for alt Posekiggeri. Det gamle ord om at hvem, der smører godt, kører godt, har fremdeles Gyldighed; det har jeg ofte erfaret”.⁸⁶¹ Det samme gælder de interviewede søfolk, der som KH, ikke var fremmede for at smøre havnemestre og embedsfolk i fremmede havne.

⁸⁵³ Møller 1990, 331

⁸⁵⁴ Marcussen, 801

⁸⁵⁵ Petersen, H.M. 2005, 7

⁸⁵⁶ Hartmann, 22

⁸⁵⁷ Vestjyllands Social-Demokrat, 26. maj 1923, 4

⁸⁵⁸ Ny dag, 25. maj 1972, s. 8

⁸⁵⁹ Nedskrevne erindringer fra Jan Niemann, modtaget pr. mail 13.10.2020.

⁸⁶⁰ Hansen, H., 103

⁸⁶¹ Sørensen, Chr., 226

Etableringen af gode relationer i Danmark foregik i en gråzone. Traditionelt fik toldere og lodser ombord på skibene gerne en dram eller to, når det officielle embede var overstået. Dette traktement var forbudt. Frygten var, at traktementet skulle misforstås eller udarte sig. Det var et forbud, der blev gentaget flere gange, bl.a. af overtoldinspektøren for København i 1929.⁸⁶² Det er interaktioner med traktementspræg, der primært kendetegner de sydfynske smugleres samarbejde med toldvæsenet. De interviewede smuglere kender ikke til deciderede samarbejder med toldvæsenet. En anonym informant, der arbejdede i et byggefirma på Svendborg Havn 1972-1982 har dog fortalt, at "Hvis man havde en kunde, der var inden for toldvæsenet, og han skulle købe nogle varer, så kunne man give ham rabat, og så sagde han, hvornår han havde vagt på Bagenkop-færgen".⁸⁶³

Flere af de interviewede refererer til, hvordan inkvireringer og personlige bekendtskaber udviklede sig til samvær med indtagelse af alkohol. Ole Ingemann fortæller, at tolderne gerne ville smage på smuglergodset: "Der var også nogle af tolderne, der gerne ville smage, når de kom ombord, og jeg har da været ude for, at det var billigere at betale told og afgift end at lade tolderne smage. Der var faktisk ikke mere tilbage. Nogle af de gammeldags toldere var jo vant til at komme ombord på både og de kunne godt lide øl og en dram." Tolderne kunne nedskalere bøden, hvis de fik en af flaskerne med, fortæller Ole Ingemann – men det var på toldernes initiativ, ikke smuglernes. JH har lignende historier fra coaster-søfarten, eksempelvis fra Island, hvor den faste tolder i Akranes tog cigaretter og et par flasker spiritus som fast betaling for at se igennem fingrene med andre ting. På spritfærgerne udviklede samværet mellem færgpersonalet og de faste toldere sig til fester, kæresteforhold og tjenester, ifølge RS. Der er et mønster: Tolderen tog farve af sine omgivelser og den stat, smugleren mødte, var ofte til at tale med – vel at mærke, hvis det var den lokale tolder.

Smuglerikontrollen er i sin natur en konflikt. Den blev dog sjældent fysisk. Kendte voldelige konflikter er ofte af ældre dato.⁸⁶⁴ Pjentemølleren i Svendborg, en kendt dagbogskriver fra første halvdel af 1800-tallet, beskriver en episode i januar 1831, hvor op imod 80 smuglere, bevæbnet med "Geværer og Pigge"⁸⁶⁵, havde omringet lokale betjente og holdt dem hen, mens en masse varer blev ført ind i byen. En større smuglersag fra Vejle i 1825 dokumenterer, at smuglerne godt kunne slå på tæven. De tre toldbetjente Bang, Federspiel og Wichmann, der havde opdaget en smuglerladning, blev slået ud af en lokal købmands svende med slag "der lettigen kunne være

⁸⁶² Ribe Stiftstidende, 5. februar 1929 s. 1

⁸⁶³ Fyns Amts Avis, 8. november 2015 1. sek., s. 15

⁸⁶⁴ Se også Erik Kromans bog om Ambrosius Stub. Her fremhæves det, at fremmede toldforpagtere i 1700-tallet havde særdeles vanskeligt ved at sætte deres autoritet igennem og ofte blev mødt af fysisk modstand. Kroman, 118. I Mortensøn 1988, s 17 nævnes ligeledes en sag fra 1711, hvor tolderne i stedet for "Assistenz fik Resistenz".

⁸⁶⁵ Jonassen, 80

dræbende”.⁸⁶⁶ Overfaldsmændene var hyret af flere af de lokale storkøbmænd, byens top, der havde instrueret dem i nidkært at bevogte varerne. Der er også nyere eksempler på, at opdagede smuglere, især sømænd, kunne reagere voldeligt. En 20-årig sømand forsøgte i 1971 at køre to toldere ned⁸⁶⁷, og en beruset Marstal-skipper forsøgte at slå en tolder ned i 1950.⁸⁶⁸

Generelt havde de professionelle smuglere lettere til vold. Den 7.11.1969 bemærkede en tolder, at der i det gamle færgeløje i Vindeby på Tåsinge blev landsat store mængder cigaretbokse fra en speedbåd til en varevogn: ”Under forsøg på at hindre smugleriet blev den pågældende toldopsynsmand slået ned af en af de implicerede, hvorefter såvel varevognen som båden forsvandt fra området”.⁸⁶⁹ Den forhenværende professionelle smugler, OB, fortæller ligeledes om voldsepisoder mod toldvæsenet på åbent hav. Det samme gælder i forbudstiden. Under en ”dramatisk Smuglerjagt” i 1922 forfulgte flere toldbetjente fra Rudkøbing en bil med spritsmuglere. En af tolderne hoppede op på bilens trinbræt, men blev skubbet ned i grøften efter et slag i brystet.⁸⁷⁰

Tolderne betragtede vold som en sjældenhed. BB konkluderer, at ”Jeg er aldrig blevet slået på. Vi går ikke rundt med våben”. Ove Pilgaard, der var tolder flere årtier i sidste halvdel af 1900-tallet har fortalt, at han kun er blevet slået ned én gang i embeds medfør, og det var af en overlæge fra Svendborg Sygehus.⁸⁷¹ Tolderne fik i langt flere tilfælde skældsord med på vejen. Ordene kunne også tage form af trusler om afskedigelse⁸⁷² eller trusler om fysisk vold.⁸⁷³

Småsmuglerne nedtoner generelt konfliktniveauet. Tolderne har omvendt større fokus på konflikt end smuglerne. BB fortæller om et tilfælde, hvor han ved inkvirering af en tysk motorbåd fandt kvitteringer for flere år tilbage, der indikerede, at sejleren, i modsætning til, hvad han havde oplyst, kun havde sejlet i dansk farvand, selvom han havde provianteret på udførsel til en meget længere tur. Den tyske sejler blev vred over at blive tvunget til at sejle til Svendborg (og miste sit bord på Mommark Kro), og ”Så pillede han sit (danske) gæsteflag ned og markerede, at han tørrede sig med det bagi og smed det over bord. Så blev min skipper sgu tosset.. Det var at svine Danmark til”. Tolderne prøvede at føre sagen til retten, men forgæves. Sagen er et godt eksempel på, at toldere ikke bare er toldere – de er repræsentanter for staten, hvorfor den tyske sejler kan fornærme dem ved at foretage symbolsk vold mod et nationalt symbol. Den type politiseret artikulation er sjælden,

⁸⁶⁶ Poulsen, P., 135

⁸⁶⁷ Langelands Folkeblad, 18. juni 1971 s. 1

⁸⁶⁸ Fyns Social-Demokrat, 3. jan. 1950, s. 1

⁸⁶⁹ Dir. for Toldvæsenet, 5. kontor, Diverse sager om smugleri 1964-70

⁸⁷⁰ Bornholms Social-Demokrat, 16. sep. 1922 s. 2

⁸⁷¹ Personsager: Ove Pilgaard, Svendborg Byhistoriske Arkiv.

⁸⁷² OØ, Rapportsager 1921

⁸⁷³ Mortensøn 1988, 23

og den er kun fundet ved inkvireringen af udenlandske statsborgere. Konflikten mellem tolder og smugler er kun statskritisk under pres, og statskritik generelt fraværende under kontrollen af lokale smuglere.

Volden var primært symbolsk og gik ikke ud over toldernes person, men ejendom eller tjenestegenstande. JH fortæller om en episode i Falkenberg, hvor de havde en masse illegal spiritus ombord, som blev gemt på kajen. Da tolderne kom ombord, gik besætningen og malede udenbords, hvorefter der var en, ”der for at provokere tolderne malede kofangeren på toldernes bil, så den var den samme røde farve som skibet”. Om aftenen kom tolderen tilbage og forlangte at få at vide, hvem der havde malet hans bil. Det endte med en bøde, men også med et grin, fordi kvitteringen lød på malerarbejde for toldvæsenet.

For Alan Karras er vold en af de ting, der adskiller smugleriet fra pirateri, hvilket skyldes, at smugleri generelt er et bierhverv. Smugleri er kun en del-identitet, smugleren er samtidig købmand, bonde eller sømand, og de andre identiteter skal ikke umuliggøres med den vold, der er stigmatiserende. Vold var derfor sidste udvej.⁸⁷⁴ Den skelnen giver god mening i sydfynsk sammenhæng, hvis man samtidig bibeholder et skel mellem professionelt smugleri og smugleri i lille skala, der reelt også er et skel mellem vold og ikke-vold.

Interaktionerne mellem smugler og tolder har udviklet sig historisk. Konfliktniveauet er blevet mindre, og volden er i grove træk gået fra fysisk til symbolsk, fra konfrontation til gnidning, om end der er en høj grad af kontinuitet. Volden er i det 20. århundrede primært forbeholdt de professionelle smuglere. Opbygges gode relationer gennem vedvarende kontakt, betyder det større risiko for korruption, primært på traktementsniveau, hvor tolderen tilskyndes til at vende det blinde øje til lokales adfærd, der falder indenfor det acceptable, men det skaber samtidig mindre konflikt. Frisk-Jensens tese om fraværet af korruption nuanceres dermed af ovenstående. I mødet mellem statens embedsmand og borgeren forhandles der om lovens fortolkning i en betydelig gråzone. Den ubestikkelige stat kan godt se den anden vej, hvis den får en snaps eller to. Det er bagsiden af Holger Munchaus’ helt korrekte observation af, at sømandens og tolderens forhold ikke var som hund og kat, men præget af personlige bekendtskaber.⁸⁷⁵

Gestapo-Larsen og den gode tolder

Hvor forholdet til toldvæsenet udvikler sig over tid, er der også nogle mønstre, der går igen på tværs af faser og perioder. Et markant mønster er forståelsen af den gode og dårlige tolder. Den

⁸⁷⁴ Karras, 8

⁸⁷⁵ Holger Munchaus’ observationer er baseret på tolderinterviews, hvilket nok har præget fremstillingen. Petersen, H.M. 1995, 93

foragtede tolder er en karakter, der kendes tilbage fra biblen.⁸⁷⁶ Den alt for nidkære tolder går som stereotyp i høj grad også igen i undersøgelsesperioden som en forståelse af den dårlige tolder, der er emsig og firkantet.⁸⁷⁷ Fyens Stiftstidende bemærker eksempelvis i en artikel om et smugleri i Hamborg i 1856, at ”Toldembedsmændene ere imidlertid som bekendt overalt af en meget Mistroisk Natur”.⁸⁷⁸ Storm P. og hans talrige tegninger af toldere fra 1920’erne knytter sig til samme forestilling om tolderne.⁸⁷⁹ Tolderne opfattes på linje med andre besværlige myndigheder. Troels Kløvedal konkluderer fx, at toldere, havne- og emigrationsmyndigheder ”har Fanden skabt den dag, da hans afsindige vrede slog ned over sømanden”.⁸⁸⁰

En konkret tolder, der nævnes af flere af coaster-folkene, var en Aalborg-tolder, der gik under navnet Gestapo-Larsen. JH fortæller om årsagen til øgenavnet: ”Han så aldrig igennem fingrene med noget.” Larsens metoder indgød ikke respekt hos JH, snarere var det ”en triumf at genere ham.” En anden informants karakteristisk af Larsen er parallel. Larsen fik ifølge denne sit øgenavn, fordi ”han var så hård, han tog alt og splittede alt ad, hvis han mente, der var en chance, og var ikke behagelig, hvorimod andre toldere, det var måske en gang røvere eller soldater, denne gang snød du mig, men næste gang får jeg fat på dig”. KH omtaler Gestapo-Larsen som enestående modbydelig – ”den eneste tolder jeg har fat i nakken i”, fordi han var ved at hindre KH fra at deltage i en begravelse. AA refererer til en tolder, der blev kaldt kineseren, der ligeledes var meget emsig.

Den dårlige tolder var karakteriseret af en stejl tilgang til lovgivningen. Han agerede bogstavtro efter lovens bogstav og så ikke igennem fingre med noget. Den emsige tolder afstedkom klager og mødte modstand.⁸⁸¹ Den dårlige tolders praksis står i modsætning til den gode tolders mere fleksible tilgang. Fleksibilitet, og især evnen til at se igennem fingre med små mængder smuglervarer, var en skattet egenskab hos en tolder. MM fortæller, at han på et tidspunkt blev snuppet med for mange varer ombord i sit lystfartøj, hvorefter han skulle samarbejde i professionel sammenhæng med de selvsamme toldere senere: ”En enkelt gang hvor vi kom til at snakke om det, kunne vi bare grine af det. Så på den måde var det jo ikke.. Det var jo ikke deres skyld, det var bare reglerne, det gjaldt bare om at snøre dem! Der var ikke noget uvenskab på den konto.”

⁸⁷⁶ Foragten for de jødiske toldere stammede primært fra disses samarbejde med romerne. Opslag på kristendom.dk (Kristeligt Dagblad). URL: <https://www.kristendom.dk/leksikon/T/Tolder> Citeret 24.06.2020

⁸⁷⁷ Møller 1990, 338

⁸⁷⁸ Fyens Stiftstidende, 31. december 1856, s. 2

⁸⁷⁹ Se Storm P.: *Toldere og andre rare folk*. Carit Andersens forlag, 1961.

⁸⁸⁰ Kløvedal, 68

⁸⁸¹ ST, patruljering 1910-1959.

JH fremhæver ligeledes, hvordan han efter en større sag havde udsigt til en stor bøde i omegnen af en månedsløn. Tolderen kunne godt forstå, at JH var presset, og JH fortalte om sine mange børn og mange udgifter, hvorefter bøden blev halveret af den ”flinke tolder”. Gode toldere undlod ved anden lejlighed at skrue vægge ned og splitte kahytterne ad på JH’s skib, selv hvis der var belæg for mistanke.

Coastersøfolkene udviklede varige bekendtskaber til toldere i deres hjemhavne og på faste pladser rundt om i Danmark. DV betoner, at søfolkenes ruter havde betydning for smugleriet. De, der sejlede linjefart, havde mulighed for at opbygge relationer, mens de, der sejlede i trampfart, var mere vildfarne, når de kom i havn – det var de faste relationer, der var mest befordrende for smugleri både ude og hjemme.

Toldvæsenets rationaliseringsudvalg var sidst i 1960’erne opmærksom på, at stationære enheder gjorde de lokale toldere integrerede i lokalsamfundene, hvilket ”medfører en vis tilbageholdenhed med at videregive oplysninger om mistænkelige forhold af lokal karakter”⁸⁸² – det er elegant formuleret.

Marstallerne fortæller om den lokale tolder, Erik Falkenberg, der, ifølge JH, var ”en forstående mand. Han sagde, vi skulle lade være med at lave for meget lort. Det gjorde vi ikke. Vi ville ikke fornærme ham jo, det faldt tilbage på ham. Han sagde ”jeg ved godt, hvad I går og laver, men hold det nu nede.”” Ifølge JH var Falkenberg så venlig og respekteret, at man ikke ville ydmyge ham ved at lave for store ting i hans egen baghave. JH anfører også, at øens størrelse gjorde, at Falkenberg nok ville have hørt om det, hvis de gjorde. Derfor lavede man småting lokalt og større aktioner udenøs. Da den faste tolder i Marstal blev fjernet, skulle skipperne selv sende et brev til toldvæsenet. Tilbagetrækningen af kontrollen gjorde, at smugleriet foregik mere ugenert og i større omfang, mener JH. Det kom i sidste ende dog an på de relationer, der blev opbygget. JH, der havde aner på Færøerne, smuglede ikke der: ”Dem kendte jeg jo. De blev pissesure, hvis man smuglede eller gjorde noget og blev opdaget. Den færøske tolder jeg havde dengang var meget striks. Ham sørgede man for ikke at træde over tæerne. Ham kendte jeg jo også personligt. Man skal ikke håne dem jo. Man går ikke rundt og praler. Der var ingen, der hængte Falkenberg ud, han var en meget flink tolder.”

Tolderen indgik i byens liv på lige fod med andre professioner. I 1919 indsendes en protest over regeringens grænsepolitik fra Marstal. Både toldforvalteren og en toldassistent var

⁸⁸² Finansministeriet, Dept. Told-og Forbrug. Rationaliseringsudvalg. Rapporter for arbejdsgruppe 3, 1965-1966.

medunderskrivere på den offentlige protest.⁸⁸³ Der er samtidig mange eksempler på lokale sømænd, der gik i land og blev toldere.⁸⁸⁴ Fordelen ved at være krydstoldbetjent eller krydstoldassistent var, at man kunne etablere en familie og se dem mere regelmæssigt, end hvis man var langfartssømand. Krydstoldvæsenet hentede store dele af sit mandskab fra Det sydfynske Øhav og andre danske småøer, med undtagelse af Bornholm, der åbenbart var ildeset.⁸⁸⁵ Det tyder på, at modsætningsforholdet mellem tolder og lokalbefolkning ikke var så skarpt endda, når lokale søfolk kunne møde slægtninge og bekendte blandt toldvæsenet. Toldforvalter Martensen, der virkede i Marstal 1877-1888, var tillige medlem af kommunalbestyrelsen og omtaltes i *Ærø Avis* som ”behagelig og yderst tjenstvillig”.⁸⁸⁶

Tolderen var en kendt mand, der var en del af lokalsamfundet, både med og uden uniform. Emsleys skel er dog reelt nok. Der kunne være problemer med at være tolder i et lille samfund. En nyansat tolder i Marstal havde i 1967 givet en lokal sømand en bøde, men mødte senere selvsamme sømand i byen på en beværtning, hvilket resulterede i et slagsmål.⁸⁸⁷

Erfaring gjorde ifølge MM tolderne mere samarbejdsvillige: ”hvis de vidste, man havde et eller andet der skulle hjem, så kunne de godt vende det blinde øje til.. Hvis der nu kom en ung afløser, de kan være meget mere strikse end en mand, der har været i faget i.. i mange, mange år. Hvis der kom et dansk fragtskib, kunne man godt have en flaske med tilbage under blusen, det var ikke unormalt jo. Og en flaske, det var ikke noget, de gjorde noget ved. Så længe det er på sådan et stade ikke.” Samtlige coastersøfolk nævner, at den gode tolder ser den anden vej, hvis der er tale om små mængder. Ideen om den gode tolder opstår i samspil med den moralske økonomi, der på den måde går begge veje. Logikken er, at hvis smuglerne holder sig indenfor den moralske økonomis grænser, så lader toldvæsenet det slippe igennem.

Lystsejlerne opbyggede også relationer til forskellige toldere. Ole Ingemann nævner, hvordan man kunne få toldere ombord på lystfartøjet for at inkvirere, hvorefter de blev hængende til en hyggelig eftermiddag: ”De var allesammen superdygtige til at holde skidt og kanel adskilt. Når de var på arbejde, var de på arbejde, når de havde fri, havde de fri. Der var jo ingen, der havde bad feelings, når de blev stoppet.” Tolderen BB har ligeledes fortalt, at han var et kendt ansigt blandt stamgæsterne på Bagenkop-Kiel og Faaborg-Gelting.

⁸⁸³ *Ærø Avis*, 29. nov. 1919, s. 3

⁸⁸⁴ Kanstrup, 18 samt Porse, 26

⁸⁸⁵ Svalgaard, 74

⁸⁸⁶ *Ærø Avis*, 2. april 1913, s. 3

⁸⁸⁷ *Fynsk Aktuelt*, 24. juni 1967 s. 5

De lokalt udstationerede embedsfolk kom i en mellemposition mellem stat og lokalbefolkning, men indgik ofte i aktiv sameksistens. Clive Emsley kalder samarbejdet for lev-og-lad-leve. Embedsfolk, i Clives tilfælde europæiske gendarmer, forsøgte at finde en behagelig mellemvej uden for meget konflikt, hvilket kunne indebære at vende det blinde øje til lovovertrædelser, særligt hvis lokalbefolkningen generelt accepterede det.⁸⁸⁸ Karras har identificeret samme pragmatisme blandt koloniale ordenshåndhævere i Caribien, og argumenterer for, at det gavnede statens legitimitet: "In a perverse kind of way, the state actually gained respect and legitimacy from the local populations when it did not enforce the letter of the law and, instead, overlooked an amount of illegal activity that could not be waived off as entirely insignificant".⁸⁸⁹

Den onde tolder – i bredere forstand den rigide, bogstavtro embedsmand - er en ildeset figur, der gør lokalsamfundet kontrært. Det er den onde tolder, der skabte kritik og politiserede situationer, hvor staten blev kritiseret. Idealet var den pragmatiske tolder, der ikke var bogstavtro. Den pragmatiske embedsmand rummer som type en ansats til nuancering af det korruptionsfri embedsværk. Tolderen bevægede sig hyppigt i gråzonerne mellem korruption og traktement: Han var ikke kun statens mand, han var også lokalsamfundets. Det er derfor ikke nødvendigvis graden af statens tilstedeværelse, der er afgørende, det er typen af kontrol, der skaber kritik. Hvordan var synet på toldvæsenet blandt søfolk og smuglere?

"En af Søfolks bedste Fornøjelser" – toldereren som modstander

Tolderne i Øhavets små og store samfund blev udsat for lidt af hvert. Pastor Prip fortæller i sine erindringer, at toldvæsenet i Ærøskøbing "i gamle Dage havde været Gjenstand for adskillige "Opmærksomheder" ved Jul og Nytår".⁸⁹⁰ Hvor Prip er lidt upræcis ift. hvad tolderne blev udsat for, ekspliciterer Høy i Marstals historie, at "Toldvæsenet blev drukket fuld, blev bagbundet eller man rendte Toldmanden over Ende, forsynede ham med en Stok gennem Ærmerne bag om Ryggen og så fremdeles".⁸⁹¹

Begge bemærkninger refererer til en ældre tid på afstand af deres betragter, men illustrerer, hvordan toldereren har været betragtet som en modstander. Modstanden havde forskellige former. Et var nytårets ritualiserede mobning, hvor autoriteten blev udfordret åbenlyst, noget andet var hverdagens mere subtile legen kispus, som vi tidligere har set ift. forbisejlingerne. I Morten Jørgensens dagbog noteres d. 23.8.1826, hvordan en række søfolk er blevet stævnet, "da de have

⁸⁸⁸ Emsley, 254

⁸⁸⁹ Karras, 124

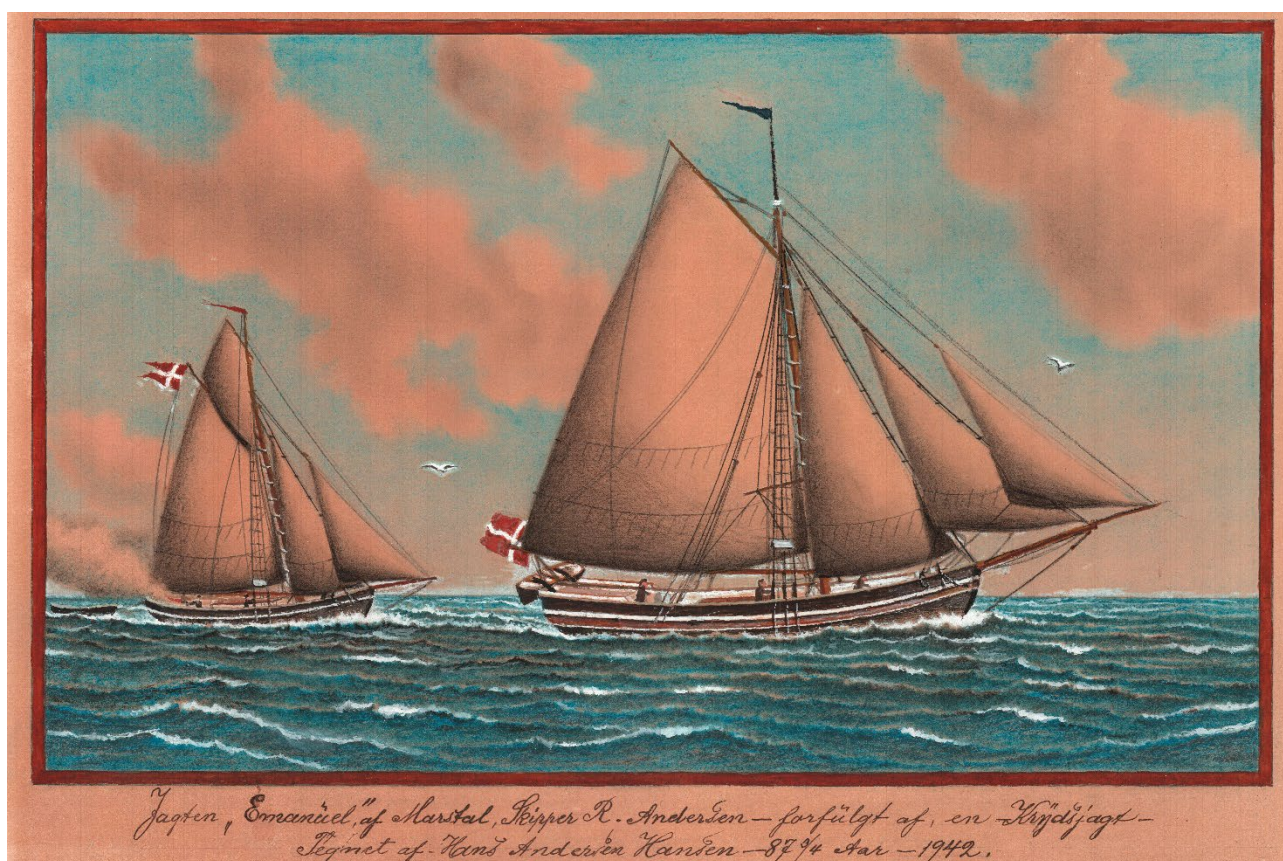
⁸⁹⁰ Prip, 88

⁸⁹¹ Høy, 39

digtet og siungen Viser om Toldvæsenet.. men er nok meest Søefolkene, da de og Toldvæsenet kan ikke stemme Overeens”.⁸⁹²

Ombord på skibene var modsætningsforholdet institutionaliseret. Et godt eksempel findes i styrmand F.M.F. Jacobsens dagbøger. En af Jacobsens sømandskollegaer havde købt et halvthundrede cigarer til de toldere, de i 1890 kunne regne med at møde på farten med thurinerskonnerten EMANUEL. Hvad der umiddelbart virker betænksomt, var det ikke – cigarerne var attrapper: Fyrværkeri omviklet med tobaksblade, som sprang imellem hænderne på rygeren. Det var ufarligt, men Mads forklarede, at det var til de toldere, ”der viste sig særligt tjenstivrige med at snuse rundt i vores gemmer”.⁸⁹³ Disse episoder falder i begyndelsen af Jacobsens sømandskarriere, og pointen er ikke tabt: ”Jeg har nu lært, at det er en af Søfolks bedste Fornøjelser, naar de ved Lejlighed kan komme til at spille alle Landes Toldere et harmløst puds”.⁸⁹⁴

Et af de mere usædvanlige skibsportrætter i Marstal Søfartsmuseums samling kan bidrage til at belyse denne modsætning mellem sømand og tolder.



⁸⁹² Jonassen, 80

⁸⁹³ Jacobsen, 48

⁸⁹⁴ Jacobsen, 47

Billedet er tegnet i 1942 af marinemaleren Hans Andersen Hansen (kaldet Spillemanden), angiveligt på basis af en oplevelse han havde som dreng. For at forstå det særlige ved dette skibsportræt, skal man tage højde for genrekonventionerne. Det traditionelle skibsportræt er oftest et bestillingsværk, der viser skibets rigning og sejlføring, fartsted og udformning.⁸⁹⁵ Skibets navn og kaptajns ditto fremgår, og skibet blev ofte bestilt med henblik på fremvisning i hjemmet eller på rederkontoret. Nogle bestillere ønskede særlige oplevelser gengivet på deres skibsportrætter. Det kunne være en storm eller et forlis. Her har Hansen vist jagten EMANUEL af Marstal med næsten alle sejl sat, tæt forfulgt af en toldjagt, der med røg fra falkonetten signalerer for at få EMANUEL til at standse. Toldjagterne blev som bekendt udfaset i 1904, så det er således en episode mindst 40 år tilbage, Hansen har afbilledet.

Hvilken betydning har dette valg af motiv? Skibsportrættets traditionelle funktion som stolt udstillingsvindue af skibets egenskaber peger sammen med motivets karakter på, at det at kunne sejle fra tolderne er et bevis på gode sejlegenskaber for både skib og kaptajn – noget man har snakket om og gerne vil have hængende. Portrættet er sjældent. Der er markant flere stormbilleder på de danske søfartsmuseer, men det bekræfter Jacobsens ord om, at det er en af sømandens fornøjelser at sejle fra toldvæsenet. Afstanden fra bestillingstidspunktet til selve hændelsen peger ligeledes på, at Hansen luner sig ved fordums frækhed.

Blandt de erindringer, der nævner smugleri, indgår det ofte som en hverdagsbegivenhed, der hverken skal retfærdiggøres eller undskyldes: Det er ligesom at spise morgenmad. Letmatros A. Michaelsen fra Tved var i 1924-25 på flere rejser med skonnerten VALDEMAR af Thurø, ført af kaptajn Christensen fra Strynø. På et tidspunkt får de toldere ombord: "Det var jo ventet, men vi var forberedt. Tobak og brændevin var stuvet af vejen, en del var pakket ind i topsejlene og en del i forsejlene. Nogle pakker tobak var stoppet ned i et par søstøvler, der lå midt på dørken i lukafet. Tolderne rodede i køjer og skibskister, de kiggende ind i bovkøjen og mange andre steder, men fandt ikke så meget som en tom flaske".⁸⁹⁶ Man fornemmer Michaelsens glæde over veludført gerning, sejren over en modstander.

Flere af de interviewede smuglere italesætter smugleriet som en sport, hvor tolderne som modstander er nødvendig for at bibeholde spændingen. MM refererer en sag fra Søby, hvor ferieafløseren i toldkontoret var en af MM's gode venner: "Han ringede ud på vores kontor og sagde med hviskende stemme, "det er mig der er tolder denne uge, hvis I skal have noget ud."" MM sagde nej til at udnytte situationen, fordi der ikke var sport i at smugle uden en modstander. DV

⁸⁹⁵ Holm-Petersen, 131

⁸⁹⁶ Michaelsen, 9

begræder ligeledes toldkrydsernes tilbagetrækning. DV beskriver yderligere, hvordan den sportslige situation blev oplevet: ”Tolderne var sådan nogle der sejlede rundt i luskede toldkrydsere som faldt godt i med alting og som kunne forskrække os vældigt når vi kom opover med 5 flasker sprut og nogle cigaretter. NÅÅRH, der ligger VIBEN, er du rigtig klog!”

Det gjaldt ikke kun sømanden, men også færgesmugleren. En årvågen kronikør kunne i december 1991 fortælle om sine oplevelser ombord på Faaborg-Gelting. I køen fortalte en ældre dame med permanentet hår, hvordan man skulle holde øje med tolderne og advarede samtidig nybegynderen: ”man skal ikke smugle, hvis man bliver rød i hovedet, når man passerer gennem tolden. Det gør min datter altid, så hun må blive hjemme, når vi andre tager på tur«. ⁸⁹⁷ Nogle informanter drager paralleller mellem smugleriet og andre måder at udfordre staten på fx at køre på ulovlige knallerter: ”Med knallerterne var modstanderne politiet, med spritturene var det tolderne - de var simpelthen ”det modsatte hold”. ⁸⁹⁸ Udenfor referat har en fisker i Bagenkop oplyst, at det at snyde tolderne eller fiskerikontrollen var et fedt.

Som vi så i kap. 5 var smugleriets legitimitet tæt knyttet til motivet. Det sportslige motiv, og dermed legitimiteten, ændrer karakter, hvis modstanderen mangler – så smugler man ikke længere for sporten, men for profitten. Statens kontrol er på den måde definerende for smugleriet. Flertallet af interaktioner mellem sømand og tolder, tolder og færgepassagerer samt toldere og lystsejlere gik sandsynligvis efter bogen, men både interviews og kilder beretter om tolderens som en institutionaliseret modstander. Dét syn på tolderens har en stor grad af kontinuitet i hele undersøgelsesperioden, men indbefatter ikke nødvendigvis en grundlæggende politisering af



Billedet af toldkrydseren ELLEN fra Toldmuseets samling illustrerer den sportslige modstand. På bagsiden fremgår det, at det er smuglerne ombord på racerbåden ALVINE, der har taget billedet og triumferende sendt det til toldvæsenet efter en mislykket jagt. Foto: Rigsarkivet/Toldmuseet.

⁸⁹⁷ Berlingske Tidende, 23. dec. 1991 sek. 1., s. 9

⁸⁹⁸ John Lundsgaard, mail d. 11.03.2020

forholdet mellem smugler og tolder. På et vist plan er det forventeligt, at tolderen opfattes som en modstander. Det understreger samtidig, at autoritetstroen havde sine begrænsninger.

Smugleri blev opfattet som en forbrydelse uden et offer. Smugleren vidste godt, at staten blev snydt for nogle afgifter, men man mente, at skalaen var tilpas lille og statens offerstatus så abstrakt, at det var legitimt at smugle. Som Jan Sommer forklarer, så ”kunne man ikke se det skadede nogen, det var forholdsvis små mængder”. Når smugleriets strukturelle årsager diskuteres, så er det afgifterne og skattetrykket, smuglerne fremhæver. Høj bemærker i Marstals historie: ”Det stod.. for den almindelige Bevidsthed ikke som Bedrageri at begaa Toldsvig, da det ikke gik ud over Enkeltpersoner, men Staten. At „narre“ Toldvæsenet blev anset for en Heltegerning, som der blev pralet med og det af Mennesker, der ikke for alt i Verden vilde snyde deres Naboer for en eneste Skilling”.⁸⁹⁹ Citatet går på tiden før undersøgelsesperioden, men der er god grund til at antage, at det reelt beskriver synet på smugleri i Øhavet også 1850-2000: Sports- eller liebhaveribenævnelsen er til stede i hele undersøgelsesperioden, men med øget vægt i nyere tid.

Tolderen italesætter sit arbejde som noget, der tjener statskassen. Småsmugleren er bevidst om, at tolderen er statens repræsentant, og smugleriet går imod statens ønske. Smugleriet retfærdiggøres med henvisning til høje statslige afgifter. Konflikten mellem tolder og smugler er snarere politisk implicit end eksplicit, dog med undtagelser. Den politiske eksplicitering dukkede især op når toldvæsenet havde konflikter med udlændinge. Det understreger også, at tolderen var en integreret del af samfundet, han stod ikke udenfor. Meget stod og faldt dog med, om han forvaltede sit embede pragmatisk og levede op til idealet om den gode tolder, et ideal, der fandtes både blandt søfolkene og tolderne selv. Der kan samtidig iagttages en forskel mellem sølv- og guld toldere, dvs. dem der var tættest på borgerne, og dem der administrerede. Førstnævnte udviste sandsynligvis, i kraft af den tættere kontakt, mere fleksibilitet – han er på sin vis en embedsmand ”gone native”.

Den politiske smugler?

Under Faaborg-Geltings sidste tur i 1999 kastede vrede passagerer en dukke af Marianne Jelved overbord, mens et dansk-top orkester spillede en sang i baggrunden om, hvordan ”De slukker og lukker for det gode samvær, så er det slut med toldfrit”. Dukken var lavet af brugte cigaretkasser og ansigtet udgjordes af et billede af Jelved, hvor det fremgik, at hun indledningsvist var ”Wanted dead or alive”, men en senere indskrift havde ændret dette til ”wanted only dead”.⁹⁰⁰ Vreden lurte i erindringen om lukningen af færgen. En læserbrevsskribent foreslog i 2001 en skamstøtte af

⁸⁹⁹ Høj, 38-39

⁹⁰⁰ Indslag på TV2FYN, 30. juni 1999. TV2FYNs arkiv. Klippet er ikke offentligt tilgængeligt, men TV2FYN har venligst stillet det til rådighed.

Marianne Jelved, der nægtede at omstøde regler, der kunne have givet færgerne lidt ekstra tid.⁹⁰¹ At drukne finansministeren in absentia er en tydelig politisk handling, rettet mod det store ”De” – staten.⁹⁰²

Graden af politisering varierer. Det er tydeligst i perioden efter Anden Verdenskrig og frem til 1970’erne, hvor flere overbeviste danske kommunister kombinerede smugler- og spiongerningen. En af de mest markante politiske smuglere var Carl Emanuel Petersen, der i 1946/47 begyndte at anløbe østtyske og polske havne med sit nyindkøbte skib, RUNA.⁹⁰³ Gradvist blev samarbejdet mellem Petersen og de østtyske myndigheder dybere, og Petersen bidrog til oprettelsen af danske sømandsklubber, hvor Sovjet kunne hverve informanter, samtidig med, at han selv indsamlede efterretninger fra danske fagforeninger. Petersen og en samarbejdspartner ved navn Hegner indsamlede talrige efterretninger i Danmark og bragte både informationer og mennesker fra Danmark til Østblokken og den anden vej tilbage.⁹⁰⁴ I RUNA-sagen, som affæren kaldes af PET-kommissionen, dømmes flere af de involverede for spionage: ”Sagen var i øvrigt blot en mindre brik i samarbejdet mellem danske smuglerkredse og de østtyske og polske efterretningstjenester. Ifølge en række indberetninger hentede danske smuglere cigaretter og narkotika i de østeuropæiske havne mod at levere oplysninger om danske militære forhold. Carl Emanuel Petersen spillede en central rolle i etableringen af kontakten mellem smuglerne og de østtyske tjenester.”⁹⁰⁵ Petersen blev arresteret i 1959. Der blev fundet store mængder russiske varer i forbindelse med retssagen samt fotografier af bl.a. Stevnsfortet. Ærø Venstreblad berettede i forlængelse af retssagen, at 400-500 mennesker havde købt smuglergods fragtet med RUNA.⁹⁰⁶ Hele besætningen på syv mand blev dømt for spionage.

Petersen flyttede efter sin løsladelse til Stralsund, hvor han vedblev at agere bindeled mellem østtyskerne og danske smuglere bl.a. ved at sætte vordende smuglere i kontakt med en stasi-officer, der til gengæld for oplysninger og tjenester gav danskerne adgang til de frilagre, der fungerede som åbent magasin for de smuglere, der var inde i varmen.⁹⁰⁷ Petersen var ved flere lejligheder også selv i gang. Han flygtede fra tolderne i forbindelse med en ny sag i 1966, hvor han sammen med en anden smugler havde forsøgt at landsætte 800.000 østtyske cigaretter og 50 flasker spiritus i

⁹⁰¹ Niels Dyrup: ”Rejs en skamstøtte”, *Fyens Stiftstidende*, 21. juli 2001. Allan Olsen retter i sangen ”De fine kommer sjældent fra Fresse” fra 2013 ligeledes kritik af Marianne Jelved for at tilte færgerne i Frederikshavn.

⁹⁰² En politisk handling forstås her som en handling, der forholder sig til udøvelsen af magt og autoritet indenfor en statslig ramme.

⁹⁰³ Schmidt, 188

⁹⁰⁴ Schmidt, 194

⁹⁰⁵ Schmidt, 195

⁹⁰⁶ Ærø Venstreblad, 18. juni, 1959 s. 1

⁹⁰⁷ Schmidt, 195

Skelskør.⁹⁰⁸ I 1968 nævnes det, at Petersen som en af de eneste stadig kunne købe stort ind i DDR, efter at flere af de andre smuglere var smidt på porten og nu foretog deres indkøb i Polen.⁹⁰⁹ Petersens ophold i Stralsund varede til starten af 1970'erne, hvorfra han endnu i 1973 lod tips sive til det danske politi via pressen.⁹¹⁰

Samarbejdet mellem smuglerne og Østblokken var velkendt i offentligheden efter sagen i 1959.⁹¹¹ Næsten alle danske smuglere, der kom til Østtyskland, blev opfordret til at spionere, hævdede Ricardo i 1968.⁹¹² Owild nævner også ordningen i sine erindringer. OB, der begyndte som professionel smugler i 1970'erne, kendte godt til systemet. Han blev også spurgt om oplysninger: "Ja, de prøvede.. De prøvede virkelig. Det var noget, jeg passede meget på med. Fordi.. De prøvede med mig også. Kan du ikke sætte et kryds på kortet, hvor du.. Du skal tro jeg skal ikke have sat nogle krydser eller nogetsomhelst på nogetsomhelst, de prøvede at få os involverede i et eller andet. Nej, jeg er sgu for fædrelandskærlig". Dem, der gjorde det, var nogle "fædrelandsforrædere", ifølge OB.

Carl Emanuel Petersen var ifølge PET overbevist kommunist, mens senere cigaretsmuglere sandsynligvis ikke var politiske. Smuglerihistorie byder på andre tilfælde, hvor smuglere interagerer med nationale modstandere. Peter Andreas beskriver eksempelvis, hvordan amerikansk-britiske smuglere holdt den franske hær forsynet med fødevarer og våben i 1700-tallet: "it was not a self-conscious political act of rebellion, there was little sympathy for the French cause.. rather it was simply a pragmatic response to a business opportunity".⁹¹³ Det samme gælder smugleriet af Østblokkens cigaretter, selv under en så anspændt konflikt som Den Kolde Krig.

Koldkrigssmugleriet involverede parterne i den systemiske konflikt mellem Vesten og Østblokken, men flere af storsmuglerne så ikke deres smugleri som ideologisk stillingtagen. Carl Emanuel Petersen er den politiske smugler - undtagelsen, der bekræfter reglen.

Det er oplagt at påpege, at småsmuglerne sejlede til Vesttyskland og storsmuglerne til Østtyskland og Polen. Småsmuglerne beskriver dog ikke dette valg som politisk, men som det muliges valg. De politiske implikationer af drukningen af Marianne Jelved-dukken er anderledes end spionsmuglernes samarbejde med DDR eller Polen. Det bærende i aktionen var frustration over afviklingen af en skattet tradition og især en frustration over, at Marianne Jelved ligefrem fremskyndede processen. Det politiske udsagn i drukningen er ikke gennemgående systemkritik,

⁹⁰⁸ Fynsk Aktuelt, 28. november 1966, s. 3

⁹⁰⁹ ST: Diverse oplysninger vedr. smugleri (1968-1971)

⁹¹⁰ Aktuelt, 10. marts 1973 s. 12

⁹¹¹ Se fx Bornholmeren, 21. juni 1968, s. 9

⁹¹² Aktuelt, 5. mar. 1968 s. 1

⁹¹³ Andreas, 23

men mere diffus anti-regulering og anti-afgift. Det er samme budskab, der ses i den føromtalte Bagenkop-Kiel sang, hvor tolderne omtales som "Mogens Lykketofts drenge".

Den lige gyldige stat - statshistorien i smugleriet

Der er en anden statshistorie i det sydfynske smugleri end den, megen af teorien tilsiger. Her forventes smugleri at være en politisk handling på samme bevidsthedsniveau som en tur i stemmeboksen.

Staten *er* en institutionaliseret modstander, men modstanden har form af gnidning, ikke af konfrontation. Det politiserede småsmugleri begrænser sig til kritik af afgifternes størrelse, ikke toldvæsenets eller statens legitimitet. Modstanderperspektivet på staten er således ikke revolutionært. Gnidningsmodstanden er mest udpræget i de perioder, hvor statens udbygning er mest markant. I den sydfynske sammenhæng er smugleri ikke et frontalangreb på statens autoritet, snarere en accepteret leg med autoriteterne, hvor der mand og mand imellem kommenteres på de høje afgifter og den grådige stat. Småsmugleriet i Det sydfynske Øhav har dermed en stor lighed med det norske småsmugleri som beskrevet af Døving og Lavik, der argumenterer for, at smugleriet bedst beskrives som en rituel transgression af loven før tilbagevenden til lovlydighed.

Smugleri udfordrer ikke statens voldsmonopol, men underminerer dens beskatningsmonopol og statens suverænitet over grænserne.⁹¹⁴ På den måde er staten i en større konflikt med smuglerne, end smuglerne er med staten. Det sydfynske smugleri har som kerne et syn på staten som modstander og smugleriet som en legitim sport. Staten skal overlistes.⁹¹⁵ Konflikten på Sydfyn var i højere grad mellem tradition og regulering, end mellem stat og folk. Den fortolkning er parallel til eksempelvis smugleriet ved den nordirske grænse, hvor den modstand, staten mødte, var en "reassertion of older claims and practices"⁹¹⁶.

Forholdet til tolderen er illustrativt. Tolderen var en del af lokalsamfundet, og hans lokale forankring prægede hans handlinger, når han var i tjeneste. Nogle toldere reproducerede smuglernes skel mellem accepteret og ikke-accepteret smugleri og bidrog dermed til legitimeringen af at snyde staten. Modstanden mod toldvæsenet var næsten ritualiseret ombord på skibene, og der har været glæde forbundet med at snyde dem, og den stat, de repræsenterede. Den sydfynske befolkning og især søfolkene fremstår meget lidt autoritetstro på tværs af tid, især sidst i det 20.

⁹¹⁴ En parafase over Norbert Elias' dobbelte monopol. Kwass, 118

⁹¹⁵ Skalknik, 16

⁹¹⁶ Leary, 201

århundrede, hvor ny teknologi og infrastruktur giver langt flere mulighed for at deltage i smuglertrafikken. Man skal lede langt efter hård medborgermoral.

Grundlæggende var smugleri alment accepteret i langt størstedelen af smuglerperioden. En af de mest slående erkendelser i smugleriets historie er dermed statens ligegyldighed. Ligegyldigheden er slående, fordi vi ellers antager, at staten er det modsatte. I forlængelse heraf burde vi se eksplicit politisering i forlængelse af smugleriet, men det ses sjældent. Snarere understreger smugleriet, at staten opfattes som fjern og abstrakt og ikke som den stat, der har en lang tradition for indgriben i danskernes økonomiske liv.⁹¹⁷ Det er især tankevækkende under smugleriets klimaks omkring 1970, hvor velfærdsstaten samtidig udbygges kraftigt: Hvor dybt stikker opbakningen til velfærdsstaten og staten i det hele taget?

Den grundlæggende ligegyldighed overfor statens fordringer til borgeren har en parallel i nyere nationalismeforskning, hvor netop begrebet ”national indifference” har vundet genklang, da det sætter ord på store østeuropæiske befolkningsgruppers apati overfor de nationale konfrontationsnarrativer i første halvdel af det 20. århundrede.⁹¹⁸ Ligegyldigheden er væsentlig at synliggøre, fordi den understreger, at vi skal være varsomme med at overvurdere statens magt og graden af politisering af hverdagen.

Smugleriets historie har et vist element af historie nedefra. Her ser vi statens historie fra bagsiden, ikke belyst af politiske dekretter og ord fra prominente politikere, men med fokus på, hvad der skete i praksis, når lovgivningen mødte borgeren, og borgeren mødte embedsmanden. Vi søger med andre ord det politiske andre steder end i politikken. Ifølge Marcus Rediker undersøger historie nedefra ”the experiences and history-making power of working people who had long been left out of elite, ”top-down” historical narratives”.⁹¹⁹ Centralt her er det historieskabende. Smuglerne har med deres handlinger formet statens udvikling, særligt i højintensitetsperioderne. Samtidig viser udviklingen i det sydfynske smugleri også tydeligt, at smugleriet ikke kan forstås uden de statslige indgreb. Det politiske lag påvirker aktørernes livsverden, der så at sige skal studeres både nedefra og oppefra.

I hele undersøgelsesperioden er Danmark et demokrati, om end fortolkningen heraf fra 1850 til 2000 ændrer sig markant. Det relevante i denne sammenhæng er, at statens vilje, forstået som de

⁹¹⁷ Boje 2014, 38

⁹¹⁸ Se Zahra, Tara: *Kidnapped Souls: National Indifference and the Battle for Children in the Bohemian Lands, 1900–1948*. Cornell, 2011. Se desuden Zahra, Tara: ”Imagined Non-communities: National Indifference as a Category of Analysis” i *Slavic Review*, 2010, vol. 69. No. 1, s. 93-119.

⁹¹⁹ Rediker, Marcus: ”The Poetics of History from Below”. Perspectives on history, The American Historical Association, 1. sep. 2010. URL: <https://www.historians.org/publications-and-directories/perspectives-on-history/september-2010/the-poetics-of-history-from-below> Citeret 14.01.2021.

demokratisk valgte politikeres ønsker, ikke kan føres uproblematisk igennem. Hvis en stærk stat forstås som ” kompetent, rationel, selvstændig beslutningsklar og implementeringsberedt”⁹²⁰ viser smugleriet, at udførelsesdelen halter. Statens mulighed for at håndhæve egen lovgivning fremstår simpelthen mindre potent end forventet. Der er et skarpt skel mellem ideal og praksis. Hvis toldlovgivningen jf. James C. Scott skal hjælpe staten med at se som en stat, så er brillerne dugget kraftigt til.

Den grundlæggende konklusion er derfor, at den danske stat er svag set fra Sydfyn. Når det gælder graden af politisering i hverdagen, så viser smugleriet, at for mange mennesker fyldte staten meget lidt, meget længe. Derfor bliver smugleriets relation til de lokale fællesskaber endnu vigtigere.

⁹²⁰ Nedergaard, Peter: ”Usikkerhed i luften: Vi skal sikre en stærk stat i Danmark”. Indlæg i Berlingske Tidende, 16. juni, 2017. URL: <https://www.berlingske.dk/kommentatorer/usikkerhed-i-luften-vi-skal-sikre-en-staerk-stat-i-danmark> Citeret 14.01.2021.

Kapitel 7: Et andet centrum – stedernes hierarki i Øhavet

Posten på Strynø kunne i 1968 oplyse den tyskfødte strynbo PP om, at en pakke sendt fra dennes mor var tilbageholdt af toldvæsenet. PP skrev resolut til toldvæsenet, at hun ikke havde råd til at besøge sin mor, og at den flaske vin hun var blevet tilsendt, var det eneste, hun havde ønsket sig i fødselsdagsgave. Som for at slå en handel af tilføjede PP sidst i brevet på fejlbehæftet dansk, at der blev smuglet heftigt på øen. En tolder forklædt som fisker ville sikkert afsløre et og andet, mente hun.⁹²¹ Toldvæsenet gennemførte et interview, der kastede lys over de lokale forhold. På Strynø, der havde været plaget af speedbådssmuglerier, var smugleriet blusset op igen, sandsynligvis med udgangspunkt i fiskermiljøet. Oplysningerne var kommet PP i hænde via hendes børn, der på avisruter rundt på øen havde hørt rygter. Tolderne bemærkede i deres rapport, at ”familien lever og har levet meget isoleret og er formentlig ikke godkendt af øboerne, således at der er et modsætningsforhold til stede”.⁹²²

PPs tip var delvist motiveret ud fra, at hun stod uden for øboernes fællesskab. Et fællesskab, der hellere dækkede over den smuglende nabo, end man stak ham til toldvæsenet. Hvad fortæller smugleriet os om, hvordan sydfynboerne strukturerede verden geografisk?

Smugleriets geografiske perspektiv er omdiskuteret. Særligt i kolonihistoriske behandlinger udlægges smugleri som et udtryk for periferiens modstand mod statens centrum, men også i behandlingen af europæisk smugleri ses centrum-periferi fortolkningen.⁹²³ Denne fortolkning står overfor et samhandelsperspektiv, især eksemplificeret af Morieux, hvor smugleriet ikke er et udtryk for modstand, men et udtryk for grænselandets orientering over grænsen, væk fra centrum.

Der undersøges dermed i kapitlet, hvorvidt og hvordan man i Øhavet oplevede asymmetri og så sig som periferi, og hvordan centrum vs. periferi konstrueres forskelligt i tid og rum. Kapitlet er bygget op omkring en strukturalistisk undersøgelse af, hvilke fællesskaber, der smuglede hvornår, og hvilken rolle smugleriet spillede i disses opfattelse af stedernes hierarki og fællesskabernes afgrænsning.

Midt i verden

Da Peder Tommerup var præst på Drejø i starten af 1800-tallet, kunne han referere et møde mellem Amtsprovst Boegh og en af Drejøs gamle koner. Provsten sagde, ”I Folk boe godt her, og Eders Øe ligger ret godt paa et ønskeligt Sted”. Den gamle kone svarede, ”Ja, Faer! En Miil til

⁹²¹ ST: Diverse oplysninger vedr. smugleri (1968-1971)

⁹²² ST: Diverse oplysninger vedr. smugleri (1968-1971)

⁹²³ Se Knutson s. 261, hvor smugleriet ligeledes ses som et udtryk for modsætningen urban/rural.

Taasinge, een til Fyn og een til Ærøe, Herre Gud! At dog Drejøe er lagt midt i Verden”.⁹²⁴ Tommerup citerer konen, velsagtens fordi antagelsen om, at Drejø ligger midt i verden, er fremmedartet, hvis man ikke er øbo. Citatet får på den måde en skæv karakter, men den understreger, at beboerne på de sydfynske øer ikke nødvendigvis opfattede sig selv som beboere i en periferi.

Øhavet rummer forskellige grader af periferi, dengang som nu. I undersøgelsesperiodens begyndelse lå Ærø eksempelvis midt i Helstaten, mens området i år 2000 var blevet mere perifert i infrastrukturel og geografisk forstand. Lukningen af Marstal-Rudkøbing færgeren i 2013 og Bagenkop-Kiel omkring årtusindskiftet medførte, at både Marstal og Bagenkop lå for enden af en blind vej. I begge byer italesættes historisk en vis fornemmelse af asymmetri til staten. Albert E. Boye fortæller i sine erindringer, at: ”Marstals beboere altid har været stedmoderligt behandlet af staten med hensyn til de offentlige lokaler og betjeningen i samme”.⁹²⁵ Ifølge Boye var der ”russiske” tilstande i post-, telegraf- og toldvæsenet. Embedsmændene opførte sig i mange tilfælde højest illoyalt, ja som oftest brutalt i udførelsen af tjeneste overfor befolkningen.⁹²⁶ Postmesteren var ikke bange for at lade folk vide, at ”han, postmesteren, var statens tjener, men ikke tjener for befolkningen. Stakkels mand, der i sin højhedstanke forglemte, at uden folk – ingen stat”.⁹²⁷

Denne artikulation af distance til staten har også nylige eksempler. I 2016 blev Eriks Hale ved Marstal gennembrudt af en vinterstorm. Den nye rende kunne ikke umiddelbart opfyldes pga. kystlovgivningen og det truede Marstals livsnerve; havnen. Museumsleder Erik Kromann udtalte til TV2FYN, at ”bureaukratiet sidder jo på bekvem afstand bagved termoruder”⁹²⁸ og han mente derfor, at ”Vorherre nok ville trille nogle sten i renden i løbet af natten.”⁹²⁹ Det var ikke selvtægt, pointerede han, men et udslag af barnetro. Næste dag var renden fyldt op.

Grundlæggende har flere lokale fællesskaber i Øhavet haft udpræget autonomi, som ovenstående sag også viser. Højrup betoner autonomien i ø-samfundene, der ofte var reelt selvregulerende og uden faste myndigheder.⁹³⁰ Småøerne var selvregulerende fællesskaber, der satte øens lov over kongens lov.⁹³¹ Småøernes involvering i smugleri findes primært i 1700-tallet, hvor hele øer var smuglerreder. Bågø i Lillebælt var under grevskabet Wedellsborg, der som selvstændig administrativ enhed beskyttede øboerne og profiterede af smugleriet. Når tolderne gik i land, fik de

⁹²⁴ Tommerup, 53

⁹²⁵ Boye, 63

⁹²⁶ Boye, 64

⁹²⁷ Boye, 65

⁹²⁸ 0.36 Indslag på TV2FYN: <https://www.tv2fyn.dk/aero/museumsinspektor-pa-aero-det-er-ikke-selvtægt>

⁹²⁹ 3.11 Indslag på TV2FYN: <https://www.tv2fyn.dk/aero/renderen-i-eriks-hale-stoppet-til>

⁹³⁰ Højrup 2017, 6

⁹³¹ Dupont, 18

da også at vide, at øboerne "ikke havde med kongen at bestille; de dependede af ingen uden grevskabet, deres forvalter og hr. greven, deres foresatte øvrighed".⁹³² Oppositionsfølelse er af etnografer blevet koblet til geografiske rammer på småøer, hvor der er et skarpt skel mellem dem og os.⁹³³ Som det ses i næste afsnit, har det i undersøgelsesperioden ikke været småøerne, der har været mest markante, når det gælder smugleri, men mindre bysamfund på de større øer. I forlængelse heraf er det værd at overveje, om et studie af smugleriet 1700-1850 ville bibringe andre resultater, der måske i højere grad ville mindre om de politiseringsstrukturer, der ses eksempelvis i Caribien.

Småsmuglerne sætter sig ikke udenfor det nationale fællesskab, og smugleriet opleves ikke som unationalt. Snarere har det centrale i hverdagen været et modsætningsforhold til andre lokalsamfund og stærk lokalpatriotisme.⁹³⁴ På sejlskibene sagde man, at der ikke skulle være flere strynboer ombord end master, ellers ville de skabe problemer i kraft af deres fælles tilhørsforhold. Hvis sømændene kunne, så opsøgte de i havn skibe fra samme områder som dem selv. Erik Rasmussen fortæller indgående om at møde marstallere eller ommelboere i andre havne og hvordan man så fik en Ommel-snak.⁹³⁵ Rækkefølgen var, at man opsøgte skibe fra egen by eller ø først og dernæst skibe fra andre dele af Øhavet.

Der var også modsætningsforhold. Konkurrencen mellem toldstederne på Ærø stammer fra opdelingen af øen efter 1634.⁹³⁶ Peter Henningsen har eksempelvis dokumenteret den lange ærøske tradition for konflikt set gennem den såkaldte "Færgekrig". Ærø blev betjent af fire underskudsgivende færgeruter, men tilløb til at lukke en eller flere af ruterne, var voldsomt upopulære. Hver by ville have sin færge.⁹³⁷

I Bagenkop opfattede man bønderne udenfor fiskerbyens grænser med mistro. Bl.a. lærte fiskerbørnene at tisse op af et af de lokale bønders erindringssteder, en mindesten over foregangsmændene fra udtørringen af Magleby Nor, der netop var gået ud over bagenkopperne.⁹³⁸ Mindestenstisseriet og fortællingerne derom kan ifølge etnologen Eske Wohlfahrt give Bagenkop indtryk af at være et "lukket og selvtilstrækkeligt samfund".⁹³⁹ Søfartssamfundene var dog ikke kun

⁹³² Pedersen, 248-249

⁹³³ Hoeger, 1

⁹³⁴ Samme betoning af det lokale fællesskab findes i Sine Lundby Christensens speciale med den geniale titel "Er Ærøboere Danskere? Forestillinger om befolkningens tilhørsforhold på Ærø 1834-1848" fra RUC, 2004, hvor det påvises, at ærøboerne var relativt pragmatiske og a-nationale frem imod 1848. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/12515314.pdf> Cit. 19.02.2021

⁹³⁵ Rasmussen, 233

⁹³⁶ Mygh, 48

⁹³⁷ Henningsen, P., 2011, 10

⁹³⁸ Wohlfahrt, 19

⁹³⁹ Wohlfahrt, 38

kendetegnet af lukkethed. Selvom langt de fleste skibe var lokalt bygget, lokalt befragtet og lokalt ejet, så udvekslede man mandskab på tværs af Øhavet. Bagenkopperne sejlede eksempelvis hyppigt på Marstal-skibe og brugte indtjeningen som indskud til deres første fiskefartøjer.⁹⁴⁰

Fortællingerne om de andre skal ses som en social kode, hvor man bekræfter sit tilholdsforhold til en bestemt lokalitet.

Der var ikke udpræget regional eller faglig solidaritet. I en smuglersag fra starten af 1950'erne blev flere Bagenkop-fiskere i Esbjerg fundet skyldige i indsmugling af proviant indkøbt i udlandet og fik flere store bøder. I forbindelse med sagsfremstillingen klagede nogle af bagenkopperne over, at det var dem der fik bøder, da der altså blev "holdt meget større fester hos fiskerne fra Lundeborg".⁹⁴¹ De udtrykte sågar forbløffelse over, at toldvæsenet ikke havde opdaget noget, for det var ikke gået stille af sig. Der indløb derfor et brev til toldkammeret i Svendborg, der fik opsporet de pågældende fiskere. Det drejede sig om besætningen på fire i Lundeborg hjemmehørende skibe, der alle havde været gennem Kieler-kanalen og havde provianteret stort hos en bestemt skibsprovianteringshandler i Holtenau. På turen fra kanalens udløb i Vesterhavet og til Esbjerg havde man ikke fisket, men forbrugt af de meget store mængder proviant, man havde taget ombord. Den 18 timer lange tur havde de fire kuttere tilbragt side om side, bundet sammen i druk, hvorfor ingen af fiskerne kunne svare på, hvor meget der reelt var blevet forbrugt, inden man nåede den danske toldgrænse. Fiskerne forsvarede sig med, at deres hensigt ikke havde været indsmugling, da de ikke forsøgte at landsætte forsyningerne. Bagenkopperne forsøger altså at trække lundeborgenserne med i faldet.

Disse spændinger gør det værd at overveje Øhavets status som region. Det sydfynske Øhav er ikke et historisk landskab på samme måde som fx Himmerland eller Thy. Som betegnelse er "Det sydfynske Øhav" af relativ ny dato - det dukker først op i aviserne i 1920'erne. Tidligere har området været kaldt øerne syd for Fyn eller de sydfynske øer. Historisk har Øhavet været forbundet af vandet og en fælles maritim kultur, der med udveksling af søfolk, teknologi, skibe og varer har skabt tæt samhandel. De mange små og mellemstore øer og deres stærke lokale identitet giver Øhavet, også i dag, et fragmenteret udtryk. Et godt eksempel er, at de bestræbelser der har været på at lave museumsfusioner på tværs af kommunalgrænser, har lidt skibbrud på netop stærk lokalpatriotisme. Øhavsmuseet, der var en fusion af Langelands Museum og Faaborg Kulturhistoriske Museum, blev dannet i 2010. Langelænderne følte sig gradvist forfordelt af

⁹⁴⁰ Wohlfahrt, 12

⁹⁴¹ ST, Anholdelsesregnskaber 1952: "Lundeborgsagerne"

Øhavsmuseets ledelse og centralisering i Faaborg, hvorefter parterne gennemgik en ”skilsmisse”⁹⁴² i 2014. Der er ikke nogen, der siger, eller har sagt, at de kommer fra Det sydfynske Øhav. De kommer fra Svendborg, Ærø, Langeland eller Drejø. Det giver derfor ikke mening at tale om Øhavet i samlet identitetsmæssig forstand.

De lokale fællesskaber kan dog stå sammen, når de trues udefra. Da en embedsmandsrapport i 2000 foreslog at nedlægge Marstal Navigationsskole, øens vigtigste, videregående uddannelsesinstitution, engagerede ærøboere fra hele øen sig i kampen for bevarelsen bl.a. ved demonstrationer i København, og borgmestrene holdt fælles møde med uddannelsesministeren. I tilfældet med den foreslåede lukning, artikuleredes ikke et modsætningsforhold til staten og nationen, men en modsætning til søfartsstyrelsen, der var afsender på forslaget. Da lukningen blev afblæst, kørte den lokale radioforhandler rundt i en hjemmelavet højtalervogn og bekendtgjorde budskabet.⁹⁴³ Der er altså tale om en høj grad af lokalpatriotisme, der især var tydeligt i brugen af Ærøs flag. Navigationsskolen havde været lukningstruet før, og også her, i 1959, blev der fremsat ønsker om selvstændighed.⁹⁴⁴ I disse tilfælde bruges center/periferi-narrativet strategisk til at fremme øens formål.

Maritime regioner lader sig ikke så let afgrænse, da de er i konstant forbindelse med andre regioner. En vis homogenitet, når det gælder erhvervsstruktur og geografisk orientering giver Øhavet mening som regional betegnelse. Det lokale har forrang fremfor det regionale og nationale fællesskab, men det opleves ikke som en modsætning. Den lokale stolthed giver ikke grund til at antage, at man har følt sig om værende bosat i en geografisk periferi i store dele af undersøgelsesperioden.

Smuglende fællesskaber

Tolderne italesatte sidst i 1800-tallet en konsekvent forskel mellem købstaden og kysten, hvor købstaden var det regulerede og kontrollerede område med god moral, hvorimod kysten som bredt begreb var ukontrolleret, åbent og venligtsindet overfor smugleri. Toldvæsenets bekymring gik primært på dem, der boede på kysterne eller på øerne. Det var beboerne uden for købstæderne, der havde muligheden for at krydse grænserne upåagtet og undgå toldvæsenet, som det ses i sagerne fra Lyø. Periferien udgjorde et kontrolproblem, hvor cirkulationen af illegale varer ind til centeret begyndte.

⁹⁴² Kasper Schultz Lund: “ Inspektørs farvel sender Langeland Museum i tænkeboks – vil gerne samarbejde mere”. Kulturmonitor, 17. juni 2019. URL: <https://www.kulturmonitor.dk/inspektoers-farvel-sender-langeland-museum-i-taenkeboks-vil-gerne-samarbejde-mere/> Citeret 14.01.2021.

⁹⁴³ Jyllands-Posten, 8. februar 2000, 3. sek. 3, s. 2.

⁹⁴⁴ Rosendahl, 28

Bekymringen over geografien er en rød tråd i hele undersøgelsesperioden. Øhavet har en høj grad af det, antropologen James C. Scott har kaldt geografisk friktion: Et landskab, der hindrer kontrol. Smuglerne udnyttede landskabet til natlige landsætninger, stak af over det lave vand, hvor tolderne ikke kunne efterfølge dem, eller gravede deres last ned på ubeboede holme.⁹⁴⁵ Smuglerne var sidst i 1800-tallet ofte sømænd eller handlende, der i kraft af deres erhverv krydsede grænser og dermed havde adgang til fremmede markeder og produkter og kendte land- og vandskabet særdeles godt. Toldvæsenet ser på tværs af tid Øhavets landskab med ubeboede holme, mange landsætningssteder og lange kystlinje som vanskeligt kontrollérbart. Øhavet optræder som led i en forestillet geografi, hvor kysten og selve havet kontinuerligt er en udfordring.



De første søkort over Øhavet blev tegnet af Jens Sørensen sidst i 1600-tallet. Her ses Tåsinge med vest øverst og Svendborg yderst til højre på kortet. De lave dybder er tydelige, særligt syd for Tåsinge. Det gav stedkendte smuglere en fordel op til moderne tid. Kort: Geodatastyrelsen.

Flere små lokalsamfund, der stod i tæt forbindelse til de maritime erhverv, kan i perioder karakteriseres som smuglende fællesskaber, hvor smugleriet var en norm. I perioden fra 1900-

⁹⁴⁵ Fx på Bredholm. Bornholms Social-Demokrat, 16. sep. 1922, s. 2

2000 gjaldt bekymringen især mindre byer som Marstal, Bagenkop og Søby, der for bierhvervssmuglerne og fiskerne var lukkede samfund med det, Peter Leary har kaldt en "culture of complicity" – man dækkede over hinanden. Smugleriet fandt ikke kun sted i de afgrænsede fællesskaber, men havde særligt gode vilkår her. En mulig forklaring er, at de mindre maritime bysamfund havde få embedsfolk og standspersoner, og dermed en ret flad social struktur.⁹⁴⁶

Carlo Ginzburg har argumenteret for, at forholdet mellem transgression og norm i særlige omstændigheder kan vendes på hovedet, så transgressionen bliver norm.⁹⁴⁷ Et eksempel på smugleriet som norm fremtræder i et anonymt brev, som tolderen på Ærø modtog i 1918. Tippet var foranlediget af, at en tyskfødt søbybo ved navn Heinrich Meyer var ved at udkonkurrere den lokale fiskehandler.⁹⁴⁸ Da Heinrich kaldes ind til forhør, kan han ikke forstå, at den maritime tuskhandel han har drevet med tyske skibe skulle være ulovlig: Alle gjorde det jo. Heinrich afslører uforvarende en social norm om smugleri i Søbys fiskermiljø. Det samme gælder til en vis grad for andre dele af den sorte økonomi. Mogensén har påvist, hvordan landområder systematisk underudfyldte deres selvangivelse på den indkomstskat, der blev indført i 1903, sandsynligvis med politisk støtte fra ledelserne i de dengang talrige sognekommuner.⁹⁴⁹ Også i 1980'erne var der betydelige regionale forskelle, hvor eksempelvis fynboer og jyder samt landområder generelt var overrepræsenteret, når det gjaldt sort arbejde. I Rockwool Fondens Sorte Danmarkskort fra 2015 er der stadig forskel mellem de største byer og landområderne, men de sydfynske kommuner skiller sig (i modsætning til Vestjylland) ikke nævneværdigt ud.⁹⁵⁰ Det antyder en udglatning af forskellen mellem land og by, når det gælder moralsk økonomi.

De små samfund har i relation til smugleriet nogle særlige dynamikker. Tavsheden er vigtig. I 1968 omtales Bagenkop som en næsten siciliansk smuglerrede, hvor junglens lov angives at være den primære lov. Nogle af byens beboere havde advaret toldvæsenet om en smuglersag, hvor flere bagenkoppere forsynede store odenseanske arbejdspladser med smuglervarer. Angiverne blev efter dommen forfulgt med hærværk, rudeknusninger og trukne knive. Den lokale overbetjent fra Humble anbefalede til sidst de forfulgte at rotte sig sammen og slå igen: "før tror jeg ikke der bliver ro i byen", som han sagde til avisen. En af de forfulgte, der flygtede fra byen, udtalte: "Enhver der sladrer, sætter sig udenfor samfundet. Det er de barske realiteter".⁹⁵¹

⁹⁴⁶ Christiansen, P. 2020, 59

⁹⁴⁷ Leary, 151

⁹⁴⁸ Ærøskøbing og Ærø by- og hrd.foged: Dokumenter vedr. smugleri ved Leby (1913-1919)

⁹⁴⁹ Mogensén, 116

⁹⁵⁰ Skov, 6

⁹⁵¹ Ny Dag (Lolland), 6. nov. 1968 s. 1

Tolderen BB bemærkede sammenholdet i de små samfund under et besøg i Marstal og bruger i dag udtrykket ”sammenspist”. Bemærkningen falder efter, at BB opdagede et større smugleri, hvor en coaster ankrede op syd for byen, hvorefter en motorbåd hentede større mængder gods ind til Marstal: ”Jeg kørte i en Fiat 1000. Den var faktisk fyldt op med kasser. Der stod navne på dem, der skulle have varerne. Fuldstændig til grin. Vi kørte kraftedme ud til adresser i Marstal indenfor det næste døgn og skrev regninger ud. Det var bestillingsvarer jo. Der var mange bestillinger. Flere papkasser fyldt op med julegaver. Det var spiritus og cigaretter.” Sammenspistheden stammede især fra det den fornemmelse BB havde af, at rederne og skibsmæglerne godt vidste, hvad der foregik og sandsynligvis selv profiterede fra det.

Det bidrager til smugleriets legitimitet i lokalsamfundet, at smugleriet, som det sorte arbejde, ikke er en forbrydelse vendt mod det lokale fællesskab, men en handling, der vender sin brod væk fra det lokale. Smugleriet er med til at afgrænse det lokale fællesskab fra dem udenfor. Det gælder i høj grad også fortællingerne om smugleriet. Ifølge Wohlfahrt bruges bagenkoppernes fortællinger til ”gensidigt at bekræfte hinandens tilhørsforhold til byen”.⁹⁵² Fortællingerne om smugleri artikulerede lokal identitet. Smugleriets sammenhæng med den lokale identitet er forbeholdt statens periferi, hvor smugleriet er muligt. Det gør smuglerfortællingerne til en indlejret del af livet og identiteten i grænselandet, hvor smugleriet var en norm, der forankrede oplevelsen af staten som modstander af lokalsamfundet.

Fartøjet som sted

Smugleri på erhvervsfartøjer foregår i hele undersøgelsesperioden, og spritfærgerne og lystbådene spiller en markant rolle sidst i perioden. Som sted er fartøjet en fast bestanddel i Øhavets geografi, særligt når man tænker på traditionen for hjemmebesætninger i sejlskibstiden.⁹⁵³ Hvad var smugleriets relation til fartøjet som sted?

Fælles for de nævnte fartøjstyper er, at fartøjet skaber skel mellem dem ombord, og dem, der ikke er - og især dem, der inkvirerer.⁹⁵⁴ Erhvervsfartøjet var som et hjem, hvor toldernes kontrol kunne opleves som et angreb på privatlivets fred.⁹⁵⁵ Ombord danner skibssiderne rammen om et sejrende fællesskab, der i sin natur er situationelt.⁹⁵⁶ Fællesskabet bevæger sig konstant i brudfladen

⁹⁵² Wohlfahrt, 64

⁹⁵³ Michel Foucault var en af de første til at foreslå skibet som et særligt sted, defineret af sin løsrevethed. Her er pointen derimod, at selvom skibet er et distinkt sted, så er det ikke løsrevet – båndet til hjemmet er ikke kappet. Se Pugh, 1044

⁹⁵⁴ Mack, 137f

⁹⁵⁵ Kløvedal, 119

⁹⁵⁶ Se bl.a. Østergaard samt Mortensøn 1987, 337. Fartøjet som midlertidig organisation samt de sociale dynamikker ombord er et selvstændigt forskningsfelt. Se gennemgang i: Reyes, Victorie: “Port of call - How Ships Shape Foreign-Local Encounters” i *Social Forces*, Volume 96, Issue 3, March 2018, s. 1097–1118.

mellem stater, hvor smugleriet opstår. Det er smugleriets sammenhæng med fællesskabet ombord, der er oplagt at undersøge i denne sammenhæng.

Der var, især i ældre tid, et skarpt hierarki ombord, hvor kaptajnen havde stor magt over besætningsmedlemmerne og lovmæssigt krav på respekt, lydighed og ædruelighed.⁹⁵⁷ Han havde kontrol med søfolkenes søfartsbøger. Hvis en sømand ikke brød sig om vilkårene eller havde fået en bedre hyre på et andet skib, ville et brud på forhyringskontrakten resultere i manglende betaling eller, endnu værre, en sigtelse for rømning.

Hierarkiet kunne spille en vigtig rolle ift. smugleri. Det gjaldt især, når kaptajnen var protagonist og krævede besætningens deltagelse. I en Svendborg-sag fra begyndelsen af 1950'erne er dette ganske tydeligt. Matroserne måtte ikke afmønstre for kaptajnen, der frygtede, at de ville afgive forklaring til toldvæsenet om kaptajnens smugleraktiviteter.⁹⁵⁸ Fra andre sager, hvor kaptajnen krævede sin besætnings deltagelse, ses det, at alle fik bøder.⁹⁵⁹ Besætningen fik således ikke straffrihed ved at henvise til ordrer. Ifølge toldvæsenet kunne kaptajnerne ikke undsige sig ansvar for deres skibe og deres besætning. I et cirkulære om hemmelige rum antages det, at det er besætningen, der står for smugleriet og har indrettet rummene, men at det er kaptajnens ansvar at kende sit skib, hvis det er under 300 tons.⁹⁶⁰

Der er talrige sager, hvor flere besætningsmedlemmer ombord på det samme skib smuglede uden kaptajnens vidende eller med hans stille accept.⁹⁶¹ Smugleri var sandsynligvis sjældent et samarbejde mellem kaptajn og besætning – dertil var skellet mellem for og agter for stort, især på større skibe. For besætningsmedlemmerne var det noget man gjorde sammen, eller også dækkede man over hinanden. Kaj Lund, der ellers fremstiller sig selv som ganske regelret, fortæller, at overtrædelser af sømandsloven krævede solidaritet blandt besætningens medlemmer, eksempelvis når det gjaldt indsmugling af spiritus ombord uden tilladelse fra kaptajnen.⁹⁶² Skellet mellem for og agter prægede også den moralske økonomi på andre måder, det gav sig fx til udtryk i, at tyveri af mad fra skibets beholdning var helt legitimt, hvis forplejningen blev vurderet til at være for ussel.⁹⁶³ I kap. 4 blev der fremhævet flere eksempler på, at ungmænd og nye matroser blev oplært i smugleri af ældre besætningsmedlemmer som led i integrationen i skibets fællesskab. Smugleriet knytter sig her an til sømændenes tradition for føring af eget gods.

⁹⁵⁷ Se fx Søloven af 1892, § 77 og 78.

⁹⁵⁸ ST, Anholdelsesregnskaber 1954-56

⁹⁵⁹ ST, Anholdelsesregnskaber, 1952-55

⁹⁶⁰ OØ, Journalsager vedr bekæmpelse af spritsmuglerier, dec 1962. Cirkulærskrivelse D.nr 2/1954.

⁹⁶¹ OØ, Rapportsager 1921 se desuden ST, Anholdelsesregnskaber 1952-55

⁹⁶² Lund, 188

⁹⁶³ Mortensøn 1987, 482

For lystsejlersmuglerne spillede fællesskabet på skibet ligeledes en rolle. Her var besætningen ofte markant mindre, uden det samme formelle hierarki og smugleriet udgjorde ofte selve turens formål, hvor den for erhvervssøfolkene var et biprodukt af rejsen. For lystsejlerne var smugleriet en oplevelse, de delte med hinanden. Lystsejlerne smuglede i flok, ofte med gode venner, hvor alle ombordværende var engageret i smugleriet. Lystsejlerne delte spændingen, indkøbet og bøden in solidum, hvis det blev opdaget.

På færgerne var passagerantallet markant større og med et skel mellem stamgæster og nytilkomne. Der kan alligevel spores ansatser til et eller flere fartøjsfællesskaber ombord. Besætningen, stamgæsterne og turisterne var bogstaveligt i samme båd. Hvis tolderne stod og ventede ved Bagenkop eller i Faaborg, og nogle så det, så spredte informationen, nervøsiteten, latteren og anbefalingerne sig blandt de ombordværende. Færgesmugleriets situationelle fællesskab vandrede også over i turistbusserne. IB fortæller om følelsen af samhørighed med familien, når tolderne var gået forbi dem i bussen og ikke havde fundet deres smuglervarer. Smugleri var en fælles oplevelse og færgen et socialt rum. I eftertidens fortælling om spritfærgerne står det sociale aspekt – kortklubben på øverste dæk – ganske stærkt.

Skibet som sted har været genstand for debat, når det kommer til sømænds identitet og politiske engagement. Kriminalitetshistorikeren Johan Heinsen har argumenteret for, at der har hersket en særlig oppositionskultur blandt sømænd fra det 17. til det 19. århundrede. Heinsen argumenterer for at sømænd, og her i særlig grad de langfarende sejlere, skal studeres som en særlig klasse, da deres liv adskilte sig markant fra byboeres og bønders ved at være stærkt globaliseret. Sømændene havde i Heinsens optik en "culture of crime", der kom til udtryk i kollektive og antiautoritære handlinger blandt andet gennem mytteri, tyveri, vold, druk og opsætsighed.⁹⁶⁴ Skibet bliver dermed et sted med stort potentiale for opposition.⁹⁶⁵

Hvordan passer teorien om skibet som oppositionelt sted på de sydfynske fartøjer? Udover at de sydfynske søfolk tidligt i undersøgelsesperioden primært befandt sig i den nære fart, og deres liv kun kan beskrives som delvist globaliseret, da de for de flestes vedkommende sejlede i hjemmebesætninger, kan teorien ikke appliceres på lystsejlerne, fiskerne og færgesmuglerne. De interviewede søfolk refererer selv til deres handlinger som foranlediget af behovet for lommepenge, gode historier eller social anerkendelse. Kaptajnernes hyppige deltagelse peger på, at det ikke er magtkritik internt på skibet, der er udgangspunktet for fartøjssmugleriet. Snarere bliver det praksisfællesskab, som især erhvervsfartøjet kan karakteriseres som, et fællesskab, hvor de

⁹⁶⁴ Heinsen, 118.

⁹⁶⁵ Rediker anser i forlængelse heraf selve havet som et oppositionelt rum. Rediker, 2

ombordværende, eller dele heraf, beskæftiger sig med smugleri i modsætning til verden på den anden side af lønningen.

Skibet er et socialt rum, et situationelt centrum, hvor toldvæsenet tilhører periferien – verden udenfor. Den enkelte besætning kan dermed have en stedsspecifik ”culture of crime”, men det er vanskeligt at applicere begrebet på sømandserhvervet som helhed, især når det gælder søfolk som de sydfynske, der ofte bibeholdt en forbindelse til hjemstavnen og dets sociale kontrol. Fartøjets modsætningsforhold til verden på den anden side af skibssiden, er et spejl af de smuglende fællesskabers modvilje mod de andre udenfor by- eller øgrænsen. Det vigtigste skel i relation til smugleriet er således ikke mellem center og periferi, men mellem lokal og ikke-lokal, ombord eller ikke-ombord.

Nettet strammes

Den maritime infrastruktur og forbindelserne på kryds og tværs af Østersøen er tydeligvis afgørende parametre i smugleriets udvikling. Særligt betød ny maritim infrastruktur i 1960’erne, at brede, nye målgrupper fik adgang til tyske varer. Hvordan udviklede infrastrukturen sig i Øhavet i undersøgelsesperioden og hvad siger det om Øhavet som rum?

I 1850 var Øhavet bundet sammen af sejlfærger og pakETFart.⁹⁶⁶ På småøerne brugte øboerne deres sejljoller, smakker, til at sejle varer til og fra øerne, samt til at opretholde kontakt til naboøerne. Fra 1860’erne begyndte dampskibe i større stil at gøre deres entre i området og gjorde transporten mellem købstæderne på de større øer mere regelmæssig. Svendborg fik jernbaneforbindelse til Odense i 1876, og samtidig oprettedes dampskibsbetjeningen af Svendborgsund med sundfarten. Faaborg fik forbindelse til Ringe og senere Nyborg i 1882 og 1897. Langelandsbanen, der gik fra Rudkøbing til Bagenkop og havde en sidebane til Spodsbjerg, blev etableret i 1911. Flere dampskibsruter pegede ud af Øhavet, eksempelvis færgeruten Faaborg-Mommark, Lohals-Korsør og Spodsbjerg-Nakskov, der kobledes Øhavet på nationale netværk. Andre dampskibsruter forbandt Øhavet til Kiel og Lübeck.⁹⁶⁷

De mange nationale infrastrukturelle projekter fra 1930’erne og frem foregik ”indenfor kortet”, som Steen Bo Frandsen har bemærket. Nationalstaten blev knyttet tættere sammen og i særdeles knyttet tættere til København.⁹⁶⁸ Det mærkede man også i Øhavet, hvor store broprojekter i 1960’erne skabte forbindelse fra Fyn til Langeland og fik lokale til at advare mod københavneri.

⁹⁶⁶ Se Mortensøn 2002, 34

⁹⁶⁷ Nørgaard, Hans: ”Sydfyenske Dampskibsselskab de første 50 år - 1875-1925”. URL: <https://fynhistorie.dis-danmark.dk/node/13426>. Citeret 16.02.2021

⁹⁶⁸ Frandsen 2019, 28

Under indtryk af den stigende privatbilisme og flere last- og varebiler på vejene bortfaldt de sidste paketter. Ole Mortensøn konkluderer, at i 1970 havde ”landtransporten besejret søtransporten”, når det gjaldt indenrigstrafik.⁹⁶⁹ De infrastrukturelle projekter, der pegede ud af kortet – i Øhavet mod fx Kiel eller Gelting, var i overvejende grad privatfinansierede.

Færgeruterne til de ikke-brofaste øer er i 2021 i vid udstrækning kommunale og koncentrerede i centerbyerne. Hvor forbindelserne før havde form af et spindelvæv på kryds af Øhavet, hvor man kunne komme fra ø til ø ganske nemt med lokale fartøjer eller egen båd, skal man nu forbi den lokale købstad. Birkholm og Skarø ligger få kilometer fra hinanden i fugleflugt, men hvis en birkholmbo i dag skal til Skarø med offentlig transport, går turen først til Marstal med postbåd, dernæst med færge til Rudkøbing, med bus til Svendborg og fra Svendborg med færge til Skarø. Birkholmboen kan også tage fra Marstal til Ærøskøbing og derfra med færge til Svendborg, vinke til Skarø på vejen, mens færgen sejler forbi, gå i land i Svendborg, og tage færgen herfra til Skarø. Det er blevet tiltagende svært at krydse kommunegrænser i Øhavet – et forhold, der vanskeliggør forbindelserne internt.

Centraliseringsbestræbelserne har kontinuerligt, og især i de sidste årtier af det 20. århundrede, ført til artikulering af periferibevidsthed især på Langeland og Ærø. Det sker i en periode med nye medier, stærkere statsstyre af kommunerne, centraliseringsreformer, afindustrialisering, nedgang i traditionelle maritime erhverv og en fraflytning, der har medført, at bl.a. Ærø og Langeland i 2021 har omkring halvdelen af de beboere, de havde for 100 år siden. Øhavet er blevet trukket tættere på centrum, blevet mere afhængig af staten – og det bidrager til den øgede italesættelse af området som geografisk periferi. Således skrives der i Marstal Søfartshistorie fra år 2000 sarkastisk om ”centraliseringens velsignelser” og rationaliseringens ditto.⁹⁷⁰

Det understreger infrastrukturens orientering. Øhavets forbindelser over grænsen til Tyskland er væk, mens forbindelserne internt i nationalstaten er styrket. Hvis man inddrager de maritime erhverv i denne betragtning, så er det tydeligt, at der er sket en afvikling af forbindelsen sydover. Coasterne og fiskefartøjerne er så få, at lystsejlerne reelt er alene om at krydse grænsen. Fraværet af maritime forbindelser i det maritime rum gør området til periferi. Det er i den kontekst, at man skal forstå faaborgensernes, bagenkoppernes og især marstallernes vedholdende lokale kamp for færgeforbindelser, både indenfor og udenfor kortet. Det er en kamp imod at blive gjort til periferi. Hvis man anlægger denne vinkel, bliver Øhavet først infrastrukturel periferi omkring årtusindskiftet – senere, end hvad der ellers antages.

⁹⁶⁹ Mortensøn 2002, 23

⁹⁷⁰ Hermansen 2000, 237

Statens indgriben i hverdags- og erhvervsliv intensiveres kraftigt i undersøgelsesperioden. Havet går i store dele af undersøgelsesperioden fri af den udvikling og har karakter af et ureguleret rum, hvor man kan mødes fjernt fra statens kontrolinstanser. Kontrollen af havet (og dermed af den maritime periferi) med overvågningsteknologier som radar og satellit sidst i det 20. århundrede har inddraget havet i statens magtsfære på en helt ny måde. Det er i den kontekst, at man skal se nylige forslag om at installere kameraer på danske fiskefartøjer.⁹⁷¹ Nettet er blevet strammet.

Et andet centrum

Øhavets nærhed til Tyskland har i hele undersøgelsesperioden været et vigtigt parameter i udviklingen af de maritime erhverv. Forbindelserne på kryds og tværs i den vestlige del af Østersøen har været definerende for samtlige købstæder og bysamfund i området fra de første bydannelser i middelalderen og frem til det 20. århundrede. Bagenkop er et oplagt eksempel. I starten af 1900-tallet havde Bagenkopperne en tyskpræget materiel kultur, mange tyske lånegloser og man kunne tilmed anvende tyske mark i byens butikker.⁹⁷² Wohlfahrt fortæller, hvordan fiskerne i Bagenkop kunne sejle deres fisk direkte til fiskemarkedet i Kiel fremfor at afsætte det i fjernere danske havne.⁹⁷³ Når handlen med Tyskland var god, var placeringen ligeså, men når handlen var dårlig, var Bagenkop blot en ”meget afsiddesliggende fiskerihavn med yderst dårlige afsætningsmuligheder”.⁹⁷⁴ Nærheden gik begge veje. Efter Første Verdenskrig, hvor Tyskland var i indre kaos med matrosrevolutioner, sult og nød, var der deciderede tyske pirater, der foretog natlige tyvetogter til Ærø. Øboerne kunne herefter rekvirere beskyttelse fra danske ubådsbesætninger, der lagde til i Ærøskøbing.⁹⁷⁵

Smugleriet viser omfattende og vedvarende regional integration med byer og områder i det nuværende Nordtyskland. Beboerne i området orienterede sig naturligt mod syd, mod et andet center, henover en grænse, der ikke kan ses eller mærkes. Den orientering har en lang forhistorie i senmiddelalderens bondesejls og bør karakteriseres som en dyb struktur i områdets orientering.⁹⁷⁶

Provinsens økonomiske forbindelse sydpå og især søfartens afhængighed af kapital fra Hamborg var i 1800-tallet ikke velkommen blandt den økonomisk-politiske elite i København.⁹⁷⁷ Det

⁹⁷¹ Miljø- og Fødevarerministeriet: ”Historisk aftale: Kameraovervågning skal sikre bæredygtigt fiskeri”. URL: <https://mfvm.dk/nyheder/nyhed/historisk-aftale-kameraovervaagning-skal-sikre-baeredygtigt-fiskeri/>. Citeret d. 12.10.2020.

⁹⁷² Wohlfahrt, 20

⁹⁷³ Wohlfahrt, 14

⁹⁷⁴ Wohlfahrt, 29

⁹⁷⁵ Ærø Avis, 31. juli 1919, s. 3

⁹⁷⁶ Poulsen, B., 58

⁹⁷⁷ Frandsen 1993, 143

understreger Danmarks geopolitiske vilkår som periferi til en af Europas stormagter, Tyskland, og som semiperiferi til de stærkeste økonomiske centre i Europa.⁹⁷⁸ Steen Bo Frandsen pointerer, hvordan det rent infrastrukturelt giver Danmark en uvelkommen status som transitland.⁹⁷⁹ Den transportmæssige nærhed til landene ved den vestlige Østersø resulterede i stærke økonomiske forbindelser, der pegede væk fra statens politiske centrum i København, der kæmpede med at opretholde kontrol fra en placering i statens østlige udkant. Hvor handlen er, er også mulighederne for smugleri, underdeklaration eller lignende. Dette forhold er især tydeligt i Mellemlkrigstidens spritsmugleri, hvor hovedparten af den smuglede sprit er på vej gennem danske farvande til resten af Skandinavien.

Højintensitetsperioderne er afhængige af både interne og eksterne faktorer. I 1920'erne er det tysk inflation og eksportdumping, medens det i 1960'erne er Østblokkens behov for valuta og information, der i kombination med stigende danske afgifter, skaber drastiske stigninger i smugleriet. I begge tilfælde havde de lande, der leverede smuglervarerne, interesser i fortsat smugleri. Hvis udførselslandet aktivt støtter smugleriet, er det yderst vanskeligt at lukke ned. Internationalt samarbejde og retsorden var kernen i kontrollen med begge typer professionelt smugleri. Det understreger at statens råderum er begrænset – Danmark regeres ikke i et vakuum.

Smugleriet har rødder både i centrum-periferi forholdet mellem Sydfyn og København samt i den maritime kultur. I den maritime kultur har grænsen mellem Danmark og Slesvig-Holsten, senere Tyskland og andre Østersø-lande, været usynlig og Tyskland tættere på end København. Søfolkene har rutinepræget orienteret sig sydpå og krydset grænser som en hverdagsting. Søfolkene er derfor oplagte til at facilitere mobilitet, hvad enten det gælder spiritus, mennesker eller propaganda. Det sidste ses bl.a. i den kommunistiske brug af søfolk til illegal transport i Mellemlkrigstiden.⁹⁸⁰

Da udviklingen i maritim infrastruktur muliggjorde større bevægelighed for andre end dem med grænsekrydsende erhverv, blev større befolkningsgrupper koblet på smugleriet parallelt med en eksisterende kultur for omfattende skattesnyderi og sort arbejde. Forbindelserne over Østersøen muliggjorde derfor en vækst i områdets uformelle økonomi. Smugleriet fortæller en historie om tilknytningen til vandet. Smugleriets udvikling fra erhvervsbåren til turist- og fritidsbåren understreger det maritime samfunds ændrede karakter i moderne tid. Havet domesticeres, og den maritime kultur globaliseres – og smugleriet følger med. Grænsen er i bund og grund en ressource,

⁹⁷⁸ Boje 2014, 36

⁹⁷⁹ Frandsen 2019, 13

⁹⁸⁰ Se Richard Jensen: *En Omtumlet tilværelse*. Fremad, 1957.

som smuglerne udnytter på forskellig vis. Da den hårde grænse forsvinder, mister Øhavet en ressource, hvilket øger følelsen af asymmetri.

Mellem isolation og forbundethed

Henrik Ussing fra Dansk Folkemindesamling skrev i 1934, at "Havet er jo baade en Alfarvej med livlig Færdsel, men ogsaa et Skel, der danner Afsondring og derfor langtrækkende Tradition"⁹⁸¹. Denne dobbelthed eksemplificeres i ovenstående kapitel. Smugleriet er som samhandel og langtrækkende tradition en forbindelse, der ikke kan undertrykkes. Samtidig skaber havet og søfartssamfundenes sociale struktur til tider afsondrede fællesskaber, med normer, der karakteriserer staten som en situationel modstander.

Historikeren David Hopkin har konstateret, at fortidens mennesker sjældent beskæftigede sig med identitet. Den regionale, faglige eller religiøse identitet var i tidligere tider givet, og man behøvede ikke at tale om sin identitet – dette i modsætning til nutidens mennesker, hvor identitet i højere grad er til forhandling. Det gælder også den geografiske identitet. Konklusionen er her, at sydfynboere til tider har oplevet et modsætningsforhold til staten, men at hverdagen primært er kendetegnet ved modsætningsforhold til andre sydfynske lokaliteter. Clive Emsley har argumenteret for, at "the nineteenth century is commonly seen as a major period of modernization in the European countryside, when inward-looking, isolated rural communities became more integrated into the wider world of nation states or multinational empires".⁹⁸² Bagenkop, Marstal og Søby viser, at denne integration havde flere niveauer og hastigheder. Alle tre byer var koblet på regionale og internationale handelsstrømme, men opretholdt i høj grad et lokalt udgangspunkt.

Det understreger, sammen med anden forskning, at den danske befolkning er orienteret forskelligt rent geografisk. Vestjyderne mod Holland og England, Sydfyn mod Tyskland og Sjælland mod Sverige.⁹⁸³ Frandsen taler om *mental maps*, hvor sindbilledet af Danmark, det kartografiske snit, stopper ved vandet. Kystlinjen snyder: Det ligner, at hér stopper nationen, resten er irrelevant.⁹⁸⁴ Det er ikke tilfældet. For øboerne ville et sådant kort ikke give mening – deres mentale kort inkluderede havne og fiskepladser (langt) udenfor kortet. Udviklingen i de maritime erhverv og den infrastrukturelle centralisering har ændret forbindelserne og formentlig også de mentale kort. Smugleriet er dermed ikke et udtryk for periferibevisthed: Øhavet har ikke været infrastrukturel periferi, før forbindelserne over vand forsvandt.

⁹⁸¹ Ussing, 4

⁹⁸² Emsley, 252

⁹⁸³ Frandsen 2020, 19

⁹⁸⁴ Frandsen 2019, 13

Den asymmetri smugleriet illustrerer, er den mentale distance til statsmagten og til andre lokalsamfund. Staten – det store De, bureaukratiet, myndighederne – er vedvarende en modstander i grænselandet, hvor stedernes hierarkiske akse drejer som om modsætningen mellem lokal og ikke-lokal.

Opsamling og diskussion af tredje del

I tredje del af afhandlingen har jeg undersøgt smugleriets samspil med staten via en analyse af smuglerens forhold til toldvæsenet, statens repræsentant, samt en analyse af smugleriets rumlige dimension.

De europæiske stater begyndte fra 1700-tallet og frem i høj grad at konkurrere på handel. Smugleriet viser bagsiden af de mangeartede tiltag, der blev søsat for at ophjælpe handlen med monopoler, toldforordninger og udførselsforbud. Det er statens lovgivning, der skaber de profitmuligheder, periferiens smuglere udnytter, både i merkantilismens epoke og frihandlens ditto. Tolderen var placeret i en mellemposition mellem det lokale og staten. Han balancerede lovens krav mod lokalbefolkningens moralske økonomi, hvor smugleriet var bredt accepteret og idealet af den gode tolder krævede fleksibilitet og pragmatisme. Småsmuglerne forsøgte at opretholde et godt forhold til deres lokale tolder. Den stat, smuglerne mødte, var ofte var et kendt, lokalt ansigt. Resultatet var en kontrol af skiftende kvalitet, hvor forhandling eller korrupsion i den lille skala ikke var sjælden.⁹⁸⁵

Den maritime grænse har altid været porøs, selvom den er blevet hårdere særligt i de sidste årtier af undersøgelsesperioden. Det gør kontrollens effektivitet stærkt kontekstuel. Småsmuglerne udviser stor lydhørhed ift. mængden af kontrol og smugler angiveligt mindre i perioder med skarpere tiltag. Smuglerne er samtidig ret enslydende (og hånlige) i deres afvisning af tillidsbaserede tiltag som selvangivelse på havnen.

Smugleriet har karakter af gnidningsmodstand mod en stadigt stærkere stat. Der er masser af friktion, især når staten tager et reguleringsspring og brat griber ind i hverdagen. Fraværet af eksplicit statskritik og den brede demografi blandt smuglerne betyder, at smugleriet ikke bør fortolkes som en social protest. Det står i modsætning til den historiske materialisme, der ledte med lys og lygte efter klassekamp i smugleriet.⁹⁸⁶ Døving og Laviks forskning i nyere norsk smugleri ræsonnerer i langt højere grad med det sydfynske smugleri, særligt når det gælder

⁹⁸⁵ Flere økonomer har argumenteret for korrelation mellem smugleri og korrupsion. Se Buehn og Farzanegan 2012.

⁹⁸⁶ Se fx Winslow, 158-159

spritfærgerne. Her er smugleriet som politisk forbrug, ”ikke den store revolusjonen, men en liten trussel, en liten spire til opprør”.⁹⁸⁷

Hermed adskiller afhandlingen sig væsentligt fra de studier, der analyserer maritimt smugleri i en kolonial situation. Karras og Klooster betoner begge, hvordan det merkantilistiske system skabte modsætningsforhold mellem center og periferi, der kom til udtryk i politiseret og subversivt smugleri. Det sydfynske smugleri har snarere flere paralleller til nyere forskning i grænseregioner, især hos Hastings Donnan og Thomas Wilson, der ser grænselandet som et ”cultural landscape that transcends political borders”.⁹⁸⁸ I grænselandet forhandles der regelmæssigt om statens autoritet. Det er i grænselandet, at smugleriet starter, og hvor det at snyde staten er en sport. Her italesættes en stedbunden identitet gennem smuglerhistorierne, der afgrænser staten fra det lokale og artikulerer en klar distance til staten.

Donnan og Wilsons fokus på symboler i grænselandet stammer især fra den symbolmættede nordirske grænse. Alle der har oplevet jubilæumsåret 2020 for Genforeningen vil nok mene, at grænselandet mellem Danmark og Tyskland også har sin egen symboltunge historie. Det er derfor påfaldende, hvor symbolfattig den maritime grænse er. Maritime grænselands har grundlæggende en anden dynamik end dem på land. Steen Bo Frandsen har konstateret, at ”kysterne og havet udenom spiller en tilbagetrukket rolle, når danskerne taler om grænser”.⁹⁸⁹ Det peger frem imod smugleriets rumlige dimension.

Smugleriet er netop udtryk for Øhavets særlige placering i grænselandet mellem Danmark og Tyskland, hvilket gav mulighed for andre orienteringspunkter end statens administrative centrum i København. Når det kommer til Danmarks forhold til Tyskland, så undervurderer det klassiske konfliktnarrativ den samhandel og udveksling, der er reglen, ikke undtagelsen, i forholdet til den store nabo.⁹⁹⁰ Grænsen er slet og ret en ressource. Sydfynboerne er sjældent i konflikt med Tyskland, men deler maritimt rum, fortid og forbindelser med dem. Det er et forhold, der peger udover undersøgelsesperioden og på den kontekst Danmark var placeret i også før nationalstaten.⁹⁹¹

Fernand Braudels berømte studie af Middelhavet satte studiet af begivenheder overfor studiet af dybe strukturer. Hans fokus på strukturalistisk geohistorie påpegede, at de lange linjer er

⁹⁸⁷ Døving og Lavik, 380. Michael Kwass omtaler ligeledes smugleriet som forbrugeraktivisme.

⁹⁸⁸ Donnan & Wilson, 12

⁹⁸⁹ Frandsen 2020, 20

⁹⁹⁰ For en gennemgang, se Steen Bo Frandsens artikel ”Krig i naboskabet – en historisk skitse af det dansk-tyske forhold” i Jelsbak, Torben & Sandberg, Anna: *Dansk-tyske krige. Kulturliv og kulturkampe*. U Press, 2020.

⁹⁹¹ Frandsen 2016, 185

determinerende for udviklingen på begivenhedsniveauet.⁹⁹² Smugleriet kan som fænomen ligeledes betragtes enten som begivenhedshistorie centreret omkring de enkelte højintensitetsperioder og de afgifter og lovændringer, der var medvirkende hertil, eller som en dyb struktur, der udtrykker et essentielt træk ved den maritime kultur i et grænseland, nemlig forbindelsen til den anden side.

Den vestlige Østersø var en motorvej, og Øhavets beboere har i al historisk tid færdedes hjemmевant på vandet og i de nordtyske havnebyer. Den maritime historie er grundlæggende en historie om forbindelser, og smugleriet er et eksempel på, at disse forbindelser er særdeles svære at kontrollere.⁹⁹³ Statens magt bliver porøs ved vandkanten. I det maritime grænseland opløses nationale grænser og orienteringspunkterne forskydes på tværs af tid. Et er orienteringspunkterne i Øhavet, noget andet er selvopfattelsen. Det bærende i hverdagen har ikke været et modsætningsforhold til staten, men snarere til andre lokalsamfund. Øhavet har været fragmenteret. At man deler maritimt rum skaber ikke nødvendigvis fælles identitet. Samtidig er det vigtigt at understrege, at de maritime forbindelser ikke er mere strukturelle, end at de godt kan forsvinde. Småskibsfartens sammenbrud er et eksempel herpå – med lastbiler og motorveje forsvandt en tusindårig infrastruktur.

Indenfor den maritimhistoriske genre er det klassisk at betone ideen om det forbindende ocean. Sebastian Conrad har påpeget, at netop betoningen af havet som et transnationalt rum, der faciliterer forbindelser, har vundet indpas i udforskningen af forbindelser i den tidligt moderne periode - tiden før nationalstaterne.⁹⁹⁴ I nyere forskning er denne pointe blevet udstrakt til at omfatte nyere tid, hvor havenes transnationale status har udfordret, at "national frames necessarily took center stage in the nineteenth century onward".⁹⁹⁵ Man kan vel ikke forvente en maritim historie, der ikke betoner forbindelser og geografi. Conrads advarsel går på, at man ikke skal lade nationalstaten erstatte af en ny deterministisk kategori, havet, der partout skaber forbindelser. Megen global historie har fokus på forbindelser og det i et sprog og med begreber, der fremstiller globalisering og integration som uundgåelig og naturlig uden at tage højde for, at der er tale om asymmetri. Genren bliver dermed ofte afpolitiserende.⁹⁹⁶

At det folkelige smugleri i høj grad udtrykker signifikant ligegyldighed med statens bud er ikke apolitisk. Det har tværtimod store konsekvenser for vores opfattelse af danskernes forhold til staten. Ifølge Jørn Henrik Petersen italesatte teologen Hal Koch ganske præcist velfærdsstatens iboende modsætning, da denne i 1946 påpegede en spænding mellem privatmennesket og

⁹⁹² Cunliffe, 17-18

⁹⁹³ Cunliffe, 477

⁹⁹⁴ Conrad, 118

⁹⁹⁵ Conrad, 119

⁹⁹⁶ Conrad, 231

samfundsmennesket. Petersen ser velfærdsstaten som et moralsk projekt, hvor den velfærdsstatslige borger, samfundsmennesket, skal "betale sin skat med glæde og ikke bare møve sig frem til truget for at få snablen ned i ydelserne".⁹⁹⁷ Samfundsmennesket skal være solidarisk og med blik for, hvad samfundet har behov for og være parat til at sætte sine egne behov i venteposition. Privatmennesket er det økonomiske menneske, "der forventer efter en given indsats at få mest muligt økonomisk ud af indsatsen".⁹⁹⁸ Petersen vurderer, at de fleste af os opfører os som privatmennesker, og at det netop er denne afstand mellem ideal og virkelighed, velfærdsstaten er udfordret af, hvilket har fordret udviklingen i retning af konkurrencestaten.

Det udbredte folkelige smugleri er en opbakning til karakteristikken af danskerne som privatmennesker. Den dokumenterede forståelse i 1800-tallets slutning af, at smugleriet var en saga blot, viste sig at være lige så fremskridtsoptimistisk som ovenstående forventning til samfundsmenneskets hensyntagen til statens finanser. Smugleriet vender netop sin brod mod statens afgifter og reguleringer.

Hvordan hænger smugleriet, især i velfærdsstatens gyldne årti, 1960'erne, sammen med, at årtiers forskning i opbakning til velfærdsstaten kunne kondenseres til, at den var stor?⁹⁹⁹ Den eneste gang flertallet ønskede at skære ned, var angiveligt i 1973. Smugleriet viser, at man sandsynligvis kan smugle med den ene hånd, mens man bakker op om velfærdsstaten med den anden. En ting er, hvad man siger, noget andet er, hvad man gør. Dét udfordrer den kildemæssige værdi af de spørgeskemaundersøgelser, der hyppigt ligges til grund for analyser af danskernes værdier.

Smugleriet antyder, at staten bør være varsom med tillid til den danske befolkning. Den folkelige reaktion på afgiftsstigninger overraskede toldvæsenet både ved spiritusafgifternes himmelflugt i 1917 samt cigaretprisernes ditto i 1960'erne. Lenin tilskrives ofte citatet "tillid er godt, men kontrol er bedre". Tillidsforskeren Gert Tinggard Svendsen har foreslået citatet omskrevet til "kontrol er godt, men tillid er billigere"¹⁰⁰⁰, da tillid gør statens kontrol mere effektiv, fordi der skal bruges færre ressourcer på kontrol. Karras har argumenteret for, at statens repræsentanter rutinemæssigt vender det blinde øje til smugleri, ud fra en vurdering af, at for nidkær kontrol ville udfordre statens legitimitet. Det ville både være enormt ressourcekrævende at stoppe småsmugleriet, og

⁹⁹⁷ Kastrup, Mads: "Da samfundsmennesket tabte". Berlingske, 13. juli, 2013. URL: <https://www.berlingske.dk/samfund/da-samfundsmennesket-tabte> Citeret 14.01.2021.

⁹⁹⁸ Kastrup, Mads: "Da samfundsmennesket tabte". Berlingske, 13. juli, 2013. URL: <https://www.berlingske.dk/samfund/da-samfundsmennesket-tabte> Citeret 14.01.2021.

⁹⁹⁹ Andersen, J., 26

¹⁰⁰⁰ Lavrsen, Lasse: "Hvorfor har vi tillid til skattefar". I Information, 14. sep. 2013. URL: <https://www.information.dk/moti/2013/09/hvorfor-tillid-skattefar> Citeret 14.01.2021.

samtidig ville staten også gøre sig upopulær.¹⁰⁰¹ Det politiske fokus er primært på storsmugleriet. Noget tyder på, at staten bevidst ikke udfordrer borgerens oplevelse af råderum. Så det er værd at overveje, om citatet bør omskrives til, at kontrol er godt, men tillid er mere ufarligt.

Det er ikke usandsynligt, at netop mødet med toldvæsenet og andre statslige embedsmænd præger tilliden. Generelt gælder det, at hvis man har mange positive oplevelser med offentlige myndigheder styrkes tilliden - negative oplevelser har den modsatte effekt.¹⁰⁰² Hvis mødet med toldvæsenet har været præget af en proceduremæssig forhandling i stedet, så har smugleriet også konsekvenser for tilliden til staten: Den svækkes.

Det er vigtigt at påpege, at smugleriet ikke nødvendigvis betyder mindre social tillid, dvs. interpersonel tillid. Smugleriets afhængighed af lokale netværk og den moralske økonomis fokus på det lokale aspekt antyder, at smugleri, som sort arbejde, var direkte støttende for den sociale tillid i de behandlede lokalsamfund, om end undergravende for tillid til staten. Det stemmer overens med Tobias Holzlehners forskning i russisk-kinesisk smugleri, der betoner, at høj lokal tillid er et symptom på lav tillid til staten. Marstal er ikke Vladivostok, men der er en parallel.

Den konklusion har betydelige kildekritiske implikationer. Megen historieskrivning bygger på myndighedskilder. Disse har en tendens til at fremhæve statens kapacitet og styrke, et misforhold, der kan ende med at påvirke de historiske fremstillinger, der inddrager kilderne. Den dysfunktionelle eller utilstrækkelige stat er svær at beskrive med udgangspunkt i statens egne kilder.¹⁰⁰³ For at imødegå den historiske stilhed herom skal der andre perspektiver til – et af dem er smuglerperspektivet.

¹⁰⁰¹ Palle O. Christiansen har lavet en lignende fortolkning ang. sydfynboernes ulovlige handel i den førmoderne periode. Ifølge Christiansen holdt staten sig tilbage med restriktioner for at bibeholde den strategisk vigtig søfart. Christiansen, P. 2020, 12-13

¹⁰⁰² Levinsen, 77

¹⁰⁰³ I maritim sammenhæng er denne advarsel også tidligere fremført af O. Hasslöf i "Sjöfart og privilegier", *Handels- og søfartsmuseets årbog*, 1966. Det gælder ligeledes i nyere velfærdsstatshistorie, der modstiller statens journaler fra anbragte børn med børnenes egne ord. Se bl.a. Stine Grønbæk Jensens afhandling *At åbne skuffen – om tidligere børnehjemsbørns transformationer af selvet og den sociale verden gennem erindringsarbejdet*, SDU, 2019.

KONKLUSION OG PERSPEKTIVERING

I afhandlingens sidste del konkluderes på de fund og erkendelser, der er fremkommet gennem undersøgelsen. Konklusionen struktureres efter problemstillingerne. Derefter fokuseres på afhandlingens bidrag til forskningen.

Første del: Smugleriets omfang, indhold og praksis

I første del af afhandlingen har jeg dokumenteret fortløbende småsmugleri i hele perioden fra 1850-2000 med lejlighedsvis højintensitetsperioder, hvor organisationsgraden tager til, og smugleriet professionaliseres. Stormugleriet tager primært form som organiseret kriminalitet begået af kriminelle netværk i 1920'erne og omkring 1970, hvor varer belagt med høje afgifter føres ind i Danmark. Småsmugleriet er i hele perioden tæt knyttet til de maritime erhverv, og der bliver smuglet på fiskekuttere, skonnerter og coastere. I 1960'erne betød fritidssamfundets fremvækst, at flere fik mulighed for at krydse den dansk-tyske grænse med lystbåde eller spritfærger – og smugleriet fulgte med. Småsmugleriet er mangfoldigt, når det gælder indhold, mens professionaliseringen fordrer specialisering og storskala. Småsmugleriet er i forskellige former til stede i hele undersøgelsesperioden og klinger primært af sidst i 1990'erne, fordi det maritime erhverv ændrer struktur, og muligheden for at krydse de maritime grænser forsvinder. Det er tydeligt, at smugleriet ikke stopper med merkantilismens endeligt – det fortsætter og er hverdag i store dele af undersøgelsesperioden, hvor det bidrog til, at flere mennesker fik adgang til eftertragtede forbrugsvarer.

Om end tallene i deres natur er usikre, viser kortlægningen, at omfanget af storsmugleriet var særdeles højt. I Mellemløbetiden var indtaget af illegal spiritus muligvis på niveau med indtaget af legal spiritus. Omkring 1970 var hver tiende cigaret muligvis illegal. Jeg dokumenterer dermed en stor sort økonomi med udgangspunkt i forskellige maritime forbindelser, der vokser bl.a. som reaktion på stigende beskatning af forbrug og ringere muligheder for skattesnyd. Omfanget understreger, at statens lovgivning er blevet udfordret og undergravet på en måde, der ikke hidtil er erkendt.

Når det gælder aktørerne, så viser jeg, at det er den professionelle smugler, der bedst kan karakteriseres som en illegal, kreativ iværksætter. Småsmugleriet ombord på lokale skibe og lystfartøjer har en anden dynamik, der er mindre afgiftsafhængig. Småsmuglerne er i højere grad adaptive. Undersøgelsen har vist, at småsmugleriet og storsmugleriet har forskellige forhold til det omkringliggende samfund. Småsmugleriet er til eget forbrug eller til afsætning i lokale netværk, storsmugleri det direkte modsatte, ofte foranstaltet af udefrakommende kriminelle.

Jeg argumenterer i forlængelse af kortlægningen for, at toldvæsen og lovgivning vokser som reaktion på smugleriet, både når det gælder national og international lovgivning. En tilstrækkelig bekæmpelse af smugleri har været en motor i udviklingen af statens muskler, når det gælder begge perioder med højintensiv smugleri.¹⁰⁰⁴ Jeg konkluderer, at smugleriets udvikling i høj grad kan forklares økonomisk, især når det gælder det professionelle smugleri. Det Indre Marked og blødgørelsen af de nationale grænser er vitterligt et meget markant brud med fortidens smugleri, der netop lukrerede på de hårde grænser.

Analysen har vist, at smugleriet med sin tætte sammenhæng med regulering og afgiftsstigninger indeholder det, Polanyi ville kalde for tydelige formalistiske elementer. Samtidig har analysen af smugleriet som fænomen også vist, at især småsmuglerne kan tilskrives en vis moralsk økonomi, hvor nytteværdien af smugleriet ikke kun er pekuniær, men også social. Legitimt smugleri giver social anerkendelse og afgrænses til smugleri for pengenes skyld. Sammenfiltreringen af økonomi og kultur er gennemgående, og det understreger, at både den økonomiske og kulturelle tilgang til smugleriet er nødvendig for en holistisk forståelse af smugleriet.

Anden del: Moralske fortællinger

I analysen af fortællingerne om smugleri 1850-2000 viser jeg, at der grundlæggende har været en bred accept af smugleri i både stor og lille skala i hele undersøgelsesperioden. Det er identificeret to grundfortællinger om smugleri, der er i indbyrdes strid, og med forskellige konfliktakser. Fra statens side betragtes smugleri i begyndelsen af undersøgelsesperioden som en moralsk forkert handling, der undergraver statens finanser. Smugleren er en skurk, og tolderen er en helt. I den økonomiske grundfortælling er staten modstanderen og smugleren en hovedaktør med sympatien på sin side. Smugleriet ses ikke som en moralsk handling, men som en lovmæssighed betinget af de høje afgifter; smugleren er uden skyld, det er staten, der selv har skabt problemet.

Begge fortællinger kredser om den brede befolknings syn på legitimiteten, der i store dele af undersøgelsesperioden må antages at være positiv, især når det gælder småsmugleriet. Smugleriets legitimitet kommer i dette perspektiv især under pres i intensive storsmuglerperioder, hvor smugleriet professionaliseres af kriminelle fra København. Storsmugleriet bliver til et moralsk problem, mens småsmugleriet oftest udlægges som fuldt forståeligt. Jeg vurderer, at der gradvist sker en glidning, hvor staten inkorporerer det økonomiske narrativ og forlader den moralske fordømmelse. Der er flere store skift i fortællingernes styrkeforhold, der understreger, hvordan

¹⁰⁰⁴ Andreas, 2

fortællingerne præges af deres kontekst. Især i 1960'erne og 1970'erne er der stor legitimitet i det småoppositionelle.

Gunnar Viby Mogensen har argumenteret for, at skattemoralen er relativt stabil i perioden fra 1959 til 1990'erne på basis af større værdiundersøgelser. Jeg argumenterer med basis i fortællingerne om smugleri for, at der sandsynligvis er en længere kontinuitet i synet på smugleri og skattesnyderi som folkeligt acceptabelt. Storsmugleren er en folkehelt i store dele af undersøgelsesperioden, når han udfordrer statens afgiftstryk på almindelige forbrugsvarer. Ift. Hobsbawms idé om den sociale bandit er den danske version af Robin Hood således en ikke-voldelig storsmugler, der snyder staten og sælger sine importerede varer til spotpris, så alle kan få del i goderne. I modsætning til de store værdiundersøgelser ser jeg ikke en hård medborgermoral, snarere en medborgermoral, der er blød som et vådt franskbrød.

Gennem interviews med forhenværende smuglere har jeg identificeret en moralsk økonomi, der fokuserer på skala, netværk og kreativitet. For småsmuglerne betones, at legitimt smugleri er lokalt, sportsligt og traditionelt. Det er samtidig humoristisk – man må gerne begå fejl og grine af dem, da det understreger, at man ikke er professionel. Smugleriet er her ikke noget man gemmer væk, det er handlinger (og varer), man deler og praler af. Storsmuglerne har andre værdier. Her betones professionalismen, de store mængder og til en vis grad volden. Fælles er et fokus på kreativitet, fart, handlekraft og synet på staten som modstander. Tolderne viser sig til en vis grad at lægge vægt på flere af de samme ting som småsmuglerne, når de skelner mellem smuglertyperne. Toldernes myndighedsideal rummer tilmed mulighed for fleksibilitet overfor småskalasmugleriet, der også at tolderne betragtes som forholdsvist legitimt.

Jeg konkluderer i afhandlingen, at smugleri i overensstemmelse med den moralske økonomi i vid udstrækning blev betragtet som legitimt. Smugleriet var indlejret i forestillinger om maskulinitet, retfærdighed og sociale dynamikker, ligesom der er kulturelt betingede regler for, hvor meget og hvad man måtte smugle. Selv det, der er blevet udlagt som den reneste frihandel, rummer kulturelle elementer, der peger væk fra rationel profitmaksimering. Ved at sammenholde den moralske økonomi med udtalelser fra toldvæsenet og kortlægningens resultater argumenterer jeg samtidig for, at der til dels er tale om et skønmaleri. Der blev hyppigt opdaget ganske store mængder smuglervarer især på erhvervsfartøjer og hos lystsejlere, hvilket problematiserer ideen om eget forbrug. Ligeledes blev der hyppigt opdaget eksempler på videresalg af varer smuglet ind fra færgerne.

Både interviews og erindringer viser, at smuglerfortællingerne blev delt flittigt både i den offentlige sfære og mand og mand imellem. Der refereres jævnligt til, hvordan smuglerifortællinger fungerede som social iscenesættelse. Derudover havde historierne også en funktion som

erfaringsdeling. Glæden ved at snyde toldvæsenet og lykkes med egne strategier gennem smugleriet var vanedannende. Sammenholdt med fortællingen om smugleriets legitimitet i den offentlige sfære vurderer jeg, at den positive valorisering af smugleri tilskyndede til yderligere smugleri. Det udbredte smugleri og den udbredte fortælling om det legitime smugleri understreger, at der er milevid forskel mellem lovgivningens intention og befolkningens reception.

En væsentlig erkendelse er, at det at snyde staten har været alment acceptabelt og afgjort ikke uretfærdigt i store dele af undersøgelsesperioden, så længe det ikke blev professionaliseret i for høj grad. Smuglerfortællingerne har et lavt politisk potentiale. Snarere er der i det sydfynske tilfælde tale om smuglerne som moralske aktører, hvor smugleriet og dets fortællinger er et udtryk for agens og for individuel realisering. Agens er i maritime samfund knyttet til vandet, som David Hopkin har påpeget. Det er her, man skaber både sin sociale og økonomiske kapital – og smugleriet er et positivt bidrag til begge, ligesom fortællingerne om smugleriet illustrerer tilhørsforhold og italesætter lokalsamfundets identitet på en bestemt måde, der afgrænser det fra udefrakommende.

Det understreger, at smugleriets udvikling ikke kun kan forstås økonomisk. Hvis ikke smugleriet havde haft den grad af udstrakt legitimitet i Øhavet, som jeg dokumenterer, at det havde, havde smugleriet ikke nået det omfang, det gjorde både i 1920'erne og i 1960'erne. Jeg konkluderer, at den moralske økonomi og smuglernes kulturelle hierarkier er med til at definere smugleriet og dermed omfanget af smugleriet, dets indhold og praksis. Smugleri er moral på grænsen mellem økonomi og kultur, mellem stat og borger, mellem det lokale og det ikke-lokale og mellem det acceptable og uacceptable.

Tredje del: Smugleren og staten

Jeg viser i analysen af forholdet mellem sømand og tolder, at tolderne i høj grad blev set som en modstander, og det at snyde toldvæsenet var en legitim sport. Søfolkene og tolderne delte til en vis grad idealet om den gode tolder, der var pragmatisk og havde et proportionalitetsprincip, der tilsagde en vis tolerance for småskalasmugleri begået af lokale. Den dårlige tolder var derimod sindbilledet på den dårlige stat. Han var emsig, bogstavtro og humorforladt.

Det er tydeligt, at det sydfynske smugleri sjældent var eksplicit statskritisk, men byggede på en fortælling om høje afgifter, hvor det var statens egen skyld, at befolkningen smuglede. Statens legitimitet blev der ikke sat spørgsmålstegn ved, men smugleriet betyder grundlæggende for statens handlerum, at den ikke får ressourcer velvilligt, den skal tage dem. Ud af 150 års undersøgelsesperiode har jeg kun fundet ét eksempel på, at der er nogle der selv henvender sig, fordi de mener, at de har fået for meget med hjem. Afsenderen fik da også et meget venligt brev

som tak.¹⁰⁰⁵ At få indbetalt skatter og afgifter kræver kontrol, insisteren og trusler om magt, lidt som at børste tænder på en autoritetsskeptisk to-årig.

Jeg argumenterer for, at smugleri i den sydfynske kontekst skal forstås som en leg med staten. En leg, der vel at mærke blev nydt af et bredt udsnit af den danske befolkning og især i de maritime erhverv. Legen var forankret som norm i flere af Øhavets maritime samfund, men også som norm ombord på fartøjerne, hvor småsmugleri i hele undersøgelsesperioden var sømandens sport. Monod påpegede, at smuglerne var både rebeller og businessmen. På Sydfyn er der ikke mange rebeller, men en hel del sportsmænd.

I undersøgelsesperioden viser jeg, hvordan staten politisk og infrastrukturelt har knyttet byerne og søfartssamfundene i Øhavet tættere til sig. Kontrollen med de grænsekrydsende aktiviteter er blevet skærpet, men smugleriet fandt kontinuerligt nye veje, indtil den maritime infrastruktur forsvandt. Det sydfynske Øhavs maritime karakter gør, at artikulationen af periferiidentitet hænger tæt sammen med disse forbindelsers forsvinden. Smugleriet har været konstant til stede i hele perioden, og jeg argumenterer derfor for, at smugleriet ikke er et udslag af periferibevisthed.

Når vi ser på Øhavets samfund gennem smugleriet er det tydeligt, at de ikke var i en permanent opposition til staten. Oppositionen var situationel og forankret i smuglerhandlingen og fortællingerne herom. København var langt væk, og det er ligegyldigheden overfor statens lovgivning, der er mest påfaldende, når det gælder smugleriets politiske dimension. Som skonnertsømand Carlo Christensen fra Marstal bemærker efter en omgang tuskhandel til handel til søs: "Senere erfarede jeg, at Søloven forbyder handel med spiritus til søs, men det var der vist ingen, der var vidende om dengang".¹⁰⁰⁶ Staten er svag set fra Sydfyn. Det, der fyldte mest i hverdagen, var modsætningen til andre lokalsamfund.

Smuglerens forhold til staten viser, at der hurtigt er grænser for samfundssindet. Smugleriet vurderes derfor ikke til at være en subversiv politisering af centrum-periferi relationen, men foreslås fortolket som et kystsamfunds orientering væk fra centrum mod alternative (tyske) centre – en reorientering, der ikke altid var velkommen.

Jeg argumenterer for, at det sydfynske smugleri bør fortolkes som gnidningsmodstand vendt mod statens regulering, ikke som en konfrontationsmodstand. Dermed er der både et maritimt og geografisk perspektiv på smugleriet, der supplerer hinanden. Det betyder, at smugleriet som norm vil kunne genfindes i andre maritime miljøer og i andre grænseområder, som for eksempel

¹⁰⁰⁵ SDT; Indsmuglingsrapporter 1988, 84

¹⁰⁰⁶ Hermansen 2011, 70

Nordjylland, ved Øresund og Sønderjylland. Det vi ser konturerne af, er grænselandets særlige moral og distancerede forhold til staten.¹⁰⁰⁷

Afhandlingens bidrag

Afhandlingen er multiperspektivisk og bidrager derfor til flere forskningsfelter, herunder smuglerihistorie, søfartshistorien bredt betragtet og dansk politisk historie.

I international forskning i smugleriet bidrager afhandlingen på flere måder med nye erkendelser. Afhandlingens design adskiller sig fra det meste af den hidtidige forskning ved at fokusere på nyere historisk smugleri mellem europæiske nationalstater i en ikke-kolonial kontekst. Afhandlingen imødegår den historiske stilhed om det danske smugleri og dokumenterer en stor og uerkendt sort økonomi samt en yderst omfattende accept af at snyde staten, der sammen udfordrer og supplerer etableret forskning i dansk økonomisk historie.

Det er afgørende, at afhandlingen trækker på både økonomiske og kulturelle perspektiver. Samtidig gør det lange tidsperspektiv fra 1850-2000, at samspillet mellem små- og storsmugleri kan studeres i flere højintensitetsperioder. Det understreger, hvordan storsmugleriet er dybt afgiftsafhængigt, og retteligt kan forstås som kreativt, illegalt iværksætteri, der kan forklares vha. økonomiske faktorer, medens småsmugleriet i højere grad er en adaptiv økonomisk handling med stærke kulturelle islæt, når det gælder skala, afsætning, netværk og varetyper. Småsmugleriets moral er afstemt efter normative logikker, der er relativt stabile i hele undersøgelsesperioden. Det er centralt, at smugleriet som fænomen er yderst kontekstafhængigt. Essentialistiske udsagn om smugleriets karakter, som dem Alan Karras eller Simon Harvey fremfører, er yderst sårbare for historisk kritik. Afhandlingen understreger, at smuglerihistorien har en utilstrækkelig teoriudvikling, hvor de kulturelle elementer i smugleriet undervurderes, og de oppositionelle og økonomiske elementer overvurderes.

I dansk søfartshistorie står økonomisk og teknisk historie stærkt. Der er blevet talt mange skibstyper og meget tonnage. Smugleriet er som maritimt fænomen i Danmark relativt ubeskrevet, og denne afhandling det første besøg på diakron analyse af smugleriet som fænomen. Som bidrag til dansk søfartshistorie indskrives afhandlingen sig både i den økonomisk-historiske tradition samt i den etnografiske tradition. Smugleriets afgiftsafhængighed er den letteste at iagttage og det, der fylder i toldvæsenets materiale – og i den hidtidige forskning. De sociale og kulturelle elementer i smugleriet kræver et andet kildegrundlag og en anden metode end den økonomisk-historiske, og det er nok en af de primære grunde til, at smugleri primært er blevet betragtet som et

¹⁰⁰⁷ En parallel til Kwass, 83

økonomisk fænomen. Afhandlingen bidrager derfor både empirisk og teoretisk til søfartshistorien ved betoning af smugleriets kultur. Særligt er der et hul i forskningen, når det gælder viden om moderne maritimt smugleri. Afhandlingens påpegning af, at smugleri er en tradition blandt søfolk, der trækker tråde tilbage til føringen, tilføjer nye dimensioner til forståelsen af sømandens karakter før og nu. En pointe, der peger bort fra den oppositionelle tolkning af sømanden, men i retning af det stærke fællesskab ombord og fartøjet som sted. Fremtidig forskning kunne i højere grad undersøge, hvorvidt smugleri i andre kontekster er blevet overpolitiseret i jagten på sociale protester.

Det peger frem mod afhandlingens bidrag til politisk historie. Empirisk bidrager afhandlingen ved at undersøge mødet mellem stat og borger fra en ny vinkel. Af særlig vigtighed er især iagttagelsen af samfundssindets begrænsninger – man er i hele undersøgelsesperioden villige til at påføre staten tab og det ansås på ingen måde som illegitimt. Det gælder især under velfærdsstatens opbygning, hvor smugleriet havde et klimaks. Toldvæsenets myndighed iagttages konsekvent med en vis ligegyldighed. På den måde kan gnidningsmodstanden mod statens stigende magt, repræsenteret gennem smugleriet, bidrage til at fortælle os, hvordan statens periferi de sidste århundreder er blevet forsøgt trukket tættere og tættere på centreret. Jeg viser, at da statens kontrol med underdeklaration og indkomstskat blev bedre, flyttede omgåelsen af statens love andre steder hen – fx til smugleri. På basis af smugleriets udvikling er det nærliggende at spørge, om kontrol faktisk virker så godt, som Mogensen mener, at den gør.¹⁰⁰⁸

Jeg argumenterer for, at historien om smugleriet påvirker, hvordan vi fortolker tillidssamfundets historie og de store fortællinger om velfærdsstat og kollektivistiske bevægelser. I afhandlingen tilføjes nuancer til den danske fortælling, når vi via smugleriet kan se, at staten også i Danmark opfattes som en modstander. Smugleriet fortæller om et Danmark, hvor grænser og regler ignoreres, embedsfolk ringeagtes, og hvor territorialgrænsen som hovedregel er porøs. Heri ligger også en stor del af afhandlingens samfundsrelevans: Tillid er ikke statisk, og den danske fortællings karakter af moralsk exceptionalisme, når det gælder korruption, tillid og opbakning til staten, bør nuanceres.

I historiografien har der været en tendens til at lede med lys og lygte efter opposition og pseudorevolutionære handlinger i smugleriet. Afhandlingen udfordrer den tradition ved at betone gnidningsmodstanden fremfor konfrontationen. Smugleriet har været konstant til stede i hele perioden, og jeg argumenterer som følge heraf for, at smugleriet ikke er et udslag af den periferibevidsthed, der primært har været til stede i området sidst i 1900-tallet. Snarere er

¹⁰⁰⁸ Mogensen, 411

smugleriet en orientering mod andre centre, en dyb struktur i Øhavets maritime forbindelse sydpå. Jylland og København har som geografiske kategorier et fast greb om historiografien. Det sydfynske Øhav er en anden geografi, der som rum kan åbne op for nye spørgsmål og indsigter. Sammen med anden nyere forskning viser det med al tydelighed, at Danmark er en stat med åben geografi – det bør historieforskningen afspejle.

Resumé

Denne afhandling undersøger smugleriets historie i Det sydfynske Øhav i perioden 1850-2000. Smugleri er i international sammenhæng et aktivt forskningsfelt, hvor smugleriet ofte tillægges politisk udsagnskraft. De senere årtiers internationale udvikling i smuglerihistorie har ikke afstedkommet nye erkendelser om dansk smugleri. Smugleri er blevet tolket både som et rent økonomisk fænomen eller kulturel handlen. Afhandlingen viser, at smugleri i den sydfynske kontekst har både økonomiske og kulturelle elementer, der er indlejret i diskussioner om moral og forholdet til staten.

Med udgangspunkt i Øhavets maritime miljøer er smugleriets omfang og udvikling blevet kortlagt gennem omfattende arkivmateriale og interviewundersøgelser. I undersøgelsesperioden 1850-2000 er det maritime smugleri gennemgået adskillige skift.

I det 19. århundrede knyttede (små)smugleriet sig til søfolkene på de talrige sydfynske skibe. Det var småsmugleri af tobak, kaffe, manufaktur og spiritus. Retningen var primært ind i landet. Fra Danmark blev især smuglet til Sverige. Under Første Verdenskrig medførte danske udførselsforbud og hungersnød i Tyskland et særdeles attraktivt marked for uds mugling af danske fødevarer. Efter freden i 1918 skiftede smugleriet igen retning. I lyset af markante danske afgiftsstigninger på alkohol, blev der indført store mængder spiritus af lokale fiskere og søfarende. I 1920'erne blev spritsmugleriet professionaliseret. I afhandlingen sandsynliggøres det, at halvdelen af det danske spiritusforbrug i starten af 1920'erne kom fra professionelle smuglere, der transporterede tysk produceret spiritus til Danmark og de andre skandinaviske lande.

Efter besættelsestidens kollaps af det maritime smugleri dukkede professionelt smugleri i større skala op igen i 1960'erne, hvor cigaretsmuglere fragtede millioner af cigaretter fra Polen og DDR ind i Danmark. Også her opstod en omfattende sort økonomi, hvor måske hver 10. cigaret var illegal. Småsmugleriet nåede i 1970'erne sit klimaks. Lystsejlere og færgepassagerer smuglede lystigt, ligesom sydfynske søfolk og fiskere fyldte skibenes hemmelige rum med cigaretter, spiritus og farvefjernsyn.

Storsmugleriet forsvandt i 1970'erne, men småsmugleriet fortsatte indtil spritfærgerne lukkede omkring årtusindskiftet, hvor EU's indre marked havde formindsket de store prisforskelle, smugleriet var afhængigt af. På tværs af tid fremstår storsmugleriet yderst afgiftsafhængigt. Småsmugleriet udnytter de samme prisforskelle, men har også tydelige kulturelle og sociale elementer.

I den offentlige sfære brødes to grundfortællinger om smugleri. I midten af 1800-tallet stod den moralistiske grundfortælling om smugleri stærkt. Smugleri var for staten og dens repræsentanter et

tegn på svag moral og en dybt ildeset handling. Den fortælling tabte terræn til en økonomisk grundfortælling om smugleri, der havde staten som modstander, og smugleren som delvist sympatisk hovedperson. Staten var i denne fortælling selv skyld i smugleriet pga. høje afgifter. Den økonomiske grundfortælling har været dominerende siden Mellemkrigstiden.

I hele undersøgelsesperioden var smugleri noget, man talte om. Smuglerne delte deres fortællinger til fester, på skibet eller over en moleøl, og fik latter og anerkendelse retur, ikke vrængen eller afstandtagen. Lokal identitet var forankret i fortællingerne om smugleri. Gennem fortællingsanalysen vises det, at smugleriet, især i lille skala, var acceptabelt i store dele af undersøgelsesperioden. Accepten kom primært under pres i højintensitetsperioderne, hvor storsmuglerne var professionelle kriminelle – det gælder både spritsmugleriet i 1920'erne og cigaretsmugleriet i 1970'erne.

Smuglernes moralske økonomi er blevet afdækket gennem 15 interviews med forhenværende smuglere og toldere. Grundlæggende var det ikke ildeset at snyde staten, så længe man gjorde det i overensstemmelse med den lokale moralske økonomi, der betonedes eget forbrug, kreativitet, maskulinitet og humor. Sportslige motiver opfattes som legitime, hvor det at smugle for at tjene penge var mere ildeset, men ikke ukendt.

Smugleriets forhold til statsmagten bliver især udtrykt i forholdet til tolderen. Toldvæsenet er i hele undersøgelsesperioden en modstander. Sømændene anså det sidst i 1800-tallet som en sport at sejle fra toldkrydserne og gemme gods fra inkvirerende toldere. Samme betoning af leg findes hos både professionelle smuglere og småsmuglere i hele undersøgelsesperioden, hvor spænding og sport konstant bliver fremhævet fremfor monetære motiver. At snyde staten er en sport.

Forholdet til staten var præget af gnidningsmodstand, ikke af konfrontationsmodstand. Den lokale tolder var ikke kun statens mand, han var også vævet ind i lokale netværk. Der var sjældent institutionaliseret korruption, men et hav af gråzoner, hvor traktementer og samvær udviklede sig til, at toldvæsenet så den anden vej eller fortalte småsmuglere, hvornår den næste razzia fandt sted.

Idéen om den gode tolder har tæt sammenhæng med dette samvær. Den gode tolder var sindbilledet på den gode stat. Han skulle være pragmatisk og til at tale med, ikke nidkær og bogstavtro. Den onde tolder, der forfulgte folk og ikke bøjede lovens bogstav, var det en endnu større fornøjelse at snyde. Han skabte endnu mere modstand.

Statshistorien i smugleriet knytter sig især til, at smugleriet var gennemgående acceptabelt i statens periferi. Det illustrerer statens ligegyldighed og kontrollens utilstrækkelighed, at smuglerne konsekvent ignorerede love og forordninger, og ovenikøbet praler af det. Staten er blevet opfattet som fjern og abstrakt. Smugleriet har afgrænset lokale fællesskaber fra dem udenfor og visse steder

været en decideret norm. Det centrale i hverdagen har været sammenholdet lokalt og modsætningen til andre lokale fællesskaber, og for søfolkenes vedkommende, fællesskabet ombord.

Smugleriet viser, at Øhavet som region er karakteriseret ved regional integration med resten af den vestlige Østersø. Handlen med de tyske byer er lige så gammel som den professionelle søfart i området og smugleriet ligeså. De maritime forbindelser er kernen i periferiens orientering væk fra København, mod Nordtyskland..

Afhandlingen udgør et bidrag til flere forskningsfelter. Ift. den internationale smuglerhistorie kaster afhandlingen nyt lys på både en periode og en region, der er slet repræsenteret og bidrager således både med teorikritik og ny empiri. Når det gælder dansk smuglerihistorie, så er afhandlingen første forsøg på en diakron analyse af smugleriet, der trækker på økonomisk historie og kulturhistorie.

Smugleriets omfang og accept udfordrer og supplerer kendte perspektiver på dansk historie bredt betragtet. Smugleriets folkelige klimaks under velfærdsstatens gyldne år perspektiverer opbakningen til staten, ligesom dokumentationen af småskala-korruption i toldvæsenet nuancerer fortællingerne om det korruptionsfri danske embedsværk.

Abstract: Morality on the verge - state and smuggling in the South Funen Archipelago 1850-2000

This dissertation examines the history of Danish smuggling using the South Funen Archipelago as a case study. Historical smuggling is internationally an active field of research, focusing on the Atlantic World and the Caribbean. Smuggling has been interpreted in two ways: either as a purely economic phenomenon or as an oppositional act. The dissertation aims to show that smuggling should be seen as both an economic and a cultural act, interwoven with state formation, moral economy and life in a border zone. Through its design, the dissertation sheds new light on relatively recent smuggling in a European context, thus contributing new empirical data to the field.

In the dissertation, I map the development of smuggling in the Archipelago, using extensive archive material from Danish Customs as well as interviews with former smugglers. During the period at hand, 1850-2000, maritime smuggling in the area underwent several changes.

In the 19th century, smuggling was closely linked to the sailors on numerous ships from southern Funen. The sailors smuggled tobacco, coffee, cloths and spirits into Denmark from England, Germany and other trading partners. Outbound smuggling from Denmark was directed towards Sweden. During the First World War, Danish export bans and famine in Germany led to a very attractive market for Danish agricultural products. After World War I ended, smuggling changed direction again. In light of significant Danish tax increases on alcohol and prohibitions on alcohol in several Scandinavian countries, large quantities of German spirits were smuggled by local fishermen and seafarers into the Archipelago and the Baltic Sea. The smuggling was quickly professionalised. The dissertation suggests that in the early 1920s, half of the Danish spirits consumption came from professional smugglers who transported German-produced spirits to the the Scandinavian countries.

After the collapse of the maritime smuggling during the German Occupation 1940-45, professional smuggling reappeared on a larger scale in the 1960s as cigarette smugglers shipped millions of cigarettes from Poland and East Germany into Denmark. Here, another extensive black economy emerged in which appr. every 10th cigarette was illegal. Both professional and petty smuggling reached their climax in the 1970s. Sailors and ferry passengers smuggled merrily, and South Funen sailors and fishermen filled their ships with cigarettes, spirits and colour televisions.

The large-scale smuggling disappeared in the 1970s, but the small-scale smuggling continued on the ferries connecting Denmark and Western Germany until the turn of the millennium when the European internal market had reduced the large price differences that fuelled the smuggling. Over

time, the extent of large-scale smuggling activity appears to depend on tariffs and taxes. The small-scale smuggling exploits the same price differences, but it also entails clear cultural and social elements.

Two narratives about smuggling were alternately dominant in the public sphere during the 19th and 20th centuries. In mid 19th century, the moralistic narrative of smuggling stood dominant. For the state and its representatives, smuggling was interpreted as a moral phenomenon in which smugglers were deemed to be morally deficient. Smuggling was a deeply malicious act hurting the state and its representatives. This narrative lost ground to an economic narrative about smuggling during the Prohibition in the late 19th century, most notably. In this narrative, the state was the antagonist and the smuggler frequently played the part as the partially sympathetic protagonist. Simply put, the state itself was to blame due to high taxes and tariffs. The economic narrative has been dominant since the interwar period.

Throughout the investigation period, smuggling was frequently discussed. The smugglers shared their tales at parties, on the ship or on the pier, and they received laughter and social recognition for their stories instead of frowning or opposition. Smuggling, especially on a small scale, was acceptable for large parts of the investigation period. The acceptance became less popular during the high-intensity periods when the professional smugglers caught the public attention.

The moral economy of the smugglers has been uncovered through approx. 15 interviews with former smugglers and customs officers. Basically, cheating the state was not considered illegitimate as long as one did so in accordance with the local moral economy, emphasising self-consumption, creativity, masculinity and humour.

The smuggler's relationship with the state is expressed through the relationship with the customs officer. Customs was perceived as an opponent throughout the investigation period. In the late 1800s, the sailors considered it a sport to outsail the customs vessels and hide the goods from customs officers. The same emphasis on play is found among both professional smugglers and petty smugglers throughout the investigation period in which excitement and sport constantly are emphasised over monetary motives. In the periphery, cheating the state was clearly a sport.

The relationship with the state was characterised by frictional opposition, not by confrontational resistance. The local customs officer was not only a man of the state, he was also embedded in local networks. Institutionalised corruption was rarely seen, but instead a sea of grey zones existed in which customs officers would look the other way or would let petty smugglers know the time and date for the next raid. The idea of the good customs officer is closely related to this relationship. The good customs officer was the image of the good state and he should be pragmatic and able to

bend the rules, not behave zealously. The customs officer who persecuted people and did not bend the letter of the law created exponentially more resistance.

The state history of the smuggling is particularly related to the fact that smuggling generally was acceptable. The smugglers' incessant disrespect for laws and regulations as well as their boastings about it illustrate the indifference towards the state and its laws as well as the inadequacy of control. The state was perceived as distant and abstract. Smuggling delimited local communities from those outside and in some places, worked as a norm. The cities and maritime communities oriented themselves away from the state centre towards northern Germany. The state tried to control the illegal connections, and in that regard, smuggling can be seen as a struggle between the periphery and the centre.

Litteratur og trykte kilder

- Achilli, Luigi: "The "Good" Smuggler: The Ethics and Morals of Human Smuggling among Syrians." I *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol 676, Issue 1, 2018
- Adelman, Jeremy og Aron, Stephan: "From Borderland to Borders. Empires, Nation-States, and the Peoples in between in North American History" I *The American Historical Review* vol 104, no. 3 (jun., 1999) s. 814-841.
- Andersen, Jørgen Goul: "Opbakningen til velfærdsstaten" i *Samfundsøkonomen*, nr. 1. 2017 s. 25-34.
- Andersen, Morten: "Den "føjte" grænse – Dansk og tysk grænsetrafikpolitik i 1920'erne". I *Historie*, 2007,2 s. 89-128
- Andersen, Tove & Jakobsen, Gunnar: *Dansk Toldhistorisk Bibliografi*. Direktoratet for Toldvæsenet, 1982.
- Andreas, Peter: *Smuggling Nation. How illicit trade made America*. 2013, Oxford University Press, USA
- Alkærsig, Søren "Fra den store Smuglertid". *Fra Ribe Amt I*. Historisk Samfund for Ribe Amt, 1909. s. 170-189
- A.P: "Den tyske Toldsag. III. Toldtarif-Loven af 15de Juli." i *Nationaløkonomisk Tidsskrift*, Bind Første række, 14 (1879).
- Asmussen, Benjamin: *Kinafarerne*. Gads Forlag, 2019.
- Bach, Jørgen: *Gerningsstedet: Historier fra Drabsafdelingen*. People's Press, 2011.
- Bak, Sofie Lene (red.): *Oral History i Danmark*. Syddansk Universitetsforlag, 2016.
- Bendixen, Valdemar: Nogle Optegnelser fra Sydlangeland. Publiceret på Fynhistorie: <https://fynhistorie.dis-danmark.dk/node/2047> Citeret 05.02.2021
- Benton, Lauren. *Search for Sovereignty: Law and Geography in European Empires, 1400–1900*. New York: Cambridge University Press, 2010.
- Berner, Ole m. fl: *50 års oversigten*. Danmarks Statistik, 2001. 2. udg.
- Bhagwati, J. og Hansen, B: "A Theoretical Analysis of Smuggling" i *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 87, no. 2 May 1973, pp 172-187

- Blomberg, Aage: *Faaborg By's historie*. Bind 1. Faaborg, 1955.
- Blæsild, Benno: "Thurø i 20'erne - et dansk søfartscenters storhed og fald" i *Svendborg Museums årbog 1994*, red. Henrik Jansen, s. 84-97.
- Boje, Per: *Vejen til velstand - marked, stat og utopi (I) Om dansk kapitalismes mange former gennem 300 år - tiden 1730-1850*. Syddansk Universitetsforlag, 2014.
- Boje, Per: *Vejen til velstand - marked, stat og utopi (II) Hvorfor blev Danmark rigt - og ikke rigere? Tiden 1850-1930*. Syddansk Universitetsforlag, 2020.
- Bojesen, Palle Bo: Cigaretsmugling i 1960'erne. Udsendelse på Danmarks Radio 23.08.1986. Tilgængelig på: <https://www.dr.dk/bonanza/serie/296/1960erne/59062/cigaretsmugling-i-60erne>
- Boserup, Henning: Speedbådssmuglerier. Interview offentliggjort af Told- og Skatmuseet på youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=58a-f5fO7-I>
- Boye, Albert E.: *Fra skibsdreng til mægler: Marstalleren Albert E. Boyes erindringer*. Marstal Museumsforening, 1975.
- Bregman, Rutger: *Humankind – A hopeful history*. LB Books, 2019.
- Bressing, Kjeld: "Tove-sagen – Et smugleriforsøg fra forsøgsordningens tid." *Zise*, 1983, nr. 2
- Bro-Jørgensen, J.O.: *Svendborg Købstads historie*. Bind 1, Svendborg, 1960.
- Bruner, Jerome: *Making stories – Law, Literature, Life*. Harvard, 2003.
- Bruns, Bettina: "Small-scale smuggling" i Bailey, Anna (ed.) m.fl.: "The system made me do it: strategies of survival". *Global Encyclopaedia of Informality*, Volume 2. UCL, 2018. S. 90- 94
- Buehn, Andreas og Farzanegan, Mohammad: "Smuggling around the world: evidence from a structural equation model" i *Applied Economics*, 08/2012, Volume 44, Nummer 23. p. 3047-3064
- Bygvrå, Susanne "Grænsehandel og anden detailhandel i grænseområdet" i Bygvrå, Susanne m.fl.: *"Grænseregionsforskning 1976-2011"*, Institut for grænseregionsforskning 2001.
- Bärthelsen, V: *Illustreret Beskrivelse af Byens Tilblivelse og Udvikling til Nutiden fortalt af en gammel Svendborger*. Svendborg. Trykt og udgivet af Svendborg Akcidenstrykkeri (V. Westermann) 1903.
- Campana, Paolo: "The Market for Human Smuggling into Europe: A Macro Perspective" I *Policing: A Journal of Policy and Practice*, Volume 11, Issue 4, 1 December 2017, Pages 448–456

Carrier, James G.: "Moral Economy: What's in a name" i *Anthropological Theory* 2018 vol 18 (1) 18-35.

Cashman, Ray: *Storytelling on the Northern Irish Border: Characters and Community*. Indiana University Press 2008.

Ceccato, V. (m.fl): "Safety in Stockholm's underground stations: The importance of environmental attributes and context". In *Security Journal*, 2011, Volume 26, Issue 1.

Celikkol, Ayse: *Romances of free trade: British literature, laissez-faire, and the global nineteenth century*. Oxford University Press, 2011

Christensen, Claus Bundgård: *Den sorte børs. Fra besættelsen til efterkrigstid*. Gyldendal, 2003.

Christensen, Claus Bundgård: "Ernæringsforhold og det sorte marked i Danmark under besættelsen" i *Landbohistorisk Tidsskrift*, 2005 2(1), 99-106.

Christiansen, Christian O.: "Karl Polanyi og utopien om det fri marked - En introduktion til Karl Polanyis 'The Great Transformation'" i *Slagmark - Tidsskrift for idéhistorie*, 2018, (64), 131-145.

Christiansen, Palle O.: *De forsvundne – Hedens sidste fortællere*. Gads Forlag, 2011.

Christiansen, Palle O. *Med skibet i kroppen. Mennesker og maritimt miljø i Det sydfynske Øhav 1750-1950*. Marstal Søfartsmuseum, 2020.

Cole, W.A. 1958: "Trends in Eighteenth Century Smuggling". *The Economic History Review*, New Series, Vol. 10, No. 3, April 1958, 395-410.

Conrad, Sebastian: *What Is Global History*. Princeton, 2016.

Cresswell, Tim: *Geographic Thought: A Critical Introduction*. Wiley-Blackwell, 2013.

Cunliffe, Barry: *Europe between the oceans, 900 BC- AD 1000*. Yale, 2008.

Czarniawska, Barbera: *Narratives in social science research*. SAGE Publications, 2004.

Dabove, Juan Pablo: *Nightmares of the Lettered City: Banditry and Literature in Latin America, 1816-1929*. Pittsburg, 2007.

Dahlberg, Rasmus: *Mellem kyst og krig*. Gad, 2019.

Dalgas, Carl: *Svendborg amt beskrevet 1837*. Udgivet med indledning og kommentarer af Finn Stendal Pedersen. Historisk Samfund for Fyns Stift, 1992.

Daly, Gavin: "English Smugglers, the Channel, and the Napoleonic Wars, 1800–1814" i *Journal of British Studies*. Vol. 46, No. 1 (January 2007), pp. 30–46

Degn, Ole: *Toldarkiver før 1969 - vejledning og nøgle til toldarkiverne i landsarkiverne*. Told- og Skattehistorisk Selskab.

Díaz, George T.: "*Border Contraband: A History of Smuggling Across the Rio Grande*" University of Texas Press, 2015.

Donnan, Hastings & Wilson, Thomas: *Borders: Frontiers of Identity, Nation and State*. Oxford, Berg, 1999.

Dupont, Michael: "Byloven står over Kongens Lov" i *Fortid og Nutid*, marts 2006, s. 3–20.

Duedahl, Poul: *Velkommen på bagsiden. Danmarkshistorien på vrangen*. Gads Forlag, 2018.

Døving, Runar og Lavik, Randi: "Småsmugling i grenseland. Legitimering av smugling av alkohol til Norge" i *Tidsskrift for samfunnsforskning*, 09/2006, Volume 47, Nummer 3. 359–385

Eriksen, Sidsel: "Smugkroer som protestform – Et bidrag til studiet af de danske lokalforbuds betydning for alkoholforbruget i Danmark" i *Alkoholpolitik*, Volume: 6 issue: 3 1989, s. 156–163

Emsley, C. *Gendarmes and the State in Nineteenth-Century Europe*. Oxford UP, 1999

Evans, R.J.: *In defence of history*. Granta, 1997. 2018 edition.

Facius, Facius og Mathiasen, Anders-Peter: *Fra Edderkoppen til Makrellen: Den danske underverden 1944–2004*. Politiken, 2011.

Falk, Mogens: "Erindringer 1951–52". Publiceret på Radiotelegrafist Foreningen af 1917s hjemmeside. Link: <http://www.rafi1917.dk/pdf/mogens.falk.pdf>

Falck, Ninna: "Smuglerjagt. SKAT effektiviserer kontrollen". *MARTHA*, nr.1 2015, s. 18–21.

Flower, Robin: *The Western Island or The Great Blasket*. Oxford University Press, 1944.

Fisman, Raymond og Wei, Shang-Jin: "Tax Rates and Tax Evasion: Evidence from "Missing Imports" in China" i *Journal of Political Economy* April 2004, Vol.112(2), pp.471–496

Fode, Henrik: *Liberalisme og frihandel 1814–1914*. Dansk Toldhistorie III. København, 1989.

Frandsen, Steen Bo: "Men gives der da Provindser i Danmark? En undersøgelse af den regionale dimension i den danske stat i midten af 1800-tallet." I *Historie/Jyske Samlinger*, 01/1993 s. 129–153.

- Frandsen, Steen Bo: "Anmeldelse: Rasmus Glenthøj og Morten Nordhagen Ottosen: 1814: Krig, nederlag frihed. Danmark-Norge under Napoleonskrigene" i norsk *Historisk tidsskrift* 01/2016 (Volum 95) s. 180-185
- Frandsen, Steen Bo: "Danmark på langs og på tværs" i *TEMP- Tidsskrift for Historie* 18, 2019, s. 12-34
- Frandsen, Steen Bo: "Danmarks grænser – et historisk overblik". I *Økonomi og Politik* nr. 2, 2020 s. 11-28.
- Frederichsen, Frederik og Lund, Kaj: "Fra Dannebrog til Stars and Stripes under 1. verdenskrig. Hans Isbrandtsens første år i USA" i *Handels- og Søfartsmuseets Årbog*, 1986 s. 135-173.
- Geertz, Clifford: *The interpretation of cultures*. Basic Books, 2000. Oprindeligt udgivet 1973.
- Gersmann, Paul mfl: *Fra importregulering til moms 1945-1986*. Dansk Toldhistorie V. København, 1987.
- Gerstrøm, Carl m.fl.: *Dansk Sejlunion 1913-2013 – hundrede år med sejlerglæde*. Dansk Sejlunion, 2013.
- Glenthøj, Rasmus & Fossat, Sissel & Martinsen, Lone: *Konfliktzonen Danmark. Stridende fortællinger om dansk historie*. Gads Forlag, 2018.
- Grahn, Lance: *Political Economy of Smuggling: Regional Informal Economies in Early Bourbon New Granada*. (Dellplain Latin American Studies, nr. 35) Boulder, Colo.: Westview of HarperCollins. 1997.
- Grauwe, Paul De m.fl.: *Illicit Trade and the Global Economy*, MIT Press, 2012
- Green, Sarah: "Lines, traces, and tidemarks: further reflections on forms of border" i Dimova, Rozita & Demetriou, Olga: *The Political Materialities of Borders : New Theoretical Directions*. Manchester University Press, 2018.
- Gundelach, Peter og Frederiksen, Morten: "Sædelighed og borgermoral" i Frederiksen, Morten (red): *Usikker modernitet – danskernes værdier fra 1981 til 2017*. Hans Reitzels Forlag, 2019
- Gøbel, Erik: "Øresundstolden og dens regnskaber 1497-1857". Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. *Aarbog* 2010, s. 41-72.
- Götz, Norbert: "'Moral economy': its conceptual history and analytical prospects" i *Journal of Global Ethics*, Volume 11, 2015 - Issue 2: Moral Economy: New Perspectives s. 147-162.
- Hahn, Hans-Werner: *Geschichte des Deutschen Zollvereins*. VR, 1984.

- Hahn-Pedersen, Morten: "Skibe og skæbner fra Svendborgsund 1939-1945." i Svendborg Museums Årbog 1985, s. 76-97
- Hansen, Heine O.: *En Troense-dreng fortæller*. Høst & Søn, 1975
- Hansen, H. P.: *Ernst Bremer – storsmugler og gentleman*. Eget forlag, 1990.
- Hansen, Per H.: "Business History: A Cultural and Narrative Approach" i *The Business History Review* Vol. 86, No. 4, 2012, pp. 693-717.
- Hansen, Per H.: "From Finance Capitalism to Financialization: A Cultural and Narrative Perspective on 150 Years of Financial History." *Enterprise & Society*, vol. 15 no. 4, 2014, pp. 605-642.
- Hartmann, Nils: "Vendepunkter" i *Zise* årg. 38, nr. 1, 2015, s. 19-27
- Harvey, Simon: *Smuggling – seven centuries of contraband*. Reaktion Books, 2016.
- Hassing, V.V.: *Supplementerne for Aarene 1892-1899 til Samling af gældende Love, Anordninger og administrative Bestemmelser, vedrørende Toldvæsenet i Danmark*. L.A. Jørgensen Bogtrykkeri, 1900.
- Hedegaard, Esben: "Svendborg Havn" i Mortensøn, Ole (red): *Fem havne*. Langelands Museum, 2005, s. 13-60
- Heinsen, Johan: "Maritime Cultures of Crime, 1600 to 1800" I Krogh, Tyge: *Cultural Histories of Crime in Denmark, 1500 to 2000*. Routledge, 2018.
- Hemmingsen, H.: "Livet ombord i sydfynske skonnerter" i *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1967, s. 61-86.
- Henningsen, H.: "Sømandens drikkelse" i *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1977, s. 7-67.
- Henningsen, Peter: *Niels Juel og almuen på Tåsinge 1714-66. Elitekultur og folkekultur i enevældens Danmark*. Tåsinge Museumslaugs Forlag, 1993.
- Henningsen, Peter: "Folkefærger og færgekrig - den ærøske færgekrig 1975-2011", *Ærø Museums årbog* 2011, s. 4-36
- Hermansen, Karsten (red): *Marstal Søfart 1925-2000*. Marstal Søfartsmuseum, 2000.
- Hermansen, Karsten: *Marstals matadorer. H. C. Christensens rederi og værft 1842 – 1952*. Marstal Søfartsmuseum, 2011.

- Hermansen, Karsten m.fl.: *Danske Coastere og andre danske skibe 150-500 brt. fra 1945-2012*, bind I. Marstal Søfartsmuseum, 2013.
- Hertz, Peter: *Den hvide død. En dokumentar bog om narkotika i Danmark 1965-83*. Bogan, 1983.
- Hopkin, David: *Voices of the People in Nineteenth-Century France*. Cambridge University Press, 2012.
- Hobsbawm, Eric: *Bandits*. Weidenfeld and Nicolson, London. Revised edition, 2000. Først udgivet 1969.
- Hoeger, Katharine: Remote islands as a laboratory for studying policing: The role of the social and natural environment. 23. okt. 2018. Blog, cit. 24-06-2020: <https://www.law.ox.ac.uk/centres-institutes/centre-criminology/blog/2018/10/remote-islands-laboratory-studying-policing-role>
- Holm, Poul: *Kystfolk. Kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerrak ca. 1500-1914*. Fiskeri- og Søfartsmuseet, 1991.
- Holm-Petersen, Frode: "Skibsportrætmaleren A. Nisted, Århus" i *Handels- og søfartsmuseets Årbog, 1981*, s. 129-133.
- Holmsted Larsen, Chris: "Samtidshistoriens sensitive kilde. Oral History som kilde, teori og metode i koldkrigs- og kommunismehistorien" i Bak, Sofie Lene (red.): *Oral History i Danmark*. Syddansk Universitetsforlag, 2016, s. 61-76.
- Holzlehner, Tobias: "Economies of Trust. Informality and the State in the Russian-Chinese borderland" I Humphrey, Caroline (ed.): *Trust and Mistrust in the Economies of the China-Russia Borderlands*. Amsterdam University Press, 2018. S. 65-86
- Højrup, Thomas: *Fjordboliv. En upåagtet livsform i samfundet*. Nationalmuseet, 1980.
- Højrup, Thomas: *Det glemte folk. Livsformer og centraldirigering*. Institut for europæisk folkelivsforskning og Statens Byggeforskningsinstitut, 1983.
- Højrup, Thomas: Introduktion til Livet på Lyø. Fra udskiftning til selveje i forrige århundrede, 2017. Selvpubliceret. Tilgængelig på: <http://havbaade.dk/2017-07-02-introduktion-af-thomas-hoejrups-til-livet-paa-lyoe.pdf>
- Høy, C. T: *Træk af Marstals historie i Skildringer og billeder*. Svendborg Amts Historiske Samfund, 1913.
- Iggers, Georg: *Historiography in the Twentieth Century : From Scientific Objectivity to the Postmodern Challenge*, Wesleyan, 1997, ny udgave 2005.

Jacobsen, F.M.F: *Fra skonnertfart til ubådskrig. Dagbøger 1889-1918*. Forlaget Orte, 2008.

Redaktion Berrit Hansen og Hanne Geertsen.

Jakobsen, Søren & Svensson, Karsten: *Skrivebordspirater. Dokumentarbog om trusseredere*. Chr. Erichsens Forlag, 1979.

Janes, Derek: "...Of Which a Contraband Trade Makes the Basis of their Profit': Tea Smuggling in the North Sea c. 1750-1780" i Worthington D. (eds) *The New Coastal History*. Palgrave Macmillan, 2017. s. 269-282.

Jansen, Henrik: "Skibsfarten fra Svendborg og omegn - en læserbrevsfejde fra 1899." i *Svendborg Museums Årbog*, 1992, s. 73-101.

Jensen, Bent: *Danskernes sorte dagligdag. Om skatter, velfærdsstat og sort arbejde i Danmark*. Spektrum, 1995.

Jensen, Bent mfl.: *Danskernes liv med skatter, sort arbejde og gør det selv-arbejde*. Rockwool Fonden og SDU, 2017.

Jensen, Bent mfl: *Aktiviteter uden for det formelle arbejdsmarked: Sort arbejde, gør det selv-arbejde og deleøkonomi*. Rockwool Fonden og SDU, 2018.

Jensen, Carsten: "Her på stedet" i *Stofbladet, tidsskrift for stofmisbrugsområdet*. Nr. 30, forår 2018. s. 73-77.

Jensen, Kaj Nykjær: "Svendborg og søfarten 1953-2003" i *Svendborg Museums Årbog 2003* s. 8-46. Svendborg, 2003.

Jensen, Kaj Nykjær: "Rejser som dæksdreng i 1963-64" i *Svendborg Museums Årbog 2004* s. 40-56. Svendborg, 2004.

Jensen, Mette Frisk: "Statebuilding, Establishing Rule of Law and Fighting Corruption in Denmark 1660-1900" i Kroeze, Ronald m.fl.: *The History of Anticorruption*, Oxford, 2017.

Jensen, Nils Valdersdorf: "Smugleri i Det Sydfynske Øhav – i kulturhistorisk lys" i tidsskriftet *Gefjon* nr. 1, 2016 s. 130-161.

Jensen, Nils Valdersdorf: "Den glemte grænse. Sydfynske smuglere i krig og forbudstid" i Nevers, Jeppe og Sørensen, Anders: *Søfartshistorier*, Gads Forlag, 2020 s. 186- 205.

Jensen, Nils Valdersdorf: "A traditional sport: Smuggling among South Funen sailors, 1950-1990." in *Journal of Maritime History*. Accepteret til publikation i foråret 2021.

Johansen, Hans Christian: "Ændringer i den danske toldlovgivning 1797" i *Zise* nr 1, 1982 s. 19-24

Johansen, Per Ole: *Markedet som ikke ville dø – forbudstiden og de illegale alkoholmarkedene i Norge og USA*. Rusmiddeldirektoratet, 1994.

Johansen, Per Ole: *Nettverk i gråsonen. Et perspektiv på organisert kriminalitet*. Gyldendal, 1996.

Johanson, Bjarne G. & Petersen, Carsten: *Skatter og skattetryk*. Danmarks Statistik, 2002.

Jonasen, Otto: *Pjentemølleren og hans dagbog*. Revideret udgave, Svendborg Museum, 1992.

Jordaan, Han & Wilson, Victor: "The Eighteenth-Century Danish, Dutch, and Swedish Free Ports in the Northeastern Caribbean: Continuity and Change" i Oostindie, Gert: *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800*. Brill, 2014

Karpantschhof, René: *De stridbare danskere*. Gads Forlag, 2019.

Karnov, M.: *Told- og Afgiftslovene med Toldtariffen*. Karnov, 1943.

Karras, Alan: *Smuggling: Contraband and Corruption in World history*. Lanham, 2010

Kanstrup, Jan: "Krydsjagten Langelands forlis" i *Zise*, nr. 1, 1990 s. 1-30

Kent, H. S. K. "The Historical Origins of the Three-Mile Limit". *The American Journal of International Law*. American Society of International Law. (1954). 48 (4): 537–553.

Kiilsgaard, Christian: *Rudkøbing. Topografi og bystyre*. Bind III. 1970. s. 83-84

Kirchhoff, Hans: "Oprøret i Svendborg august 1943" i *Fynske Årbøger 1969*, s. 129-173. Udgivet af Historisk Samfund for Fyn.

Kjeldbæk, Esben "Oral History om besættelsen" i Bak, Sofie Lene (red.): *Oral History i Danmark*. Syddansk Universitetsforlag, 2016 s. 129-155.

Klooster, Wim. "Inter-Imperial Smuggling in the Americas, 1600–1800." In *Soundings in Atlantic History: Latent Structures and Intellectual Currents, 1500–1830*. Edited by Bernard Bailyn and Patricia L. Denault, 141–180, Endnotes on s. 505–528..Cambridge, MA: Harvard University Press, 2009.

Kløvedal, Troels: *Kærligheden, kildevandet.. og det blå ocean*. Gyldendal, 1978.

Knutson, Anna: "Clandestine commerce: retailing contraband textiles in late eighteenth-century Sweden" i *History of Retailing and Consumption*, 2019, 5:3, 261-275.

Korsell, Lars og Larsson, Paul: "Organized Crime the Nordic Way" i *Crime and Justice*, Vol. 40, No. 1, Crime and Justice in Scandinavia (August 2011), s. 519-554

- Krogh, Tyge (red) m.fl: *Cultural Histories of Crime in Denmark, 1500 to 2000*. Routledge Studies in Cultural History, nr. 55. 2017.
- Kroman, Erik: *Ambrosius Stub og hans ærøske forbindelser*. Munksgaard, 1967
- Kromann, Erik: "Virksomheder ved Marstal Havn 1963-2000" i Hermansen, Karsten (red): *Marstal Søfart 1925-2000*. Marstal Søfartsmuseum, 2000 s. 207-239.
- Kuur, Michael: "Parti-Poeter og politiske forfattere for og imod velfærdsstaten 1960-1980" i *Aktualitet - Litteratur, Kultur og Medier*, Bd. 6, december 2012.
- Kühl, Mikkel: *Smuglere, skippere og langfart*. Ærø Museum, 2018.
- Kwass, 2014. Michael: *Contraband: Louis Mandrin and the Making of a Global Underground*. Harvard, 2014.
- Larsen, Jens Boe og Sigurdsson, John: "Patruljetjenesten ved det københavnske toldvæsen - i årene 1929 til 1998" i *Zise* nr. 1, 2014 s. 7-22.
- Larsen, Poul Erik: "Coastersømand. 40 år blandt coastersøfolk, småskibsredere og andre pirater". Selvpubliceret på Slægtsforskernes bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk/911071.pdf>
- Lauring, Kåre: "Sømand Jens Aksel Aakjærs erindringer ca. 1940-1945" i *Handels og Søfartsmuseets årbog*, 2006, s. 32-48
- Laef, Jørn: *Smuglerkongen: fra et liv i den danske underverden*. I samarbejde med Mads Baastrup og Anne Røgilds. DR, 2009.
- Leary, Peter: *Unapproved Routes: Histories of the Irish Border, 1922-1972*. Oxford University Press, 2016.
- Levinsen, Klaus: "Social tillid og velfærd" i Petersen, Klaus m.fl: *13 værdier bag den danske velfærdsstat*. University of Southern Denmark Studies in History and Social Sciences, vol. 339, 2007. s. 69-78
- Lund, Kaj: *"Du bliver aldrig sømand, Kaj"*. Borgen, 2001.
- Lundager, Sten: *Smugler. Fra hippie til hash-bagmand*. Fortalt til Anan Askov. People's Press, 2017.
- Lundin, Johan og Nilson, Fredrik: *Sprittsmuggling på Östersjön - et kulturhistorisk studie av nätverk i tillblivelse*. Center for Öresundsstudier, Makadam, 2015.
- Mack, John. *The Sea – a cultural history*. Reaktion Books, 2011.

- Magnussen, Anne: "Fortællingsanalyse for historikere" i *TEMP*, Årg. 9, Nr. 17, 2018
- Marcussen, Ove: *Svendborg købstads historie*. Bind 2, Svendborg, 1960.
- Martinsen, Frank & Baastrup, Søren: *Livvagt: Mit hemmelige politiliv*. People's Press, 2014.
- Marx, Emanuel: *Bedouin of Mount Sinai. An Anthropological Study of their Political Economy*. Berghan Books, 2013.
- Michaelsen, A.: *Erindringer*. Ukendt årstal. Svendborg Byhistoriske Arkiv.
- Miller, Daniel: "Turning Callon the right way up" i *Economy and Society* Volume 31 Number 2 May 2002, s. 218–233
- Mogensen, Gunnar Viby: *Skattesnyderiets historie*. Rockwool Fonden, 2003.
- Monod, Paul: "Dangerous Merchandise: Smuggling, Jacobitism, and Commercial Culture in Southeast England, 1690-1760." i *Journal of British Studies* Vol. 30, No. 2 (Apr., 1991), s. 150-182
- Mordhorst, Mads og Schwarzkopf, Stefan: "Theorising narrative in business history" i *Business History*, 59:8, 1155-1175.
- Morgenstjerne, B. v. Munthe: "Træk af krydstoldvæsenets historie" i *Søfartsmuseets Årbog*, 1947. 6. Årg. S. 87-124.
- Morieux, Renaud: *The Channel. England, France and the Construction of a Maritime Border in the Eighteenth Century*. Cambridge University Press, 2016.
- Morrisette, Annie: *They Would Have a Law of Their Own: The Discourse on Smuggling at the Old Bailey, 1736-1814*. Speciale, East Carolina University, 2013.
- Mortensøn, Ole: *Faaborgs skibsfart 1800-1920*. Høst og søn, 1979.
- Mortensøn, Ole: "Sømandens dagbog" i *Maritim Kontakt* nr. 1, København, 1980 s. 27-36.
- Mortensøn, Ole: *Sejlskibssøfolk*. Langelands Museum, 1987.
- Mortensøn, Ole: *Smugleri til Langeland*. Zise, Årg. 11, nr. 1, 1988.
- Mortensøn, Ole: *Renæssancens fartøjer – sejlads og søfart i Danmark 1550-1650*. Langelands Museum, 1994.
- Mortensøn, Ole m.fl.: *Da paketterne sejlede – fra Smålandshavet og Det sydfynske Øhav*. Faaborg Kulturhistoriske Museer, 2002.
- Mortensøn, Ole: *Armerede jagter mod toldsvig*. Zise årg. 38, nr. 1, 2015, 28-33.

- Mørkegaard, Ole: *Søen, slægten og hjemstavnen. En undersøgelse af livsformer på Åbenrå-egnen 1700-1900*. Etnologisk Forum i samarbejde med Åbenrå Museum. Museum Tuscanulanum, 1993.
- Mygh, Liselotte: "Ærøskøbings maritime milieu omkring år 1800" i *Årbog for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg* 1978. s. 47-73
- Møller, Anders Monrad: *Etaten og traditionerne. Toldhistorie IV*, Toldhistorisk Selskab, 1990.
- Møller, Henrik J.: "Ta en tur me æ spritte": spritbådenes historie og kultur". *Sønderjyske museer*, 1999 s. 81-93.
- Mørch, Søren: *Den ny Danmarkshistorie 1880-1960*. Gyldendal, 1982. 3. udg, 2. oplag, 1991.
- Naím, Moises: *Illicit: how smugglers, traffickers and copycats are hijacking the global economy*. Doubleday, 2015.
- Nevers, Jeppe: "Indledning" i *Temp, Temanummer: Ny politisk historie*. Årg. 4 Nr. 8 (2014). s. 5-16.
- Nevers, Jeppe og Boje, Per "Kapitalismens forandringer. Den første verdenskrig og det danske erhvervsliv" i *Utopi og realiteter. Festskrift til Erik Kulavig*. Syddansk Universitetsforlag, 2017.
- Nielsen, Egon: *Smuglerne: til Polen og retur*. Egon Nielsen, 2012.
- Nielsen, Erik Møller: *Svendborg Søfarts Historie*. Svendborg, 2003
- N.N. (ukendt forfatter): *Nogle Bemærkninger angaaende Smugbrænderierne og deres Udryddelse, navnlig i Jylland*. Scharling, 1843.
- North, Michael. *The Baltic – a history*. Cambridge MA, 2015.
- North, Michael: "The Baltic Sea" i Armitage, David m.fl. "*Oceanic Histories*", Cambridge, 2018
- Olsen, J.: *Den sydfynske sejlskibsfarts historie*. København, 1932.
- Olesen, Niels Wium m.fl: *Danmark Besat. Krig og hverdag 1940-45*. 3. rev. udg. Informations Forlag, 2005.
- Owild, Leon: *Smuglerkongen – gangsteren, millionæren, mennesket*. Forlaget Prudentia, 2002
- Pearson, M.: "Littoral society: the concept and the problems". *Journal Of World History*, 2006 Dec, Vol.17(4), 353-373
- Pedersen, Ole: "Skats sidste sejltur?" i *Dansk Told og Skat* nr 5, 2007 s. 5-11. Udgivet af Dansk Told og Skatteforbund.

Petersen, Henry G.: *En tolders erindringer*. Toldhistorisk selskab, 1989.

Petersen, Henry G: "Øl og spiritusbeskatning IV", *Zise*, 1986 nr. 2, s. 44-66

Petersen, Holger Munchaus: "Småskibsfarten og tolderne" Artikel s. 92-100 i *Søhistoriske Skrifter XVIII: CAROLINE og de andre – Fornyelsen i dansk småskibsfart efter Krigen*, udgivet af Handels- og Søfartsmuseet, 1995.

Petersen, Holger Munchaus m.fl: *Øresunds Told, Tull i Öresund. I krig och fred - på godt og ondt*. Told- og Skattestyrelsen/Tullverket, 2000.

Petersen, Holger Munchaus: "Den virksomme Blom. Om toldere og ulovligt brændevinsbrænderi i 1818-1824" i Mortensøn, Ole m.fl: *Øboer 2005* s. 7-27. Udgivet af Rudkøbing Byhistoriske Arkiv.

Petersen, Holger Munchaus: "Den mindre skibsfart". Artikel s. 15-29 i *Danske Coastere og andre danske skibe 150-500 brt. fra 1945-2012*, bind I, udgivet af Marstal Søfartsmuseum 2013.

Petersen, Johannes: "Fra grænsebetjent til toldinspektør" i *Zise* 2018, nr. 2 s. 90

Petersen, Johannes: "Mæglerjobbet". Artikel s. 113-121 i Hermansen, Karsten m.fl.: *Danske Coastere og andre danske skibe 150-500 brt. fra 1945-2012*, bind I, udgivet af Marstal Søfartsmuseum 2013.

Petersen, Jørn Henrik m. fl: *Dansk Velfærdshistorie. Bind II, mellem skøn og ret*. Syddansk Universitetsforlag, 2011.

Polanyi, Karl: *The Great Transformation: The Political and Economic Origins of Our Time*. Ny udgave af Beacon Press, 2001.

Porse, Albert Andersen: *Erindringer*. Marstal Søfartsmuseum, 2010.

Porter, Gerald: "Work the Old Lady out of the Ditch": Singing at Work by English Lacemakers. I *Journal of Folklore Research*, Vol. 31, No. 1/3, Triple Issue: Ballad Redux (Jan. Dec., 1994), s. 35-55

Poulsen, Bjørn: "Middlemen of the regions. Danish peasant shipping from the Middle Ages to c. 1650" I Mikkelsen, Jørgen m.fl (red): *Regional integration in early modern Scandinavia*. Odense Universitetsforlag, 2001, s. 56-79

Poulsen, Poul Porskær: "De tærskede løs på os - En smuglersag fra Vejle 1825" i *Erhvervshistorisk Årbog 2001*, s. 135-147

Prip, Laurids. *Efterladte erindringer*. Kommentarer og udgivelse ved Jens Overø, 2017.

Pugh, Jonathan: "The relational turn in island geographies: bringing together island, sea and ship relations and the case of the Landship" i *Social & cultural geography*, 11/2016, Volume 17, Issue 8, s. 1040-1059

Pullat, Raimo & Pullat, Risto: "The Vodka Sea: Comparative History of Spirits Smuggling in the Baltic Sea" i *Journal of Scandinavian Studies in Criminology and Crime Prevention*, 2012, 13:1, 64-73.

Rasmussen, Erik: *28 Maaneders Sejlads*. KLIM, 1990.

Rediker, Marcus: *Outlaws of the Atlantic. Sialors, Pirates and Motley Crews in the Age of Sail*. Beacon Press, 2014.

Reinhold, Robert: "Drugs are an issue at the South Pole". *New York Times*, 30. Nov. 1981

Ritchie, D.A.: *Doing Oral History. A practical guide*. 3rd edition. Oxford, 2014.

Rorabaugh, W.J.: *Prohibition. A concise history*. Oxford, 2018

Rosendahl, Leif: *Marstal Navigationsskole – I storm og stille*. Marstal Søfartsmuseum, 1996.

Rosenfeldt, Niels m.fl: *Den røde underverden. Hemmelig kommunistisk virksomhed i Skandinavien mellem de to verdenskrige*. Gyldendal, 2019.

Ruedy, Nicole: "The Cheater's High: "The Unexpected Affective Benefits of Unethical Behavior" I *Journal of Personality and Social Psychology*, 2013, Vol. 105, No. 4, 531–548

Ruppenthal, Roland: "Denmark and the Continental System" i *The Journal of Modern History*. Vol. 15. No. 1 (Mr., 1943) pp 7-23.

Senn, Alfred: "Tsarist authorities and Lithuanian book-smuggling" i *Journal of Baltic Studies* Vol. 11, No. 4 (Winter 1980), pp. 334-340

Scharling, William: *Handels- og Toldpolitik*. Gad. Første halvbind, 1904. Andet bind, 1905. Bindene har fælles sidetal og der refereres således ikke til det ene eller andet bind, men til sidetal.

Schmidt, Regin: *PET's overvågning af danmarks kommunistiske parti 1945-1989. PET, de danske kommunister og østlig efterretningsaktivitet*. PET-kommissionen, bind 6. Justitsministeriet, 2009.

Schou, Claus: Karl Hansens Erindringer. En erindring fra Langelands Museum arkiv. Publiceret på Fynhistorie. Link: <https://fynhistorie.dis-danmark.dk/node/1526> cit 11-11-2019

Schmidt, Karlheinz: "Der Zollstreit zwischen Dänemark und den Hansestädten Hamburg und Lübeck wegen der "Straße des Welthandels" durch Stormarn : vor 160 Jahren" i *Jahrbuch für den*

Kreis Stormarn/ hrsg. vom Schleswig-Holsteinischen Heimatbund, Kreisverband Stormarn. Hamburg: Tiedemann; Ammersbek: M+K Hansa-Verl.; Großhansdorf: ProFunda-Verl.. 18: 2000 (1999) S. 6-38

Schmidt, Karlheinz: "Wandsbek But'n Tolln : Nostalgie um die ehemalige "Schmuggelgrenze" i *Jahrbuch für den Kreis Stormarn/ hrsg. vom Schleswig-Holsteinischen Heimatbund, Kreisverband Stormarn.* Hamburg: Tiedemann; Ammersbek: M+K Hansa-Verl.; Großhansdorf: ProFunda-Verl. - 21: 2003 (2002) S. 14-24 : Ill.

Schmidt, Karlheinz:" Die Holsteinische Zollstelle zu Sande in dänischer und in preußischer Zeit" i *Jahrbuch für den Kreis Stormarn/ hrsg. vom Schleswig-Holsteinischen Heimatbund, Kreisverband Stormarn.* - Hamburg: Tiedemann; Ammersbek: M+K Hansa-Verl.; Großhansdorf: ProFunda-Verl. 22: 2004 (2003) S. 52-79 : Ill., Kt.

Schultz, Annette Østergaard: *I én og samme båd. Lokal og regional kriseforvaltning under 1. verdenskrig.* Landsarkivet for Nørrejylland, 2007.

Scott, James C.: *The moral economy of the peasant: Rebellion and subsistence in Southeast Asia.* Yale, 1976.

Scott, James C.: *Domination and the Arts of Resistance: Hidden Transcripts.* Yale, 1990.

Scott, James C.: *The Art of Not Being Governed. An anarchist history of upland Southeast Asia.* Yale, 2009.

Shalvi, Shaul m.fl.: "Self-serving Justification: Doing Wrong and Feeling Moral". *Current Directions in Psychological Science* 2015, Vol. 24(2) 125–130.

Skalnik, Peter: *Outwitting the state.* Political Anthropology, vol. 7. Transaction publishers, 1989.

Skov, Peer m.fl: *Det sorte danmarkskort. Geografisk variation i danskernes sorte deltagelsesfrekvens.* Rockwoolfondens Forskningsenhed, Arbejdspapir 37. København, 2015. Kan tilgås her: https://www.rockwoolfonden.dk/app/uploads/2016/01/Arbejdsnotat-37_WEB.pdf

SKM: Skatteministeriet: Rapport om grænsehandel 2001. København, 2001: http://www.skm.dk/media/126998/rapport_om_g_handel2001.pdf

SKM: Skatteministeriet: Rapport om grænsehandel 2004. København, 2004: <https://www.skm.dk/aktuelt/publikationer/rapporter/rapport-om-graensehandel-2004/>

Smith, Adam: *The Wealth of Nations.* Oprindeligt udgivet 1776. Digital version via Past Masters,

der bygger på Smith, Adam: *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. 2 vols. Oxford: Clarendon Press; New York: Oxford University Press, 1976.

Sponneck, W.: *Om toldvæsen i almindelighed og dansk toldvæsen i særdeleshed*. Philipsens Forlag, København, 1840. Tilgængelig via Zise: <https://www.zise.dk/getfile.aspx?id=137790>

Stidsholt, Søren: *Øhavsfærger. Sejlads og færgefolk i det sydfynske - fra vind og damp til diesel og el*. Fyns Amts Avis, 2015.

Strang, Johan og Nygård, Stefan: "Facing asymmetry", *Journal of the History of Ideas*. Vol. 77 (1), 2016.

Strang, Johan og Nygård, Stefan: "Conceptual Universalization and the Role of the Peripheries" i *Contributions to the History of Concepts*, Volume 13 / 2017.

Svalgaard, Robert: *Krydstoldvæsenet – Det sejlende toldvæsen 1824-1904*. Udgivet ved Holger Munchaus Petersen. Toldhistorisk Selskab og Fiskeri- og Søfartsmuseet, 1983.

Svallfors, Stefan: *The Moral Economy of Class – Class and Attitudes in Comparative Perspective*. Stanford, 2006.

Svendsen, Gert Tinggaard: *Tillid*. Århus Universitetsforlag, 2012.

Sørensen, Chr.: *Glimt fra de Dage, der gik*. Udgivet af Erik Gøbel, Maritim Kontakt, 1997.

Sørensen, Henning: *Ned med den fordømte snaps. En biografi om Lars Larsen-Ledet*. Hovedland, 1998.

Sørensen, Lars Hovbakke: *En europæisk Danmarkshistorie*. Gyldendal, 2014.

Tagliacozzo, Eric: *Secret trades, Porous Borders – smuggling and states along a Southeast Asian Frontier, 1865-1915*. Yale, 2005.

Thestrup, Poul: *Mark og skilling, kroner og øre : pengeenheder, priser og lønninger i Danmark i 350 år (1640-1989)*. Rigsarkivet, 1991.

Thompson, E.P.: "The Moral Economy of the English Crowd in the Eighteenth Century" i *Past & Present*, no. 50 feb. 1971 pp. 76-136

Thorsen, Thorkil: "Da Danmark blev ædrueligt" i *Alkoholpolitik*, Volume: 5 issue 4, 1988, s 209-219

Tobias, P.M: "The Socioeconomic Context of Grenadian Smuggling" i *Journal of Anthropological Research* vol. 38, 1982, pp. 383-400

Toldkommissionen af 1967. Betænkning 566, 1970: <https://dokodoc.com/toldkommissionen-af-1967.html>

Tommerup, Peder: *Topographie over Drejø Sogn*, 1823. Odense, 1825. Tilgængelig på: <https://dis-danmark.dk/bibliotek/909126.pdf>

Trouillot, Michel-Rolph: *Silencing the past – power and the production of history*. Beacon Press, 1995.

Tuxværd, J.: *Notitser vedkommende det Danske Toldvæsen*. Trykt hos Grüner og Søn, Helsingør, 1867. M/S Museet for Søfarts bibliotek.

Untidt, Børge: *Spritusssmuglere i danske farvande i årene 1920-1930*. Upubliceret manuskript, 1979. Toldmuseets samling, Rigsarkivet.

Ussing, Henrik: *Mellem Sydfynske Sunde*. Danmarks Folkeminder nr. 41. Det schönbergske forlag, 1934.

Vilstrup, Jens: "Dengang vi var konger" i *Euroman*, oktober 2010 s. 102-107.

Waage, H.: "Alkoholen og samfundslivet." i *Nationaløkonomisk Tidsskrift*, Bind 3. række, 26 (1918).

Whyte, David og Wiegratz, Jörg (red): *Neoliberalism and the moral economy of fraud*. Frontiers of political economy. Routledge, 2016.

Wiegand, Bruce: "Petty smuggling as "social justice" – research findings for the Belize-Mexico border" i *Social and Economic Studies*, Vol. 42, No. 1 (marts 1993), s. 171-193.

Willemoes, Carl: Notesbøger. Bind III er tilgængelig på Den Store Krig 1914-1918: <https://denstorekrig1914-1918.dk/listerlitteraturlinks/litteratur/redaktoer-c-a-willemoes-notesboeger/willemoes-notesboeger-bind-3/>

Wiltshire, Susan m.fl: "They're Doing People A Service": Qualitative Study Of Smoking, Smuggling, And Social Deprivation" i *British Medical Journal*, Vol. 323, No. 7306 (Jul. 28, 2001), pp. 203-207

Winding, Kjeld: *Frihandelsproblemet i Danmark 1855-1863. En undersøgelse af 1863-tariffens tilblivelse*. Dansk Videnskabs Forlag, København 1959.

Winslow, Cal: "Sussex smugglers" i Thompson, E.P. (m.fl.): *Albion's Fatal Tree. Crime and society in Eighteenth-Century England*. Penguin, 1975

Wohlfahrt, Eske: *Fiskerne og byen. Bagenkop – et fiskerleje gennem 100 år*. Fiskeri og Søfartsmuseets maritime skrifter nr. 7, 1984,

Worsøe, Hans: "Overtoldinspektoraterne. Nogle træk af baggrunden for deres oprettelse." i *Zise* nr. 2, 1982 s. 23-38

Østergaard, Martin K: *Under fællesskabets sejl – partrederier, selvstændighed og maritim identitet i Marstal*. Maritim Kontakt 34, 2011.

Åmot, Heidi: *The Economics of Diaper Smuggling in Norway*. Speciale ved Økonomisk Institut, Oslo Universitet, 2017.

Kilder

Nedenstående liste er grupperet efter arkivskaber på Rigsarkivet (RA). Der anvendes følgende forkortelser: Overtoldinspektoratet for Østifterne (OØ), Faaborg Toldkammer (FT), Ærøskøbing Toldkammer (ÆET), Svendborg Toldkammer (ST) og Rudkøbing Toldkammer (RT), Dir. For Toldvæsenet (DT), Svendborg Distriktstoldkammer (SDT)

Direktoratet for Toldvæsenet:

Dir. For Toldvæsenet, 2. kontor, ledelsen af Toldvæsenets Patruljefartøjer

Dir. for Toldvæsenet, 5. kontor, Diverse sager om smugleri 1964-70

Dir. for Toldvæsenet, 5. kontor, Diverse sager om smugleri 1969-78, kasse 5

Dir. for Toldvæsenet, 5. kontor, Diverse sager vedr. smugleri 1970-74, kasse 1,2,3,4

Direktoratet for Toldvæsenet, 5. kontor. Sager om både observeret for smugleri 1964-1975, A-L.

Direktoratet for Toldvæsenet, 5. kontor. Sager om både observeret for smugleri M-Å

Dir. for Toldvæsenet, 5. kontor, Smuglerisager henlagt efter distriktstoldkamre

Dir. for Toldvæsenet, 5. kontor, Diverse sager om smugleri 1969-1978, kasse 5

Overtoldinspektoratet for Østifterne

Anholdelsesprotokol 1861-1893

Overtoldinspektoratet for Østifterne, Rapportsager 1896-1906

Rapportsager, 1907-12

Rapportsager, 1907-1914

Rapportsager 1921, Overtoldinspektoratet for Østifterne

Rapportsager, 1917-1921 Overtoldinspektoratet for Østifterne

Overtoldinspektoratet for Østifterne. Journalsager om udførselsforbud, 1917-1920.

Overtoldinspektoratet for Østifterne. Journalsager 1921 1-6698.

Overtoldinspektoratet for Østifterne. Journalsager vedr bekæmpelse af spritsmuglerier, dec 1962.

Journalsager vedr diverse mindre færgeruter, 1941-1964, Overtoldinspektoratet for Østifterne

Årsberetninger 1908-1935, Kasse D-1, D-2, D-3, D-4, D-5.

Faaborg Toldkammer:

Årsberetninger for 1851-1915. Kasse D/1, D/2, D/3.

Ærøskøbing Toldkammer:

Årsberetninger for 1856-1883. Kasse D/1, D/2.

Rudkøbing Toldkammer:

Årsberetninger for 1851-1856 + 1891-1928. Kasse D/1, D/2, D/3, D/4.

Rudkøbing Toldkammer, Protokol over bevillinger 1925-1946. Kasse I/1-I/6

Svendborg Toldkammer:

Årsberetninger for 1851-1855 (Kasse 2/46)

Svendborg Toldkammer, patruljering 1910-1959.

Anholdelsesregnskaber Svendborg Toldkammer, 1952-55

Anholdelsesregnskaber Svendborg Toldkammer, 1954-56

Svendborg Toldkammer: Diverse oplysninger vedr. Smugleri 1968-71

Svendborg Distriktstoldkammer: Indsmuglingsrapporter 1969-1989, Journalsager pakke 41-93

Andre kilder og arkivskabere (RA):

Københavns Fængsler, Navnekartotek

Københavns Fængsler, Generaliekort for mænd, 8001-8500, 1924-28

Ærøskøbing Kriminalret, 1919: Smuglersager

Ærøskøbing og Ærø By- og Herredsfoged: Dokumenter vedr. smugleri ved Leby 1913-1919.

Dept. for Told- og Forbrugsafgifter, Toldafgiftskontoret. 1928-1934. Arkivserie: Register til journal for smuglerier (par. 48). Register til journal for smuglerier. Samtlige kasser.

Krydstoldvæsenet: Fortegnelse over inkvirerede skibe m.m. 1858-1903. Kasse 1197.

Faaborg Byfogeds Arkiv. Politiprotokollen 1864-1866

Politiprotokol, Holstenshus Birkedommer 1555-1866

Finansministeriet, Dept. Told-og Forbrug. Rationaliseringsudvalg. Rapporter for arbejdsgruppe 3, 1965-1966.

Andre arkiver:

Orientering om Faaborg-sagen. Toldrapport. Svendborg Byhistoriske Arkiv.

Kopibog 1874-1901, Krydstoldvæsenet, Svendborg Byhistoriske Arkiv

Personsager: Ove Pilgaard, Svendborg Byhistoriske Arkiv.

Michaelsen, A.: *Erindringer*. Ukendt årstal. Svendborg Byhistoriske Arkiv.

Revyise fra Skt. Georgsrevyen på Langeland, foråret 1984. Tekstafskrift af Søren Stidsholt. Rudkøbing Byhistoriske Arkiv.

Aviser og blade:

De digitaliserede aviser er tilgængelige via Mediestream frem til ca. 1970, herefter er benyttet Infomedia. I afhandlingen henvises til de konkrete artikler, med henvisning til avis, dato og sidetal. For nye webaviser inkluderes forfatter, hvis det fremgår.

Faaborg Politiske Avis kan tilgås i fysisk form på Faaborg Bibliotek. For Rigsdagstidende angives år og sidetal i fodnoten. For Tidsskrift for toldvæsen angives år og sidetal i fodnoten.

Bilag

Bilag # 1

Konfiskationer og mulkter som angivet i årsberetningerne fra de lokale toldkamre. Se kildeliste for kildehenvisning til disse. Rigsarkivet.

Faaborg Toldkammer		Svendborg Toldkammer		Rudkøbing Toldkammer		Ærøskøbing Toldkammer	
1851	98,28	1851	380,44	1851	23,7	1851	
1852	1382,53	1852	75	1852	0	1852	
1853	107	1853	65,3	1853	29,3	1853	
1854	0	1854	80,4	1854	111,28	1854	
1855		1855	35,3	1855	27,41	1855	
1856	0	1856		1856	11,63	1856	72,2
1857	28,56	1857		1857		1857	189,7
1858	25	1858		1858		1858	37,44
1859	28,72	1859		1859		1859	95,72
1860	72,16	1860		1860		1860	34,32
1861	1	1861		1861		1861	2
1862	9,4	1862		1862		1862	0
1863	3,42	1863		1863		1863	6
1864	1,8	1864		1864		1864	101
1865	86,4	1865		1865		1865	45,62
1866	17,6	1866		1866		1866	79,61
1867	0	1867		1867		1867	21,9
1868	12,61	1868		1868		1868	29,72
1869	5,6	1869		1869		1869	23
1870	17,94	1870		1870		1870	2
1871	0	1871		1871		1871	6,34
1872	0	1872		1872		1872	14,4
1873	2	1873		1873		1873	63,9
1874	0	1874		1874		1874	0
1875	0	1875		1875		1875	2
1876	20	1876		1876		1876	22
1877	24	1877		1877		1877	4,75
1878	2,69	1878		1878		1878	0
1879	164,47	1879		1879		1879	0
1880	0	1880		1880		1880	0
1881	6,27	1881		1881		1881	0
1882	0	1882		1882		1882	132,43
1883	32,25	1883		1883		1883	258
1884	53,62	1884		1884		1884	
1885	72,95	1885		1885		1885	

1886	0	1886		1886		1886	
1887	0	1887		1887		1887	
1888	29,25	1888		1888		1888	
1889	0	1889		1889		1889	
1890	77,89	1890		1890		1890	
1891	0	1891		1891	0	1891	
1892	0	1892		1892	0	1892	
1893	25,87	1893		1893	20	1893	
1894	0	1894		1894	20	1894	
1895	65,67	1895		1895	0	1895	
1896	222,03	1896		1896	50	1896	
1897	0	1897		1897	0	1897	
1898	0	1898		1898	68	1898	
1899	0	1899		1899	36,45	1899	
1900	0	1900		1900	0	1900	
1901	0	1901		1901	0	1901	
1902	0	1902		1902	0	1902	
1903	10	1903		1903	21,75	1903	
1904	0	1904		1904	0	1904	
1905	0	1905		1905	0	1905	
1906	0	1906		1906	19	1906	
1907	0	1907		1907	0	1907	
1908	0	1908		1908	5	1908	
1909	0	1909		1909	50	1909	
1910	0	1910		1910	0	1910	
1911	0	1911		1911	30	1911	
1912	0	1912		1912	108	1912	
1913	0	1913		1913	10	1913	
1914	0	1914		1914	770	1914	
1915	0	1915		1915	0	1915	
1916		1916		1916	0	1916	
1917		1917		1917	0	1917	
1918		1918		1918	151	1918	
1919		1919		1919	270,85	1919	
1920		1920		1920	128	1920	
1921	25	1921	173	1921	128,04	1921	0
1922	28,05	1922	726	1922	492,06	1922	0
1923		1923		1923	0	1923	
1924		1924		1924	7262,85	1924	
1925		1925		1925	600	1925	
1926		1926		1926	3024,26	1926	
1927		1927		1927	3201	1927	
1928		1928		1928	3024	1928	

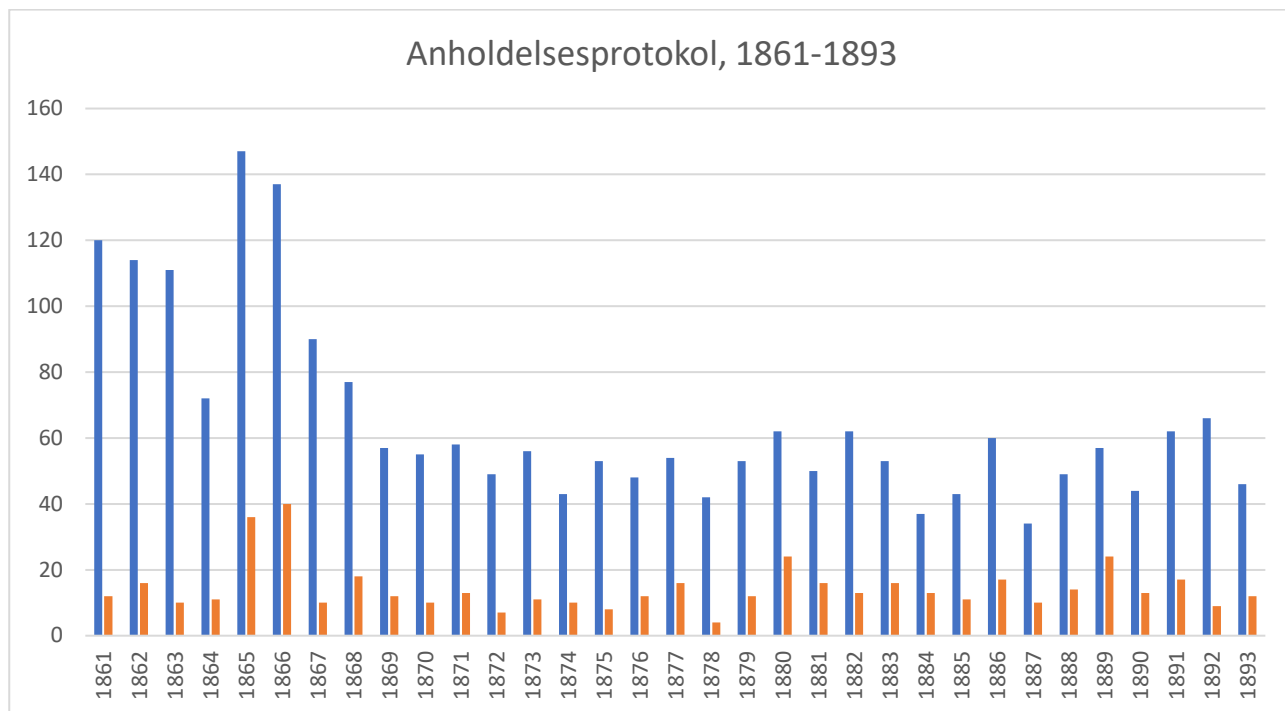
--	--	--	--	--	--	--	--

Bilag # 2

Overtoldinspektoratet for Østifterne, Anholdelsesprotokol 1861-1893. Rigsarkivet.

År	Total sager	SVB	FAA	RUD	MAR	ÆRØSK	Andre steder	Samlede antal sydfynsk e sager
1861	120	1	2	0	0	0	9	12
1862	114	6	1	0	1	0	8	16
1863	111	4	2	0	0	0	4	10
1864	72	2	3	0	0	0	6	11
1865	147	2	3	3	2	16	10	36
1866	137	7	2	2	0	19	10	40
1867	90	3	0	1	0	3	3	10
1868	77	1	3	1	1	6	6	18
1869	57	3	2	0	4	0	3	12
1870	55	1	1	0	1	3	4	10
1871	58	1	1	0	0	6	5	13
1872	49	2	0	1	0	3	1	7
1873	56	4	2	0	0	4	1	11
1874	43	3	3	0	0	1	3	10
1875	53	2	2	1	0	1	2	8
1876	48	2	2	4	1	1	2	12
1877	54	8	4	2	0	1	1	16
1878	42	1	1	2	0	0	0	4
1879	53	6	2	1	0	0	3	12
1880	62	10	1	4	2	2	5	24
1881	50	7	2	6	0	0	1	16
1882	62	6	0	2	2	0	3	13
1883	53	7	3	1	2	3	0	16
1884	37	4	6	2	0	0	1	13
1885	43	3	5	0	1	0	2	11
1886	60	6	1	3	6	0	1	17
1887	34	4	2	2	1	1	0	10
1888	49	3	2	5	0	2	2	14
1889	57	5	2	2	5	5	5	24
1890	44	7	2	1	0	0	3	13
1891	62	9	0	1	1	5	1	17
1892	66	5	0	0	0	3	1	9
1893	46	4	1	1	0	1	5	12

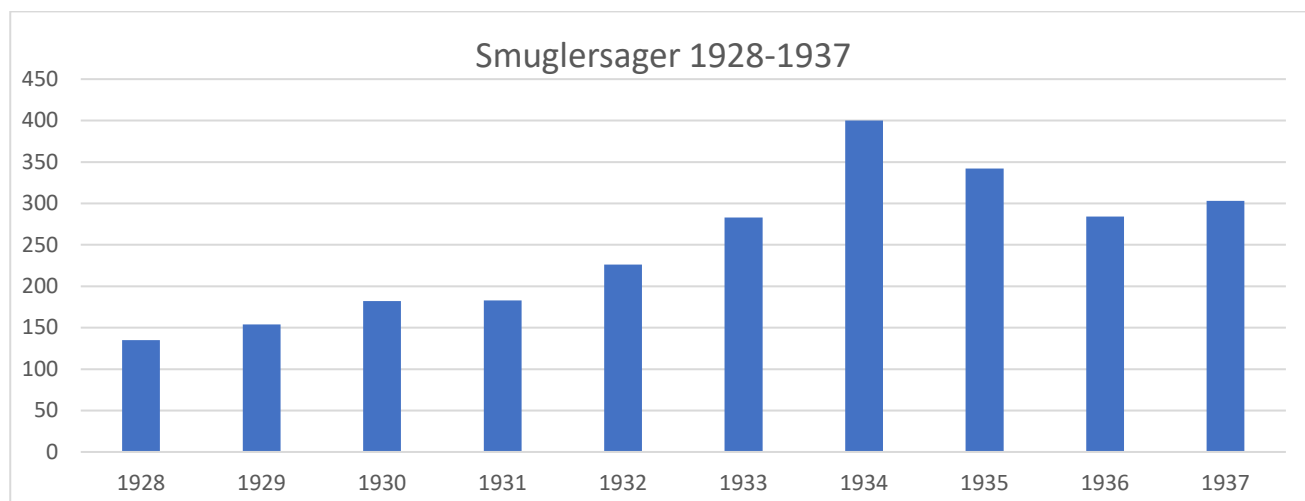
SVB= Svendborg, FAA= Faaborg, RUD= Rudkøbing, Mar=Marstal, Ærøsk=Ærøskøbing.



Bilag # 3

Smuglersager 1928-1937 baseret på Register til journal for smuglerier. Dept. for Told- og Forbrugsafgifter, Toldafgiftskontoret. 1928-1934. Arkivserie: Register til journal for smuglerier (par. 48). Rigsarkivet.

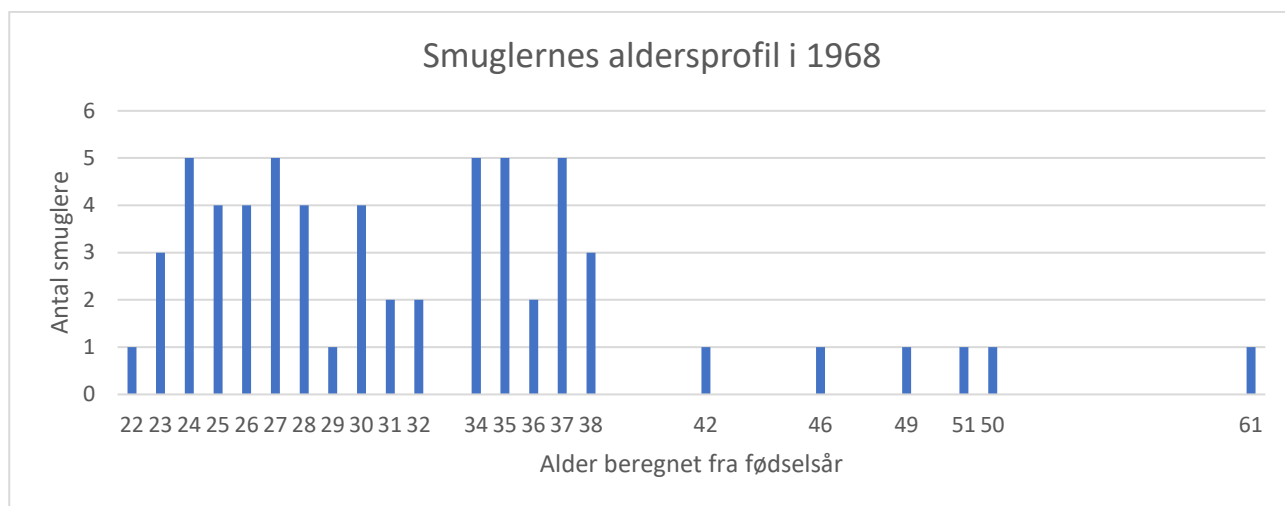
År	Antal sager
1928	135
1929	154
1930	182
1931	183
1932	226
1933	283
1934	400
1935	342
1936	284
1937	303



Bilag # 4

Aldersprofil på smuglerne i 1968. Baseret på ”Fortegnelse over personer” i Svendborg toldkammer:
Diverse oplysninger vedr. smugleri (1968-1971) I4 1968 – 1971. Rigsarkivet.

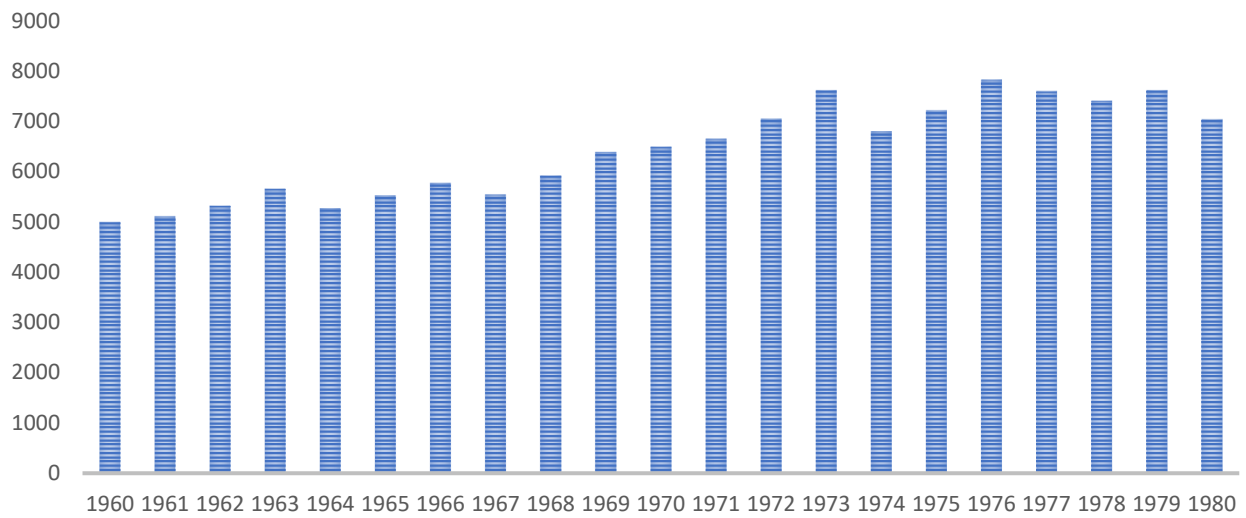
Fødselsår	Antal	Alder i 1968
1907	1	61
1916	1	50
1917	1	51
1919	1	49
1922	1	46
1926	1	42
1930	3	38
1931	5	37
1932	2	36
1933	5	35
1934	5	34
1936	2	32
1937	2	31
1938	4	30
1939	1	29
1940	4	28
1941	5	27
1942	4	26
1943	4	25
1944	5	24
1945	3	23
1946	1	22



Bilag # 5

Salg af cigaretter via Danmarks Statistiks statistikbank:			
År	Antal i mio.	År	Antal i mio.
1955	3787	1978	7401
1956	3882	1979	7609
1957	4010	1980	7026
1958	4349	1981	7299
1959	4706	1982	8039
1960	4990	1983	7475
1961	5105	1984	7709
1962	5318	1985	7753
1963	5655	1986	7502
1964	5266	1987	7014
1965	5522	1988	7076
1966	5765	1989	6616
1967	5537	1990	6735
1968	5917	1991	6573
1969	6379	1992	6727
1970	6488	1993	6374
1971	6645	1994	6799
1972	7040	1995	6415
1973	7608	1996	6669
1974	6796	1997	6791
1975	7210	1998	6873
1976	7821	1999	7108
1977	7589	2000	7054

SALG AF CIGARETTER 1960-1980

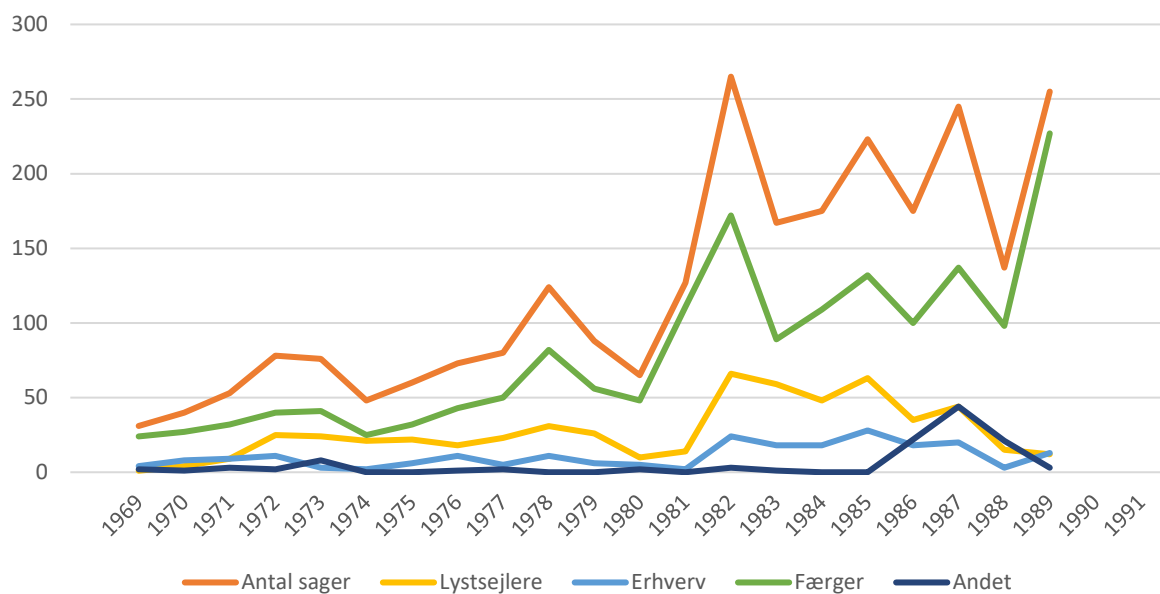


Bilag # 6

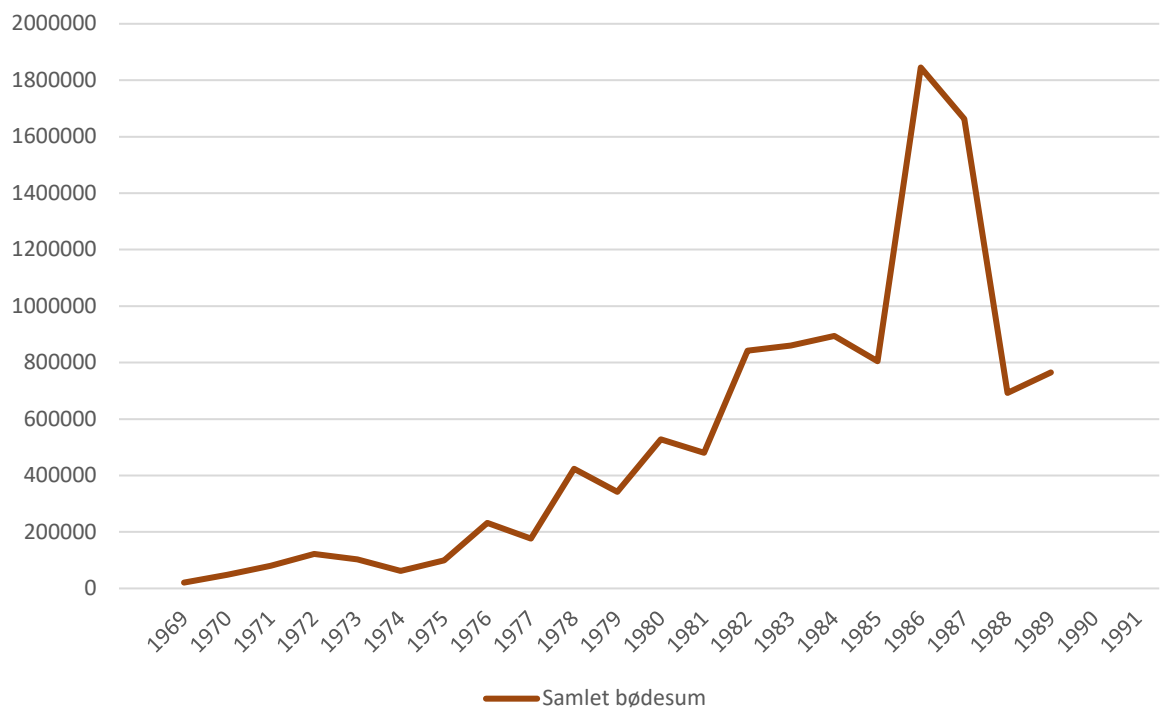
Baseret på: Indsmuglingsrapporter 1969-1989. Svendborg Distriktstoldkammer. Arkivserie: Journalsager. Kasse 41-91. Rigsarkivet.

År	Antal sager	Lystsejlere	Erhverv	Færger	Andet	Samlet bødesum	Gnm. Bødestr.
1969	31	1	4	24	2	20702	667,8065
1970	40	4	8	27	1	48329	1208,225
1971	53	9	9	32	3	79775	1505,189
1972	78	25	11	40	2	121735	1560,705
1973	76	24	3	41	8	102741	1351,855
1974	48	21	2	25	0	62168	1295,167
1975	60	22	6	32	0	99488	1658,133
1976	73	18	11	43	1	231717	3174,205
1977	80	23	5	50	2	176231	2202,888
1978	124	31	11	82	0	423407	3414,573
1979	88	26	6	56	0	342305	3889,83
1980	65	10	5	48	2	527586	8116,708
1981	127	14	2	111	0	480805	3785,866
1982	265	66	24	172	3	842711	3180,042
1983	167	59	18	89	1	860486	5152,611
1984	175	48	18	109	0	894810	5113,2
1985	223	63	28	132	0	804792	3608,933
1986	175	35	18	100	22	1845232	10544,18
1987	245	44	20	137	44	1663538	6789,951
1988	137	15	3	98	21	692156	5052,234
1989	255	12	13	227	3	764610	2998,471
Total sager	2585	570	225	1675	115	11085324	

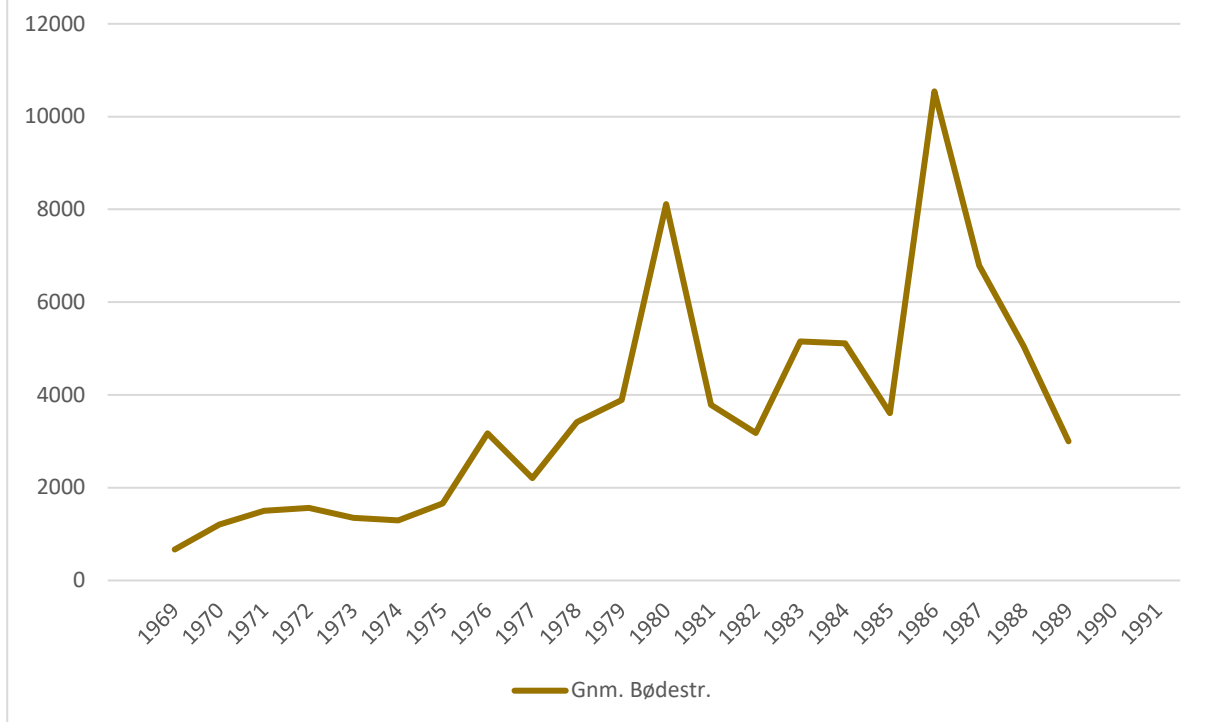
Indsmuglingsrapporter 1969-1989 SDT



Indsmuglingsrapporter 1969-1990 - bødesum



Udvikling i gennemsnitlig bødesum 1969-1990



Bilag # 7

Interviewguide 16-01-2019. Interviewet indledes med præsentation af projektet.

Spørgsmål:

Navn, stilling, alder

Hvad er dit kendskab til smugleri?

Hvad smuglede du?

Smuglede du sammen med nogen?

Kendte du til andre der smuglede?

Var du nervøs?

Hvornår tror du, at smugleriet var på sit højeste?

Hvorfor?

Hvad smuglede folk?

Hvorfor?

Hvem var smuglerne?

Hvor smuglede de henne?

Hvordan smuglede man?

Hvad var smuglerruterne?

Hvor meget smuglede folk typisk?

Hvor meget af smugleriet blev opdaget?

Hvordan talte I om smugleriet?

Tror du det var mere udbredt på Sydfyn end andre steder?

Var smugleriet særligt udbredt i nogle faggrupper, tror du?

Kunne man nemt få fat på illegalt indførte varer på Sydfyn?

Var der nogle særlige steder, hvor smugleri var mere til stede end andre?

Hvordan talte I om tolterne?

Synet på myndighederne?

Hvorfor smuglede smuglerne, tror du?

Er smugleri noget man er stolt af?

Samarbejdede I med tolderne?

Debriefing.

Bilag # 8

Interviewguide til tolder 16-01-2019. Interviewet indledes med præsentation af projektet.

Spørgsmål:

Navn, stilling, alder

Hvornår arbejdede du i toldvæsenet?

Hvor var dit tjenestested?

Hvad var dine opgaver?

Hvilke sager har gjort et særligt indtryk på dig?

Hvornår tror du, at smugleriet var på sit højeste?

Hvorfor?

Hvad smuglede folk?

Hvorfor?

Hvem var smuglerne?

Hvor smuglede de henne?

Hvad var smuglerruterne?

Hvor meget smuglede folk typisk?

Tror du det var mere udbredt på Sydfyn end andre steder?

Hvor meget af smugleriet tror du, at I opdagede?

Var der nogle særlige steder, hvor smugleri var mere til stede end andre?

Hvordan talte I om smuglerne i toldvæsenet?

Føler du stolthed over dit arbejde?

Hvorfor smuglede smuglerne, tror du?

Er smugleri noget man er stolt af?

Var der nogle af dine kolleger, der samarbejdede med smuglere? Debriefing.

Bilag # 9

Udviklingen i krydstoldvæsenets kontrol og forbisejlinger. Baseret på Krydstoldvæsenet:
Fortegnelse over inkvirerede skibe m.m. 1858-1903. Rigsarkivet.

Protokol 1:

År	Kontrollerede skibe	Forbisejlinger
1858	11208	1231
1859	13173	1066
1860	14168	1262
1861	13896	1457
1862	14206	1554
1863	14754	1435
1864	8375	1540
1865	13656	2524
1866	12911	2117
1867	12146	2100
1868	12194	2082
1869	12511	1853
1870	11467	1829
1871	11704	1720
1872	11802	1809
1873	11352	1769
1874	11831	1691
1875	10588	1511
1876	11355	1713
1877	11056	1536
1878	10411	1306

Protokol 2:

År	Kontrollerede skibe	Forbisejlinger
1879	10540	1181

1880	12067	1549
1881	13301	1022
1882	15106	994
1883	15833	829
1884	15019	846
1885	14793	763
1886	13320	659
1887	14388	762
1888	13909	841
1889	15359	884

Protokol 2, fortsat:

År	Kontrollerede	Forbisejlinger	Heraf sejlskibe	Heraf dampskibe
1890	15439	1299	727	572
1891	15919	1395	707	688
1892	14338	2117	1286	831
1893	15321	1495	758	737
1894	16200	1430	760	670
1895	16069	1241	654	587
1896	16909	1490	868	622
1897	15709	1545	946	599
1898	14896	1869	1261	608
1899	8904	430	262	168

År	Kontrollerede	Forbisejlinger	Heraf sejlskibe	Heraf dampskibe
1900	5585	7311	5368	1943
1901	5886	7180	5191	1989

1902	6013	7161	5154	2007
1903	4571	7975	5639	2336

Protokol 3

