

zise

Toldhistorisk Tidsskrift

Nr 3

1978

1 årg



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

Før o. 1660 omfatter accisen en broget buket af forbrugsafgifter og forhøjelsestold. Herefter betegner accisen officielt kun en havneafgift, mens forbrugsafgifterne benævnes konsumtion. I den folkelige bevidsthed hang betegnelsen accise imidlertid fast ved forbrugsafgifterne og anvendes synonymt med konsumtion (jf 'accisebod').

Medlemsskab af Toldhistorisk Selskab tegnes ved henvendelse til kassereren, toldinspektør Robert Svalgaard, Thisted Distriktstoldkammer, Asylgade 40, 7700 Thisted.

Kontingentet er 35 kr årlig for enkeltpersoner, 500 kr for institutioner og firmaer.

Biblioteksabonnement på Zise koster 35 kr pr årgang, og tegnes sammesteds.

ZISE udsendes 3 gange årlig med 30-40 sider pr hefte.

ZISE Toldhistorisk Tidsskrift, er medlemsblad for Toldhistorisk Selskab, stiftet den 24 oktober 1977. Bestyrelsen består af følgende medlemmer:

V E Parving (formand)
P Gersmann (næstformand)
Gunnar Jakobsen (sekretær)
Robert Svalgaard (kasserer)
Jan Kanstrup (redaktør)
Arne Hægstad
Palle Høgh

Manuskripter der ønskes optaget i ZISE sendes til redaktøren, Jan Kanstrup, Søbredden 14, 4000 Roskilde.

Manuskripter bør - om muligt - være maskinskrivne, med ekstra linieafstand og en margin på ca 6 cm.

Forslag til illustrationer og billedtekster må meget gerne medsendes.

Redaktionen påtager sig intet ansvar for indsendte manuskripter, og forfatteren bedes derfor beholde en kopi. Mindre ændringer i teksten må påregnes, men væsentlige ændringer vil kun blive foretaget med forfatterens samtykke.

Forsideillustrationen er hentet fra Jens Bruhn: Den gamle grænse - set på Postkort (jfr s. 38 i dette nummer)

Blade af Thisted toldsteds historie I

Kystlosninger

Af ROBERT SVALGAARD

Gennem århundreder var der en livlig handelsforbindelse mellem den jyske vestkyst og Sørlandets kystbyer. Nordmændene havde behov for danske fedeverar og korn, og det skovløse Vestjylland manglede træ.

Handelen blev drevet af både norske og danske skippere og udviklede sig fra at være køb og salg foretaget af de enkelte skipper til en mere organiseret handel gennem fastboende skudehandlere, der ejede et eller flere skibe.

Det var et særkende for skudehandelen, at den ikke foregik til og fra købstæderne, men fra udskibningssteder langs den åbne kyst. At byerne ikke så med blide øjne på dette indgreb i deres handelsrettigheder, er klart, og både Ålborg og Thisted forsøgte for Thistedes vedkommende i 1685 at få standset skudehandelen, men forgæves, den nød kongelig bevågenhed.

Lovbestemmelser.

I toldforordningen af 1.2.1797, § 9, er fastsat, at losning fra og til fremmede steder skulle ske i de købstæder, hvor der var toldsted. Lovgivningsmagten var imidlertid klar over, at der landet over var afstands- og transportproblemer ved landbefolkningens forsyning med grovvarer.

Samme forordnings § 10 tillader derfor, at byggematerialer, f.eks. tømmer, kalk og sten, samt kornvarer og brænde måtte indføres af landboerne til eget brug ved hvilken losseplads, det var belejligt.

Det var imidlertid en forudsætning, at skibet først skulle anløbe toldstedet for in-

kvirering og klarering, og at losning eller indladning skulle kontrolleres ved udsendt toldopsyn fra toldstedet. Denne bestemmelse om anløb ved toldstedet kunne imidlertid ikke praktiseres for de skibe, der anløb vestkysten - det ville jo indtil 1835 betyde, at de skulle Skagen rundt og ind i Limfjorden for at komme til Thisted.

De norske skippere var i henhold til Danske Lov 3-13-27, jf. en skrivelse af 13.8.1845 fra Danske Kancelli berettigede til med deres skibe og både at anløbe hvilken som helst losseplads, og fra deres fartøjer sælge trælast til landboernes eget brug. Ligeledes var det tilladt landboerne at bestille trælast til eget brug og modtage det uden for toldstederne, når blot toldforordningens klareringsbestemmelser blev iagttaget for skib og ladning.

Lempelserne for de norske skippere faldt bort ved ikrafttrædelsen af næringsloven 1857, hvorefter nordmændene gik over til at afsætte deres trælastladninger til købmændene langs kysten og i købstæderne eller at lade afholde offentlig auktion over deres oploste ladninger.

I 1800-tallet begyndte man at stramme bestemmelserne med hensyn til skudehandelen, der nu kom til at hvile på bevillinger til de enkelte skudehandlere. En sådan bevilling fra 1840 giver den påhældende ret til at handle med trælast, kalk, stangjern, søm, spiger, tjære og salt.

Skudehandlerne i Klitmøller og Vigso søgte dog ikke sådanne bevillinger, idet de hævdede deres rettigheder til skudefart ved et kgl. brev fra 1686.

Toldsted i Thisted

Det nævnte kgl brev fra 1686 (24/9) giver Thykystens skudeskipperet ret til fortsat at drive den gennem mange generationer drevne skudehandel, men dog på betingelse af, at de klarerede på toldboden i Thisted, således at kongen fik, hvad der tilkom ham.

En lang strækning af den jyske vestkyst fra i nord Tranumstrand til i syd Ferring sortererede under toldstedet i Thisted. Dvs at skipperne, der anløb kysten fra et punkt ca 10 km syd for Blokhus ned til Bovbjerg, måtte tage turen til Thisted for at ordne toldformaliteterne. Datidens transportforhold taget i betragtning har det været en anseelig rejse fra distriktets yderpunkter. Det er jo ikke sært, at man indarbejdede en senere accepteret praksis bestående i, at ind- og udklarering fandt sted samtidig.

I tidens løb skete der ændringer i distriktets udstrækning mod Vesterhavet. Omkring 1830 blev Tranumstrand afgivet til Hjørring toldsted. Efter Aggerkanalens åbning for sejlads blev Lemvig toldsted oprettet i 1838. Lemvig fik bl a tildelt Thistedes kyststrækning fra Ferring til Agger kanal samt ledelsen af toldvagtskibet ved kanalen. I 1843 blev strækningen fra Agger kanal til amtsskellet (pælediget) syd for Thyborøn henlagt til Thisted igen tillige med ledelsen af toldvagtskibet.

Da stoppepligten ved indsejlingen til Limfjorden blev ophævet i 1911, oprettedes i fjordområdet en række toldopsynsmandsposter, bl a i Thyborøn, der igen underlagdes Lemvig. Skellet mellem de to toldsteder kom nu til at ligge ved nordbredden af Thyborøn kanal.

Der var dog stadig en lang kyststrækning at tage af, og i 1959 blev strækningen fra Bulbjerg til Slettestrand henført til Løgstør toldkammer. I dag sorterer strækningen under Ålborg distriktstoldkammer.

Kontrollen med skudeturen prægede ar-

bejdet meget ved toldstedet. Der var langt fra byen ud til fjerntliggende udskibningssteder, så kontrollen måtte bygges dels på lokalt opsyn og dels på udsendt opsyn samt overopsyn fra toldstedet.

Det kan eksempelvis anføres, at der i 1842 blev indklareret 194 skibe ved toldstedet, hvoraf de 106 fra Norge, 3 fra England, 19 fra Hamburg, 1 fra Holland, 1 fra Rusland samt 64 fra indenlandske steder (herunder Altona).

Skuder på stranden

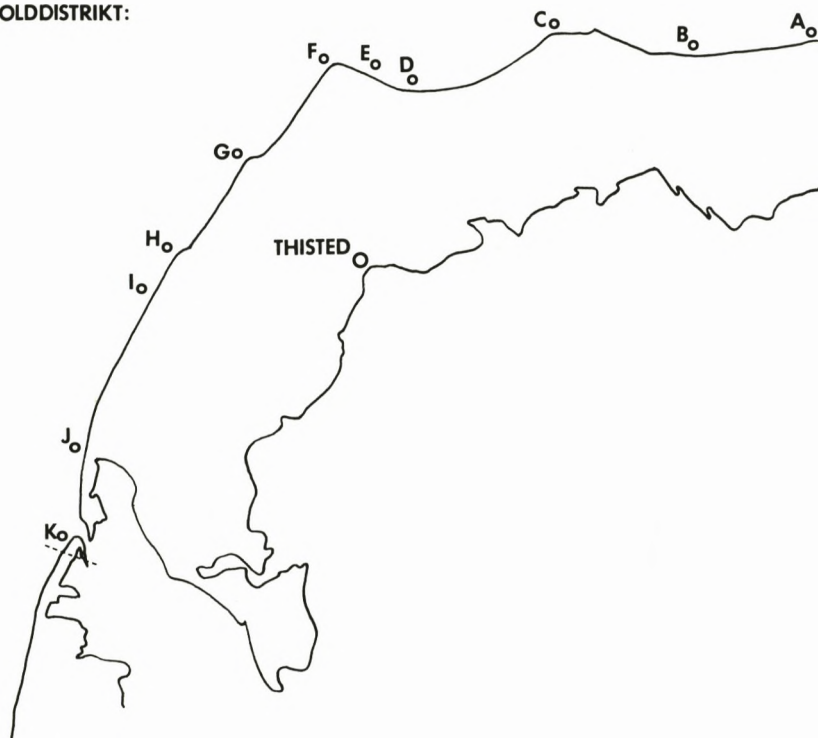
Udskibningsstederne blev anløbet dels af de hjemmehørende skuder og dels af de norske skuder. Losning og lastning foregik på den åbne kyst bl a under anvendelse af skibningsbåde, der bragte varerne til og fra skuderne, der lå til ankers mellem revlerne.

Om vinteren blev skuderne halet på land og blev under denne henliggen om foråret klargjort til årets nye rejser. Det var en skibsfart, der krævede folk med nøje kendskab til kystens forhold, men de skulle udover det rent maritime også have varekendskab og forstand på at handle.

De største handelspladser her på kysten var Klitmøller, Vigsø og Thorupstrand. Klitmøller var hjemsted for det største antal skuder, og der findes eksempler på skudehandlere, der tjente store formuer, der bl a blev anbragt i store gårde. Skuderne fra Klitmøller anløb ikke blot norske havne, men foretog også rejser til Altona, England og Holland.

Under krigen med England fra 1807 til 1814 var der kornmangel i Norge, og mange nordmænd fandt vej over Skagerak endog i åbne både for at hente levnedsmidler. Det gribende digt om Terje Vigen, der roede til Danmark efter mad, skildrer den stemning, der opstod hos enkeltpersoner og skibsbesætninger, når de blev opbragt af de engelske patruljeskibe, der skulle forhindre skibsfarten mellem Danmark og Norge.

THISTED TOLDDISTRIKT:



Losse- og lastepladser på kysten mod vesterhavet (efter 1835)

- A Slettestrand*
- B Thorup Strand*
- C Lild Strand*
- D Vigsø*
- E Febbersted*
- F Hansted (Hanstholm)*
- G Klitmøller*
- H Vorupør*
- I Stenbjerg*
- J Agger*
- K Thyborøn*

I Thisted tolddistrikt skete udskibningen af kornet til Norge især fra Klitmøller, Vigsø og Thorupstrand. Landingspladserne var beskyttet af mindre artilleristillinger bemandede af militær, der blev støttet af kystmilitsten.

I Vigsø kunne der i krigsårene 1807-1814 ofte ligge mange norske skippere og vente på, at englænderne var væk fra farvandet. Den daværende toldkasserer i Thisted, Poul Røder, beretter som svar på en antegnelse, at der pludselig kunne møde 40 nordmænd på hans kontor for at udklare. Denne travlhed blev årsag til større fejlberegninger mv, som han tilpligtedes at efterberigtige.

Kystopsynet udbygges

Konduitelisterne fra Thisted toldsted viser, at der i året 1809 var en strandtoldbetjent i Vigsø. Denne mand skulle foruden ekspeditionen af skibene i Vigsø også føre kontrollen med kyststrækningen i Øster og Vester Hanherred. Formentlig har der også været en mand placeret på den sydligste del af distriktets kyststrækning.

I årene 1817, 1818 og 1822 ansattes der strandtoldbetjente på forskellige punkter på kysten. I toldbestyrelsen havde man erfaret, at der blev smuglet i et ikke uvæsentligt omfang langs Jyllands vestkyst. Det førte til en undersøgelse, der afsluttedes med et forslag fra overtoldinspektøren for Nørrejylland af 30 november 1835 om et kystopsyn på Jyllands vestkyst.

For Thistedes vedkommende blev der i de følgende år ansat strandkontrollører eller strandtoldbetjente på en række poster: Agger, Stenbjerg, Klitmøller, Hansted, Lild Strand, Thorupstrand og Slettestrand.

En af disse mænd var strandkontrollør Carl Lauritz Bolvig, Klitmøller. Han virkede her fra 1835 til 1870, da han udnævntes til toldforvalter i Skagen. I sine Klitmøller-år var han meget aktiv som tolder men og-

så som redningsmand, idet han ledede 3 af kystens redningsstationer. Endvidere var han meget dygtig til at lede bjergningsarbejdet ved udsætning fra kysten af strandede skibe.

Strandkontrollørerne var toldassistenter (med prædikat af strandkontrollør). I den sidste del af 1800-tallet begyndte man ved afgang at besætte med folk af toldbetjentklassen, og ved disses afgang gik man over til at oprette toldopsynsmansposter. Toldopsynsmændene har herefter bortset fra Agger varetaget kystopsynet til denne institution blev ophævet for få år siden.

En ny adgang til Limfjorden

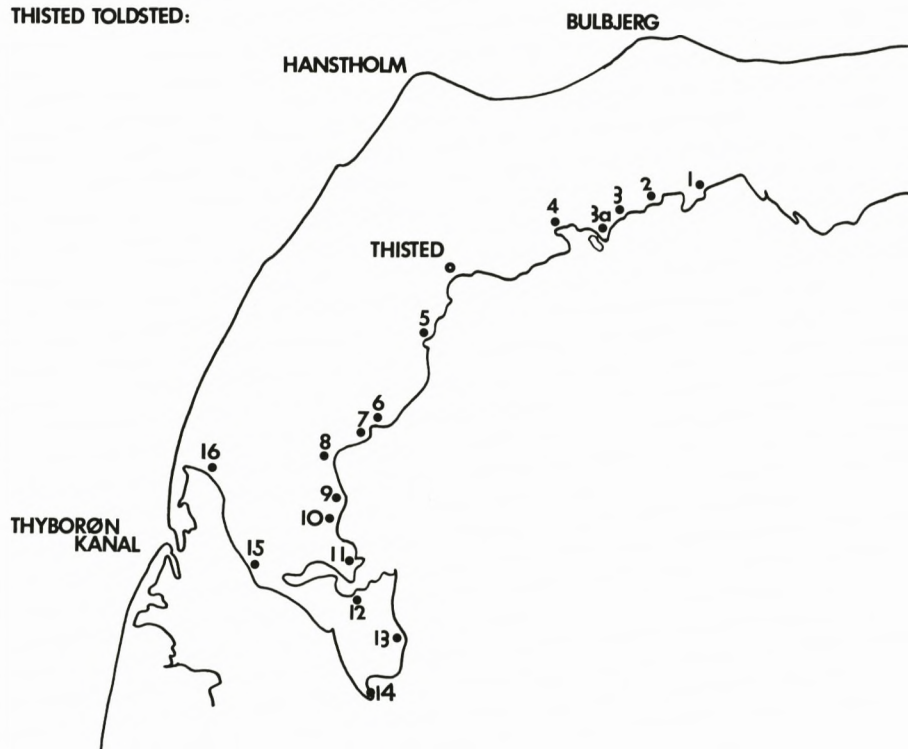
En naturkatastrofe i 1825 skulle i løbet af få år ændre meget på toldtjenesten - ikke alene i Thisted, men i hele den vestlige del af Limfjorden, hvor der i 1841 blev oprettet flere toldsteder.

En stormflod gennembrød Aggertangen og i løbet af 10 år var der regelmæssig skibsfart gennem den nye kanal mellem hav og fjord. Limfjorden havde tidligere, sidst et par hundrede år før, haft en indsejling mod vest. Ved Hals var indsejlingen bevogtet af toldvæsenet og som følge heraf måtte der også oprettes et toldopsyn ved Agger kanal. Et toldvagtskib blev udlagt, I begyndelsen sorterede skibet under det nyoprettede Lemvig toldsted, men få år senere blev det henlagt under Thisted toldsted.

Den nye adgang til Limfjorden blev hurtigt taget i anvendelse, ikke alene af de lokale skippere, men også af de norske. På udskibningsstedet i Klitmøller kunne man fra land iagttage, at skibene, der kom fra Norge nu sejlede forbi på vej ned til Agger kanal.

I 1841 blev der anlagt en havn i Thisted, der hidtil kun havde haft en lille brygge til mindre skibe. Samtidig blev der bygget et toldkammer, som i 1884 blev revet ned og erstattet af den toldkammerbygning, som

THISTED TOLDSTED:



Losse- og lastepladser på fjordkysten

- 1 Bygholm Vejle
- 2 Øsløs
- 3 Amtoft
- 3a Feggesund
- 4 Hovsør
- 5 Vildsund
- 6 Gudnæsstrand
- 7 Gudnæs
- 8 Visbyaa

- 9 Futtrup Teglværk
- 10 Næssund
- 11 Doverodde
- 12 Gravgaard
- 13 Tambohus
- 14 Oddesund N.
- 15 Helligsø Teglværk
- 16 Krik



Doverodde. Til venstre i billedet det gamle kornpakhus. Til højre skibsbroen.

staten i 1970 afhændede til Thisted kommune. I Klitmøller kunne enkelte skudehandlere se, hvad vej det bar, og flyttede til Thisted og genoptog handelsvirksomhed her.

De mange skibe, der passerede ind gennem kanalen til Thisted tolddistrikt benyttede ikke udelukkende Thisted's nye havn. Nej de fandt vej til de gamle naturhavne, som søfarten i Limfjorden havde benyttet sig af i århundreder, bl a i Hovsør.

Langs fjordkysten lå der, og ligger i dag, gamle købmandsgårde, der tidligere fik en del af deres varer tilført pr skib fra ind- og udland. Nu kunne man herude langs kysten se de små norske skuder fra Mandal, Kristianssand, Arendal eller andre af Sørlandets byer lossende trælast, tjære, salt, støbegods eller andre varer, hvorefter de indladede fedeverer og korn. I mange tilfælde indladedes levende dyr: hornkvæg, får, geeder, svin mv. Det må have krævet dygtigt sømandsskab at manøvrere hjem med en så urolig last i et lille skib.

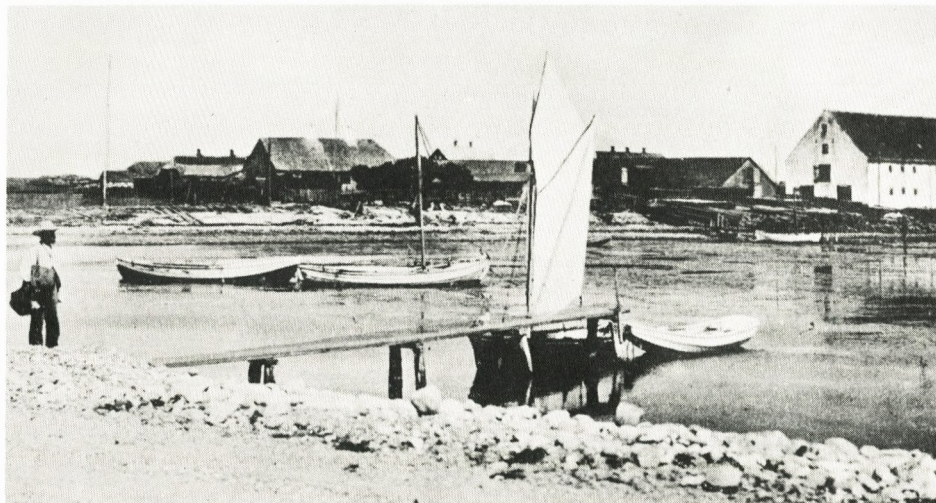
I Doverodde, der var den største af Thys handelspladser på fjordkysten byggede købmand N A Thomsen omkring 1850 et stort kornpakhus samt en anløbsbro, der

senere også blev benyttet af DFDS's rute-skibe i Limfjordsfarten. Købmand Thomsen ansøgte også om at få oprettet en toldassistentpost i Doverodde og tilbød at bygge et hus til den pågældende, men forinden planerne blev ført ud i livet, gik købmanden fallit.

Teglværker blev anlagt ved Futtrup og Helligsø og disse blev forsynet med kul ad søvejen, enten fra udlandet eller fra Ålborg. Da engelske ingeniører begyndte at udtørre vejlerne i Hanherred, blev der ved Bygholm vejle losset materialer til disse arbejder og senere kul til de pumpestationer, der skulle pumpe vand ud i fjorden.

De mange aktiviteter langs fjordkysten skulle kontrolleres ved udsendt toldopsyn fra toldstedet. Dog kunne toldassistenten i Agger varetage tjenesten i Krik, hvor der senere blev bygget en statshavn. Det var ikke ualmindeligt, at næsten hele personalet ved toldstedet i perioder var ude på kysten for at føre tilsyn med de lossende og lastende skibe.

For året 1895 viser nedenstående oversigt, hvorledes de i udenrigsfart ankomne skibe fordeler sig på pladserne ved fjordkysten:



Havneparti fra Krik før anlæggelsen af statshavnen. Til højre i billedet ses et gammelt kornpakhus.

Oversigt over skibe, der er indgået i udenrigsfart på »fjordpladserne« i Thisted tolddistrikt i året 1895:

<i>Lokalitet</i>	<i>England kul</i>	<i>Norge trælast</i>	<i>Sverige trælast</i>	<i>Andre lande</i>
Bygholmsvejle	4			
Øsløs			1	
Amtoft	3			
Feggesund		1	2	
Hovsør		1		
Vildsund		2	2	
Gudnæsstrand		2		
Gudnæs		2	1	
Visbyaa			7	
Doverodde			2	
Gravgaard			1	
Tambohus			4	
Oddesund		4	3	
Krik	3	2	17	6

Kilde: Thisted toldsteds årsberetninger, Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg.

Afdøde distriktstoldchef N A Herly Thisted, har en gang fortalt, at han som ung assistent i Thisted, omkring 1930 førte kontrol med losningen af chaussésten til amtsvejen mellem Oddesund og Thisted. Stenene ankom fra Sverige med skib og i begyndelsen lossede man i Oddesund, men efterhånden vejarbejdet rykkede nordpå, flyttedes losningen til Doverodde etc.

Kystlosninger falder bort.

Udviklingen skred frem på handels- og transportområdet. Thy fik sin bane i 1882, og stationsbyerne trak langsomt noget af handelen til sig fra kystens handelspladser. Tiden var ved at løbe fra den ret besværlige losning og lastning på den åbne kyst - både i fjorden og ved havet.

Ved Vesterhavet holdt skibsfarten ud til 1891. Den sidste plads, hvor der var skude-fart, var Vigsø. Her forliste købmand Diges skude, »Elise Dorthea«, br 17,65 tons, under indladning af landbrugsprodukter, men heldigvis omkom ingen personer ved forliset. Købmanden besluttede sig imidlertid til at holde op med skibsfarten på Norge og solgte det havarerede skib.

Nu var det slut på vesterhavskysten. Dog kom der enkelte losninger af tømmer til havneanlægget i Hanstholm efter at loven om havnens bygning var vedtaget i 1917.

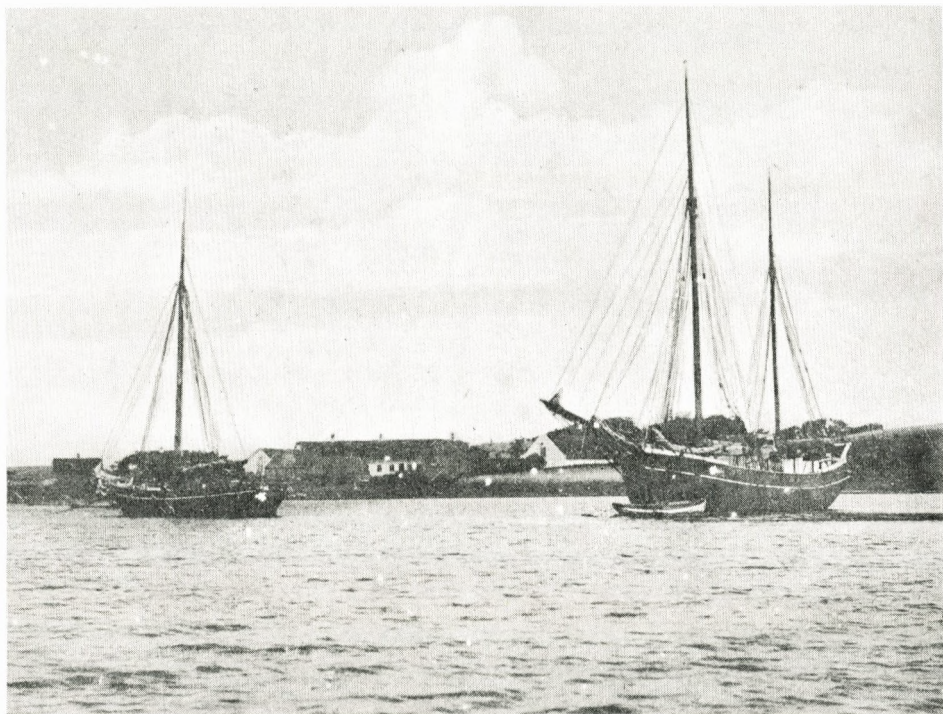
Endelig oplevede Klitmøller også et enkelt tilfælde af lastning på kysten. Det var omkring 1930, da et lille norsk fartøj lastede tørret fisk.

På fjordkysten fortsatte det med skibsfart, men omkring 1. verdenskrig ebbede det ud med de norske danmarksfarere, men da havde man også i flere år importeret træ fra andre lande, f. eks Sverige. Ude langs kysten ved fjorden lossede man stadig cement, kul, tømmer og andre grovvarer tillige med stykgods fra København (fra pakkebåde eller DFDS's rutebåde), men disse aktiviteter begyndte også at synge på det sidste vers.

Lastbilerne og banen var stærke konkurrenter for småskibene. Bilerne kunne hente grovvarerne på havnene i Ålborg, Thisted eller Struer og levere dem ved købmandens pakhus eller ud til dennes kunder. Det var billigere end den søværts transport med losning fra et ankerliggende skib til både og derfra igen til hestevogne på land.

En epoke i toldstedets historie er forbi. Trafikken koncentreredes på havnene i Thisted og Krik, men sidstnævnte statshavn er nedlagt i 1977 efter ikke at have været benyttet i ca 10 år.

I mellemtiden er den ny statshavn i Hanstholm taget i anvendelse, og måske skal en færgerute herfra igen knytte den gamle forbindelse mellem Norge og Thykysten.



Skibe til ankers ud for Gudnæsstrand. I baggrunden købmandsgården.

Litteraturhenvisninger:

G. Krogh-Jensen: DEN THYLANDSKE SKUDEFART, Thisted, 1967. Udgivet af Sparekassen Thy.

A. Hjorth Rasmussen: SKUDEFART og LIMFJORDSHANDEL, Esbjerg og Thisted, 1974. Udgivet af Fiskeri- og Søfartsmuseet og Museet for Thy og Vester Hanherred.

Torsten Balle: Handel og Skibsfart i Thisted, i Historisk Årbog for Thy og Mors og Vester Hanherred, 1974, s 78-89.

Robert Svalgaard: Skibsfart, handel og industri, side 151-166 i samme årbog.

Robert Svalgaard: Strandkontrollør Carl Lauritz Bolvig, i Historisk Årbog for Thisted Amt, 1967, s 360-376.

Robert Svalgaard: Toldvagtskibet ved Agger kanal samt toldvagtskibet »Thyborøn«, i Historisk Årbog for Thy og Mors og Vester Hanherred, 1977, s 35-57.

Vi sejler op ad åen — stadigvæk !

AF KNUD JENSEN

I en hel del danske må der være en trang til nu og da at slå til Søren, som nogle kalder det. Psykologerne kan sikkert få en hel del ud af at grunde over emnet, men vi toldere må nøjes med at mobilisere vor engleblide tålmodighed, når vi i dagens gerning kommer ud for visse situationer, og herunder skal leve op til vor børnelærdom, nemlig at rejsegodseftersyn mere end nogen toldtjeneste er en konduitesag.

Især når det gælder tjenesten ved sprit-ruterne i det sydlige Danmark.

Da jeg i 1959 ankom til mit sidste tjenestested, fik jeg allerede den første dag en smagsprøve.

Lige udenfor toldkammeret i Sønderborg lagde et passagerskib af den ældre type til kajen, landgangen blev sat og et par matroser hjalp en ældre dame med stok i land.

Så snart damen havde fast grund under fødderne, vendte hun sig om, svingede stokken i luften og råbte højt ' Hej gutter - det var en dejlig tur ' derefter satte hun med nogen besvær kursen gennem det primitive eftersynsskur og videre op mod byen.

Bagefter kom resten af passagererne, glade men mere sikre i benarbejdet.

Og trafikken gentog sig hver dag i sommersæsonen.

Så kom det store skred i juni 1961. Åbenbart som et led i de glade tredseres gyldne tider, tillod myndighederne at lukke op for told- og afgiftsfrit indførsel af $\frac{3}{4}$ l spiritus, 1 l vin og 200 cigaretter pr voksen hvert døgn, når rejsen sydpå havde passeret et punkt syd for Eckernförde bugt.



Skibbroen i Sønderborg

Rederier blomstrede op langs Flensborg fjord og i det sydlige Danmark. Større og større, moderne passagerskibe blev sat ind på nyetablerede ruter, for nu skulle danskerne ud at rejse!

Fra hele Jylland strømmede folk til Sønderborg, Gråsten og Kollund for at nyde godt af de afgiftsfrie varer i skibenes restauranter. Højt smørrebrød og store snapse forgyldte den 7 timers rejse mellem Kiel og Sønderborg, og når man vendte hjem, var poserne fyldt med billige varer. Alle var glade, mange meget glade, og en del usædvanlig glade!

Told- og politipersonale gjorde deres til at klare trafikstrømmen i de hastigt etablerede lokaler der aldrig blev gode nok, og det var et krævende job at afvikle menneskemasserne som stadig voksede.

Nu og da stod jeg ved ankomsterne og så livet udfolde sig. En rejsende forklarede mig en dag, at nu fik vi lært at drikke den hersens Remy Martin (udtalt på dansk), som næsten intet kostede ombord. Han

kunne bare ikke forstå hvorfor nogle svingede vædsken rund i glasset -' bare ned med den i et snuptag, så er humøret der straks'!

Fyldte busser kom daglig helt oppe fra Limfjordsområdet og Fyn, familiefester blev arrangeret ombord, og det søde liv udfoldede sig - især i aften timerne, når sang og musik lød over vandene.

Dagens første ture blev særlig pensionisternes oplevelse. 'Mit liv har fået mening og indhold', sagde en ældre mand til mig. 'Hver dag tar jeg mig en sejltur. Træffer flinke bekendte ombord, får spillet et slav kort og nydt et par grogger. Jo, livet er atter værd at leve'!

Den officielle begrundelse - at opretholde et trafikalt formål - blev ikke antastet, skønt alle vidste at formålet var et ganske andet.

At smugleri blev forsøgt, siger sig selv. Både passagerer og besætninger lod sig friste.

Toldopsynet havde nok at tage vare på. For ikke alene ved ankomsten skulle kontrollen opretholdes. I toldpakhuset optoges hver ledig plads af proviant til skibene, og en minutøs kontrol med varernes passage ind og ud af toldkammeret, krævede personalets indsats både indenfor og udenfor ekspeditionstid, ligesom ved skibene. Og så - når hele kontrolprocessen var gennemført gik hele herligheden frit iland. Enten 'indenfor eller udenfor vesten'!

Også tyske rejsende ankom til byen. De havde åbenbart ikke samme indstilling som de danske. Eller var måske mere påholdne. I hvert fald tog de det roligere.

Tyskernes indkøb hos os var ret beskedne. Bagernes flødeskumskager var højden. Afgifterne på spiritus var jo heller ikke så høje i hjemlandet.

Det siger sig selv, at forretningsfolkene i Sønderjylland og andetsteds ikke var be-



Toldskuret

gejstrede for de liberale toldregler. Ofte fik vi opringninger, med opfordring til at standse den lavine der truede mange småhandlendes eksistens. Handelsstandsforeninger protesterede, og pressen fulgte med reportager af det søde liv i de sydlige farvande.

Det tog et par år før regeringen lukkede af, - et folketingsvalg skulle overstås, og ingen turde vist forud for valget gøre noget så upopulært!

Rationerne for fri indførsel blev skåret ned til kun 40 cigaretter pr person. Men sejladsen, der næsten var blevet helårlig, fortsatte. Restaurationerne ombord forblev, så selvom sejlturene indskrænkedes noget, kunne man stadig have det rart.

Ved Danmarks indtræden i Fællesmarkedet fik toldpersonalet ved landegrænsen en del af folkets bevågenhed at mærke, og den mærkes den dag i dag.

Forlydender siger at nye liberale regler vil komme, og som altid i grænseområder, er det toldpersonalet der må stå for skud.

Det vil stadig kræve en særlig mentalitet at være grænsetolder.

Toldvæsenet i bugserbranchen

AF HOLGER MUNCHAUS PETERSEN

Igennem århundreder var en af det danske monarkis største indtægter Øresundstolden, der opkrævedes af skibe der passerede igennem Øresund.

Afgifter var heller ikke i tidligere tid nogen populær foranstaltning, og Sundtolden dannede absolut ingen undtagelse. Opkrævningsmetoden gjorde uden tvivl sit til den manglende popularitet.

Et ankommende skib skulle ankre op ved Helsingør, skibsføreren måtte sættes i land og efter en omstændig, langsommelig og særdeles bureaukratisk ekspedition der ofte kunne vare i dagevis, fik han lov til at angive skibets last og betale afgiften.

Når han så langt om længe kom tilbage til sit skib, kunne den vind der havde bragt skibet til Helsingør være vendt, hvorefter han kunne risikere at måtte vente i ugevis på vind til at bringe skibet forbi Kronborg; samtidig kunne der på den anden side af pynten blæse den vind, der ville bringe skibet videre på dets færd.

Disse forhold bragte i tidens løb sindene i kog, når Helsingør kom på tale i søfartskredse. En ringe trøst var det, at der i sundbyen eksisterede et glimrende færgelav, der for en rimelig betaling sørgede for post og proviant til de ventende skibe. Adskillige gange var Øresundstolden med i udenrigspolitiske forviklinger, og mange forsøg blev i tidens løb gjort for at slippe af med afgiften.

Vind- og vejrforholdene kunne man jo ikke ændre på, og fortoldningsproceduren var ligeså umulig at få ændret. Derfor så man fra dansk side med interesse og frygt på det svenske kanalbyggeri mellem Göteborg og

Stockholm der påbegyndtes i 1810 og stod færdigt i 1832. Man så i denne kanal en alvorlig trussel mod en god og sikker indtægtskilde. Truslen lå ikke så meget i de mindre afgifter, som skulle opkræves af den transittrafik der benyttede Götakanaalen. Nej, attentatet mod den givtige Sundtold var, at kanalselskabet anskaffede dampbåde for at assistere sejlskibene hurtigt igennem kanalen. Det var denne mulighed for en hurtigere gennemfart til og fra Østersøens store handelspladser - uden om Øresund - der var den egentlige trussel (1).

I England, der var foregangsland for dampskibe, havde man hurtigt set den gavn, dampbugserbåde kunne yde den almindelige skibsfart. Et eksempel viste, at et kulkib der tidligere havde udført 9 - 10 rejser om året, i kraft af dampbugserbådenes assistance i smalle farvande, kunne klare 15 tilsvarende rejser (2).

Siden den første damper kom til landet i 1819, havde Danmarks dampskibsflåde gennemgået en langsom opbygning og bestod i 1833 af i alt 8 skibe. Disse dampskibe var på grund af de forholdsvis store anskaffelses- og driftsudgifter anskaffet til de sikre ruter, København - Kiel, København - Århus, København - Stettin, på Storbælt og på Elben; et var kongeskib og endelig var der et på ruten København - Lübeck.

Denne sidste rute må i denne sammenhæng betegnes som den mindst sikre. Postvæsenet havde kraftigt modarbejdet dette private foretagende, blandt andet ved at lægge afgift på de rejsende. Generaltoldkammer- og kommercekollegiet så deri-

mod med mildere øjne på initiativet ud fra den forudsætning, at alt hvad der blev gjort for at lette samfærdselen var af det gode, og handlede derefter. Fartøjet der betjente ruten var »Prindsesse Wilhelmine«, der ved indførslen i 1824 fritoges for betaling af told og afgifter, og fik samme begunstiggelse for de kul og den olie det anvendte. I rutens anden ende havde hansestaden Lübecks senat direkte støttet forbindelsen ved at give en tiårig fritagelse for betaling af havne- og lodsafgifter (3).

Denne tiårs periode udløb i efteråret 1833, og et andet dansk dampskib var allerede begyndt at konkurrere om passagerernes gunst. Rederen af »Prindsesse Wilhelmine« mente ikke, at der var behov for 2 skibe på denne rute og havde heller ikke lyst til at kaste sig ud i en kostbar og opslidende konkurrence. Derfor blev »Prindsesse Wilhelmine« udbudt til salg ved offentlige auktioner, men købernes tilbud var så små, at skibet hver gang blev trukket tilbage (4).

Marinen var også begyndt at nære interesse for dampskibe omend i det små. Der var i 1833 nedsat en kommission til at foretage nærmere undersøgelse af den nytte flåden i givet fald kunne have af dampskibe. Kommissionen var hurtigt nået frem til det resultat, at dampskibe ikke egnede sig til brug som egentlige krigsskibe, dertil var de med deres hjulkasser og maskineri for sårbare. Derimod ville dampskibene i stille vejr kunne anvendes til at bringe de egentlige krigsskibe frem i ildlinien ved bugsering. Marinen havde dog ingen økonomiske midler til at foretage eksperimenter på dette område (5). Alligevel fik Marinens vægnende interesse for emnet, den allerstørste betydning for dampbugseringens videre skæbne.

På allerhøjeste sted blev der også vist interesse for dampskibssagen. Kong Frederik VI greb direkte ind ved mundtligt at give

direktøren for Generaltoldkammeret be-
myndigelse til at indlede underforhandlinger om en eventuel anskaffelse af »Prindsesse Wilhelmine«, til anvendelse som bugserfartøj ved Øresunds Toldkammer (6).

Anskaffelsen af »Prindsesse Wilhelmine«

Generaltoldkammer- og kommercekollegiet arbejdede hurtigt videre med sagen og afleverede i november 1833 en skriftlig forrestilling til Kongen. Af denne fremgik, at Øresund ville være særdeles velegnet til stationering af et dampbugseringsfartøj. Det ville nemlig give et godt indtryk overfor de passerende skibe, og blive betragtet på linie med fyrskibene og havneanlægget ved Helsingør, altså ting der var oprettet for at hjælpe og sikre sejladsen igennem de danske farvande. Spørgsmålet var derfor først og fremmest, hvem der skulle stå for anskaffelse og drift af skibet.

Privat måtte det ikke være; formålet ville da være »at gjøre Foretagendet saa Lucrativt for Eierne, som muligt«, og det gode indtryk ville være væk. Anskaffelse for offentlig regning var heller ikke sagen, det ville så »faae Udseende af at være beregnet paa at blive en Indtægt for Deres Maiestæts Statskasse«.

Kollegiet mente derfor, at anskaffelse og drift skulle ske for regning af Øresunds Toldkammers Fattigkasse. Denne kasse drev i forvejen en anden indretning til gavn for den almindelige skibsfart, nemlig Øresunds sygehospital. Fattigkassen havde råd til eksperimentet, idet den ejede en formue på 160.000 rd, og var derfor istand til at afgive den fornødne sum til både køb og drift af et dampskib.

Underhåndsforhandlingerne om anskaffelse af »Prindsesse Wilhelmine« blev på Toldkammerets vegne ført af ankersmed H. Caspersen, almindelig kendt som en dygtig og retsindig mand. Skibet var blevet

tilbudt for 12.000 Rbd. sølv. Prisen forekom rimelig, og en besigtigelse af skibet viste, at skroget i det hele var i god og sund tilstand, men at der skulle lægges nyt dæk og bygges nye hjulkasser.

Frederik VI godkendte herefter, at »Prindsesse Wilhelmine« blev anskaffet for regning af Øresunds Toldkammers Fattigkasse med det formål at anvendes som bugseriskib i Øresund (7).

»Prindsesse Wilhelmine« overgik til Øresunds Toldkammers Fattigkasse ved skøde fra brødrene Hagen den 25 november 1833 (8). Med de nødvendige reparationer kom skibet til at koste 19.850 Rbd (9).

Først i april 1834 findes sagen omtalt i Toldkammerets journaler, da spørgsmålet om betaling og bestemmelser for benyttelse af skibet bragtes på bane. Betalingsgrundlaget skulle være pr time, beregnet fra afgang til ankomst i Helsingør (10). Af bestemmelserne fremgik i øvrigt, at regler og takster *ikke* måtte omtales eller bekendtgøres, men blot ligge rede til enhver, som måtte ønske at kende dem (11). En fremgangsmåde der ikke frævede den normale forretningsgang ved Toldkammeret (12). Heller ikke det officielle organ Collegialtildende bragte omtale af sagen.

Bugsering, maskinskade og ny maskine.

Hemmeligholdelse af takster var måske medvirkende til, at der i det første år kun udførtes 2 bugseringer, første gang den 15. juni 1834, da den preussiske brig »Gottfried Paul« slæbtes fra Helsingør til København. Efter indstilling fra inspektør Sneedorff afkrævedes skibets fører J.C. Zeitzow dog ikke nogen betaling. Turen betragtedes som en prøvetur. Årets anden bugsering fandt sted i september og indbragte 130 rd 80 sk i Fattigkassen (13).

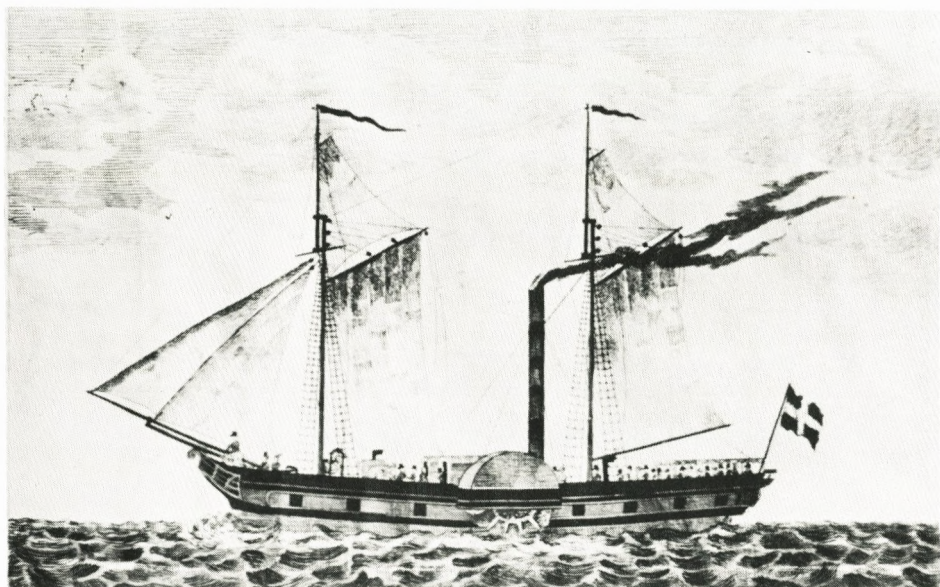
Karantænestationen på Kyholm fik tilbudt skibet for resten af året, men kunne ikke finde nogen anvendelse for det, så »Prindsesse Wilhelmine« sendtes til København for vinteroplægning. Ret længe varede oplægningsperioden dog ikke. Postdamperen på Storebælt skulle have udskiftet sine kedler, og Postvæsenet fik lov til at anvende »Prindsesse Wilhelmine« som afløser. På rejsen til Korsør sprang der imidlertid et rør i maskinen, så skibet måtte returnere til København (14). Postvæsenet måtte finde et andet afløsningsfartøj.

Maskineriet adskiltes i løbet af vinteren og viste sig at være ret nedslidt. Erfaringerne fra de to udførte bugseringer havde vist, at skibet ikke havde den fornødne kraft til efter sin bestemmelse at bugserer skibe igennem Øresund (15). Sådan var i hvert fald den forklaring der blev indskrevet i Toldkammerets journal.

Marinekommissionen der fungerede som særligt sagkyndig, havde vel også i havariet set en mulighed for dels at udføre nogle praktiske prøver og dels få adgang til et mere anvendeligt dampskib. I hvert fald besluttedes det at undlade reparation og i stedet anskaffe 2 helt nye maskiner på i alt 90 HK. En styrke der af alle sagkyndige mentes tilstrækkeligt til bugsering af skibe imod 3 - 4 mils strøm og modvind (16).

Det nye maskineri bestiltes hos de bømte engelske maskinbyggere Maudslay, Sons & Field i London, prisen var 51.000 Rd (17). Efter maskineriets ankomst til København i januar 1836, bevilgede Kongen, at maskinerne kunne indføres uden betaling af Øresundstolden 441 Rd og Repræsentations- og indførselsafgiften på 1.468 Rd 3 sk.

Toldfritagelsen begrundedes med, at ejeren var Øresunds Toldkammers Fattigkasse (18). Man havde dog ikke haft behov for



»Prindsesse Wilhelmine« som passagerskib. Usigneret litografi (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg).

at finde frem til denne begrundelse, told- og afgiftsfritagelse blev i denne periode givet på enhver ansøgning for dampmaskiner og færdige dampskibe, da der ikke fandt nogen maskinfabrikation sted her i landet.

Igennem hele 1835 lå »Prindsesse Wilhelmine« således oplagt, og først den 21 marts 1836 kom mandskabet atter ombord i skibet der lå ved Asiatisk Plads i København. Herefter blev det gjort søklart og var endelig hjemme i Helsingør den 28 marts (19).

Nye regler og endelig i arbejde.

I mellemtiden var der udarbejdet et sæt nye regler og takster; der betaltes efter skibets størrelse:

- 63 Læster	12 Rd pr time
- 63 - 87 Læster	13 Rd pr time
- 87 - 137 Læster	14 Rd pr time
- 137 - 212 Læster	15 Rd pr time
- 212 - 300 Læster	16 Rd pr time

Af reglerne fremgik, at bugsering ikke burde finde sted, når der behøvedes mere end 3 timer til at tilbagelægge en mil. Undtagen naturligvis, hvis skibet var i nød; så var det ikke længere bugsering, men bjergning hvorom der måtte slutes særlig akkord (20).

Skibets virksomhed i de første år, eller måske mangelen på samme, gav handelsstandsforening og magistrat i Helsingør en god anledning til at fremsætte forslag om

benyttelse af »Prindsesse Wilhelmine« til en regelmæssig pakETFart 2 gange ugentlig imellem Helsingør og København. Toldkammeret takkede høfligt for det glimrende forslag, der blev lovet en grundig behandling. Det var imidlertid hverken Toldvæsenets eller Fattigkassens opgave at drive denne form for skibsfart. Så forslaget grundige behandling endte i syltekrukken (21).

Herefter kom foretagendet ind i mere regelmæssige baner; antallet af bugseringer steg støt og roligt. »Prindsesse Wilhelmine« og dets efterfølgere levede ganske godt op til deres udtrykte formål »at yde Tieneste til de Skibe, som paa Grund af Modvind eller Strøm, hindres ved Farvandet's Snæverhed i at benytte en maaske iøvrigt lønlig Leilighed til at fortsætte deres Reise, naar Kronborg Pynt var passeret« (22).

Det samlede antal bugseringer i perioden 1834 - 1857 var 2 137, eller et årligt gennemsnit på 85. Antallet vekslede dog voldsomt i de enkelte år. Lavest naturligvis 1835, da »Prindsesse Wilhelmine« lå oplagt hele året; i 1834 fandt som tidligere nævnt kun to bugseringer sted.

1836 kan vel derfor betegnes som det første normale år. Skibet var i søen fra 28 marts til 24 december og udførte ialt 31 bugseringer, året efter var antallet 62. Da »Hertha« kom i 1844 var det kun 23, i krigsperioden 1848 - 50 var det samlede tal 72. De største år var 1853 med 306, 1854 med 179, 1855 med 165 og 1856 med 187. »Prindsesse Wilhelmine« udførte alene 549, med det største samlede antal 104 i 1839 (23).

Arbejdsområdet var fastsat til Øresund, men skibene opererede også i Kattegat og Køge Bugt. Enkelte skibe blev endda assisteret over længere strækninger.

En amerikansk orlogsfregat på 1.150

læster på vej fra Philadelphia til St. Petersborg, bugseredes fra København til Falsterbo for 315 Rd i 1837; det var tilsyneladende, det største skib overhovedet, der blev bugseret. Amerikanske skibe var ofte kunder til de lange bugseringer; således blev »John Marshall« på rejse St. Petersborg til New York bugseret fra Helsingør til Skagen for 474 Rd.

Mange andre langbugseringer fandt sted, eksempelvis »Antilope« fra Helsingør til Göteborg; turen tog 32 timer og kostede 648 Rd. »Johanne Sophie« af Stralsund kom til København med havari på rejse fra hjemstedet til Schiedam. Skipperen ville hjem igen; det kostede 468 Rd. En anden var »Hercules« af Stettin der havde mistet masterne; den slæbtes fra Helsingør til Swinemünde for 546 Rd.

Bjergning af strandede skibe blev hurtigt en god ekstra opgave. Taksterne dækkede som nævnt ikke denne anvendelse, men de opkrævede beløb synes dog overordentligt moderate, når der tages hensyn til de bjergede værdier og den distance der måtte udsejles for at nå frem til havaristerne. Tilsyneladende forlangtes der kun almindelig timebetaling.

Den første bjergning fandt sted i 1836 af engelsk »Chase« der var strandet ved Nyord, den kom flot for 326 Rd. Adskillige andre fartøjer bjergedes i og omkring Køge Bugt, fx galeasen »Fürst Hardenberg« ved Faxe for 265 Rd, og briggen »Scottsmann« ved Køge for 207 Rd. »Et i Søen drivende Vrag« slæbtes fra Rungsted til København for 153 Rd.

På de farlige grunde i Kattegat grundstødte og forliste i tidens løb mange skibe. Enkelte blev dog bjerget takket være Toldvæsenets bugserfartøjer. Det var fx »Monarch« på Læsø for 342 Rd; »Julie« slap med 216 Rd fra en stranding på Anholt, mens det kostede 442 Rd at få »Pommernia« flot ved Skagen.

Også kollegaer blandt dampskibe kunne have behov for hjælp, således måtte »Königinn Caroline Amalia« hjælpes til Århus, efter at have fået maskinskade i Kattegat; det kostede 445 Rd. Kunne de nød-stedte skibe ikke reddes, blev der i mange tilfælde bjerget af ladningen, enkelte gange i samarbejde med Em. Z. Svitzers bjerg-ningsfartøjer (24).

Blandt de mange for det meste anonyme bugseringer skiller en enkelt sig ud fra mængden.

Orlogsfregatten »Rota« havde på grund af tåge og vindstille måttet ankre op ved Odinshøi nær Hellebæk. Skibets fører havde i Livorno modtaget brev fra en festkomite, »om at passe Ankomsten til Kiøbenhavn saaledes, at den indtraf paa en for det store Publicum bequem Tid paa Dagen«. »Prindsesse Wilhelmine« kaldtes derfor til assistance den 16 september 1838 og tog fregatten på slæbetov. Turen ned gennem Øresund blev et sandt triumftog. På Helsingørs red flagede alle skibe, småbåde med pyntede damer og herrer sværmede rundt om skibene, og foran »Rota« kastedes der blomsterkranse i vandet. Tågeban-kerne kom og gik, men fregattens høje rejsning kunne ses over tågen, så rygtet om den snarlige ankomst til København ilede i forvejen.

Da Trekroner passeredes blev slæbetros-ken kastet los, og »Rota« gled langsomt og majestætisk ind på reden. Ud for Kastels-pynten blev ankret stukket i bund mellem kl 16 og 17. En armada af både pyntet med flag, faner og blomster strømmede ud fra inderhavnen. Toldboden, Holmen og Langelinie var propfulde af mennesker fra alle samfundslag. Regnen hørte op, »Taagen fordeelte sig«, og »Pludselig hvælvende den skønneste og fuldstændigt dannede Regn-bue sig«. Det skete da genstanden for hyl-desten viste sig for folket (25).

Ved gengivelsen af sceneriet på Sonnings frise findes ikke den ringeste antydning af røgen fra »Prindsesse Wilhelmine«, der dog havde sin andel i denne enestående vel-komst til billedhuggeren Berthel Thorvald-sen. Snydt blev bugseriskibet dog ikke; i regnskabsbogen noteredes en indtægt på 115 Rd (26).

»Prindsesse Wilhelmine« blev et kendt skib og en del af hverdagen i både Helsingør og København, ja det sidste sted fik mandskabet oven i købet lov til at passere ind til byen fra Toldboden om natten på betingelse af, at det var i tjenstligt ærinde. Det skulle naturligvis dokumenteres med en skrivelse fra dampskibets fører, og så måtte der ikke medbringes effekter (27).

Reparationer, ny ejer

Mekanikken voldte ustandseligt større eller mindre problemer. Skorstenen måtte i 1840 tages i land for at lappes sammen; samtidig opdagedes en læk i den bagbords kedel. Nogen endelig reparation var det ikke muligt at foretage på stedet, men maskinmesteren fandt på råd; en stor jernplade blev sat for lækken og kilet fast (28). Ret længe kunne den interimistiske reparation dog ikke holde, og i oktober sendtes skibet til København for at blive grundigt repareret (29).

Inden for Monarkiets grænser var kun jernværket i Frederiksværk istand til at foretage reparationen. Jernværket hjemtog materialer fra England, hvorefter den defekte kedel blev udtaget og sendt til Frederiksværk sammen med skibets maskinmes-ter.

På grund af reparationens art var det nemlig ikke muligt at afgive et forhåndstilbud om prisen, så det blev maskinmesterens opgave at træffe afgørelse om det arbejde der skulle udføres (30). Materialer og arbejds løn beløb sig til i alt 61.300 Rd,

hvorfra der gik 264 Rd 74 sk for jernet fra den gamle kedel (31). Ind- og udtagning af kedlen blev foretaget på Jacob Holms skibsværft og kostede i tømrerarbejde 339 Rd 95 sk (32).

Værket i Frederiksværk leverede også ved andre lejligheder forskellige reservedele; således i 1842 en ny skorsten til 360 Rd 45 sk (33).

Indtægterne stod næppe mål med udgifterne; fra 1842 figurerer bugerskibet på Øresunds Toldkammers budget (34). Drænet i Fattiggassen havde nok været for stort. Samtidig indførtes den nyordning at kun de virkelige udgifter skulle dækkes, når bugerskibet benyttedes til assistance for fyrskibene. Blandt de virkelige omkostninger regnedes også mandskabets procenter (35).

En mand der havde forholdene på nært hold var C F Holm, han skrev i sin bog om bugsertjenesten: »Uheldigvis realiseredes Planen fra først af meget daarligt og til stort Tab for Toldkassen ved Anskaffelsen af et gammelt Dampskib, det i sin Tid velbekendte »Prindsesse Wilhelmine«, der kjøbtes i November 1833 for 12.000 Rd, men snart erkjendtes uskikket til det Brug, der her var for det, og som derfor snarest gjørligt maatte remplaceres med en til Bugsering, særligen bygget Damper« (37). Nok var Holm tæt på tingene, men han havde altså ikke opdaget det raffinerede ejendomsforhold. Hvad angik »Prindsesse Wilhelmine«'s uegnethed, så var skibet trods alt i gang fra 1836 til 1844, og man kan have en anelse om, at skibets uegnethed nok så meget gjaldt krigstjeneste som bugsering.

Bestilling af et nyt skib og forholdet til Marinen

Kong Christian VIII approberede i juli 1843, at der til maskineriet i det ikke læn-

gere brugbare bugerskib »Prindsesse Wilhelmine« blev anskaffet et nyt skrog og nye kedler (38).

Atter kom Marinens interesse frem i lyset. Især kom Holmens fabrikmester Schifter til at sætte sit præg. Han var i 1840 sendt til England for Marinen for dels at gøre sig bekendt med dampskibsbygning og dels bestille et dampskib (39). Dette dampskib blev Marinens første egentlige dampskib og leveredes i 1841 (40).

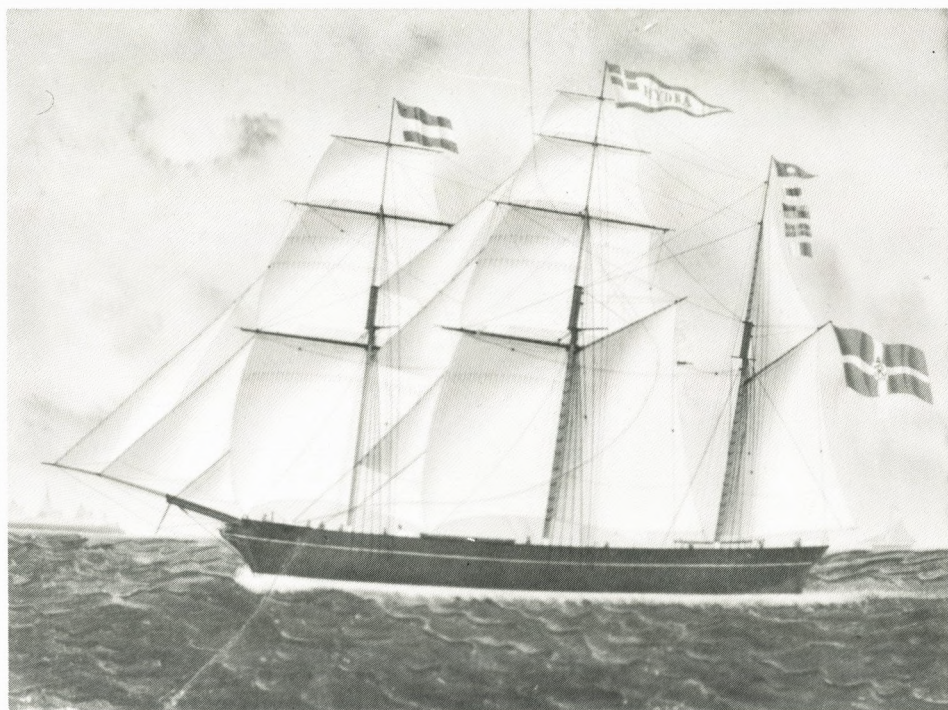
Det var derfor ganske naturligt, at Schifter fik overdraget arbejdet med at konstruere det nye bugerskib, der skulle bygges »Saaledes at det i Tilfælde af Krig kunne armeres og benyttes til Marinens Tjeneste« (41). Generaltoldkammer- og kommercekollegiet mente, at hensynet til skibets sekundære anvendelse som krigsskib talte for, at det byggedes solidt og af gode materialer på Holmen (42).

Så langt gik Marinens interesse dog ikke; Orlogsværftet ville ikke have noget med bygningen at gøre. Toldvæsenet afsluttede istedet kontrakt med Jacob Holm & Sønner om bygning af et skrog for 27.000 Rd, der skulle betales i 3 lige store rater; første rate når skibets indtømmer var sat. Det skete i januar 1844 (43). Anden rate ved søsætningen, der fandt sted i juli 1844, hvor nybygningen fik navnet »Hertha« (44). Tredie og sidste rate betaltes ved afleveringen i november 1844 (45).

Bestilling af kedlerne var åbenbart ikke en opgave stor nok til Marinen, de skulle fremstilles i Frederiksværk til en pris der ikke måtte overstige 8 500 Rd. Inspektør Sneedorff fik betroet tilsynet, samt ansvar for, at der blev foretaget eftersyn og reparation af maskineriet (46).

Ganske uventet indkom der imidlertid tilbud fra firmaet Schweffel & Howaldt i Kiel der gerne ville bygge de nye kedler for 8.500 Rd (47).

Tilbuddet fra Frederiksværk kom over 2 måneder senere og var 200 Rd lavere (48).



*»HYDRA«, tidligere »Prindsesse Wilhelmine«.
Glasmaleri af C L Weyts (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg).*

Prismæssigt lå tilbuddene så tæt på hinanden, at man fristes til at tro, at Frederiksværk havde kendskab til kielerfirmaets tilbud, da de afgav deres eget. Ordren gik imidlertid, som befalet, til Frederiksværk. Kielerfirmaet, det senere velkendte Howaldtswerke, blev dog ikke helt snydt; i 1846 fik det overladt reparationen på et af kongens dampskibe (49).

Farvel til »Prindsesse Wilhelmine«

»Prindsesse Wilhelmine« fortsatte imidlertid sit arbejde indtil 1 maj 1844, da det fik besked på at indfinde sig i København,

hvor maskineriet skulle afmonteres og klargøres til det nye skib (50). På nedrejsen blev det norske sejlskib »Marie Johanne« taget på slæbetov; det gav en indtægt på 63 Rd. (51). Den allersidste bugsering fandt dog først sted efter ankomsten til København, hvor orlogsfregatten »Gefion« slæbtes fra reden og ind i havnen. Indtægten herved var 30 Rd 48 sk. (52).

Klager over »Prindsesse Wilhelmine« havde der ikke været mange af, men på de allersidste dage som dampskib kom der alligevel en, og det ovenikøbet fra toldopsynet i København. Skibet havde passeret Bombroen uden at stoppe op; det krævede

både en forklaring og en undskyldning (53).

Efter afmontering af maskinen blev skroget solgt på en auktion til skibsværfts-ejer Jens Steffen Kaas for 1.220 Rd, i prisen var der indregnet nogle gamle inventardele (54).

Uden eget skib

Bugserassistance i Øresund var blevet en vane, så en afløser var ønskelig, indtil »Hertha« kom i fart. Marinen tilbød at stille den store orlogsdamper »Hekla« til disposition, men Sneedorff fandt, at den var alt for stor og ville få vanskeligheder med at løbe ind og ud af havnen i Helsingør.

Mandskabet var også for talrigt, hvorfor omkostningerne ville blive for store. Desuden kendte han som tidligere søofficer alt til »Vanskelighederne med at laane et saadant Skib af Admiralitetet med Hensyn til Modtagelsen, Afleveringen, Skadesløsholdelse, naar det uden Besætning skulle overlades til Øresunds Toldkammer«. Toldkamrets egne folk var desuden travlt beskæftiget med indretning af det nye skib.

Efter hans mening var Postvæsenets »Mercurius« eller kongeskibet »Kiel« langt at foretrække, hvis det var muligt at låne et af disse (55).

Sneedorffs mening blev hørt og det lykkedes at låne »Kiel«, men kun for en periode på 18 dage, da det herefter skulle til Föhr for at være til disposition for kongen (56). Herefter var der ikke noget bugserfartøj før »Hertha« kom i fart.

»Hertha« endelig i fart

»Hertha« var færdig i november 1844 og foretog »uagtet det blæste en torebet Mers-sejlskuling af NV-VNV« en tilfredsstillende prøvetur på Københavns red (57). Den

første bugsering fandt sted et par dage senere af sejlskibet »Industrie« af Memel, hvis fører pænt måtte betale 27 Rd 48 sk for hjælpen (58). Denne gang var der ingen gratis prøvetur.

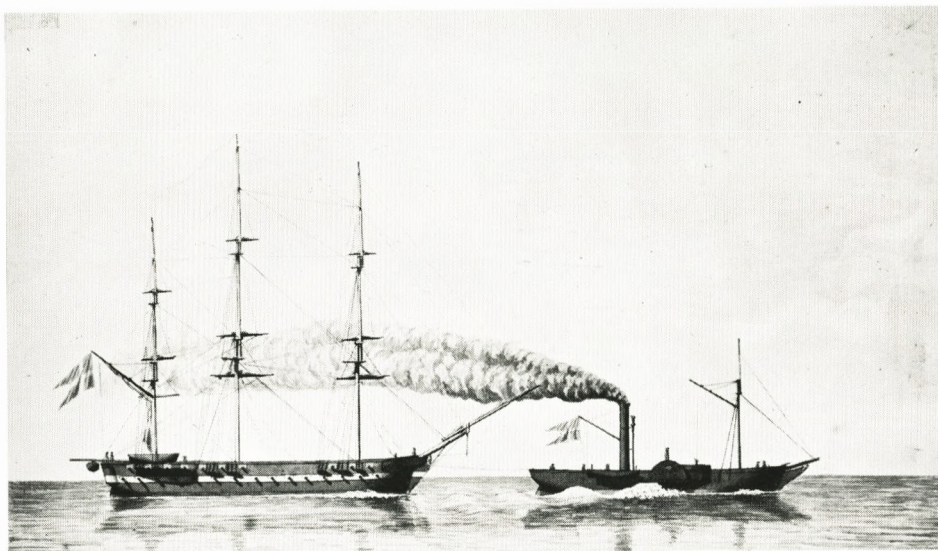
Som det eneste land i Europa havde Rusland i 1846 en normal høst, alle andre steder var der misvækst og som følge heraf kornmangel. For at hjælpe på forholdene tillod Christian VIII, at statens skibe kunne udlejes til private firmaer. Der kom også forespørgsel om »Hertha«, men skibet havde ikke noget lastrum og i den ene kahrt var der kun plads til 160 tønder korn (59).

Kornmanglen fik på trods af »Hertha«'s manglende medvirken indflydelse på bugsertjenesten. Postdamperen »Mercurius« blev delvist bemanded med folk fra »Hertha« og stationeret i Drogden for at hjælpe kornlastede skibe ind til København. Som bugseriskib var postdamperen ikke meget bevendt, kun skibe på højst 40 læster kunne assisteres. Betalingen blev sat derefter, 5 Rd i timen. For at tilkalde dette skibs opmærksomhed måtte sejlerne »heise deres Flag i Vandet eller under en Raa« (60).

Holland fik lov til at ordne sagen selv, og sendte 3 orlogsdampskibe for at assistere hollandske skibe med kornlast igennem Drogden, Øresund og Kattegat (61).

»Hertha« gjorde sig i øvrigt bemærket, som et hurtigtsejlende fartøj. 300 års dagen for Tycho Brahes fødsel markeredes ved en stor fest på Hven den 21 juni 1846. Alle dampskibe var fra tidlig morgen sat ind på at transportere folk til øen. Kl 12 middag afsejlede 6 skibe fra København, og der var naturligvis kamp om at komme først. Det sidst afsejlende skib var »Hertha«, men det var til gengæld først fremme (62).

Igennem en del år var der fra privat side arbejdet ihærdigt på at få oprettet en dampskibsrute mellem Jyllands vestkyst og



»Hertha« med orlogsskib på slæb. Usigneret tegning, antagelig af Wrisberg.

England, beregnet til kreaturtransport. Staten kom ind i billedet 1847, og under søgen efter et egnet skib rettedes også henvendelse til Øresunds Toldkammer. Herfra lød svaret, at »Hertha« var uegnet til formålet og at det ikke kunne undværes i længere tid (63).

»Hertha« var således uegnet som last- og kreaturskib, men fik dog lejlighed til at bevise sin anvendelighed i den sekundære opgave som krigsskib. (64).

Krigen i Slesvig - Holsten brød ud i foråret 1848, og hen på året indkaldtes »Hertha« til tjeneste og blev udstyret med et par 24 pds. kanoner (65).

Skibet blev pålagt alle forefaldende opgaver, som lazaretskib, transport af mandskab og materiel, til bugsering af de egentlige krigsskibe og som rigtigt krigsskib, hvor det sammen med en gruppe kanonbåde under general Ryes division, skulle hol-

de de fjendtlige styrker borte fra Jyllands kyst. Slesvig - Holstenerne gav »Hertha« øgenavnet »Der swartze Teufel« (66).

Et skib til

Hjemme i Helsingør savnedes »Hertha«, og fra privat side kom der forespørgsel om, hvordan Toldvæsenet ville se på anskaffelsen af 2 private skibe til bugsertjeneste ved Helsingør. Toldvæsenets holdning var ganske klar; ingen privat indblanding ville blive tålt, man skulle nok selv klare opgaverne (67).

Krigen havde for alvor bevist hvilken gavn Marinen kunne have af dampskibene. Vejen var derfor åben til bestilling af endnu et dampskib til Øresunds Toldkammer. Dette skulle naturligvis også kunne anvendes som krigsskib. Særlig raffineret var man, da betalingen til nybygningen skulle

udredes; en del af summen blev taget fra Fattig- og Mulctkassen (68).

Igen blev konstruktionstegningerne udført af fabrikmester Schifter, der også bestilte maskineriet hos maskinfabrikanterne Penn & Son i Greenwich. Prisen på maskinerne var 5.800 pund, hvortil yderligere kom 375 for forskellige reservedele (69).

Ligesom med »Hertha« måtte Toldvæsenet kontrahere privat om skroget til det nye skib. Denne gang bestiltes det for en pris af 35 300 rd. hos skibsværftsejer Jens Steffen Kaas, den samme som i 1844 havde købt skroget af »Prindsesse Wilhelmine« (70).

Nybygningens navn blev »Uffo«, og den 28 august 1851 gik det ud på prøveturen, der foregik i farvandet ved Hven. Her blev maskineriet testet ved forskellige manøvrer og alt viste sig at fungere efter hensigten. Herefter returnerede »Uffo« til Krøyers Plads i København, hvor maskinbesætningen tilbragte resten af dagen med at efterspænde forskellige ting (71). Dagen efter afgik det til sin station ved Helsingør (72).

Den sidste tid

Toldvæsenet havde nu to bugserfartøjer i Øresund, og i en periode forsøgte man at have det ene stationeret i Drogden og det andet ved Helsingør (73), men det holdt ikke længe. Bugserassistance i og omkring København blev istedet varetaget af private skibe.

Under bygningen af »Uffo« var der taget hensyn til de erfaringer, man havde høstet med »Hertha«. Derfor kunne det anvendes til adskillige specialopgaver. Flere gange anvendtes »Uffo« som post- og passagerskib, første gang i 1854, da det afløste på hovedruten Korsør - Kiel. Desuden var det aktivt medvirkende ved indførslen af det nye kommunikationsmiddel, den elektriske telegraf.

Nedlægning af telegrafkablerne i Øresund, Lille- og Storebælt udførtes fra en skonnert, der langsomt bugseredes af »Uffo«, herudover medvirkede en af Postvæsenets dampere, 12 istransportbåde og 60 mand (74). Kabeludlægningen gav en god ekstraindtægt, alene for Storebælt var det 1 046 rd. 4 sk (75).

Engelske og franske krigsskibe kom under Krimkrigen til danske farvande. Bugseriskibene fik ordre til at fungere som sædvanligt, men krigsskibe fra de stridende parter måtte kun assisteres i yderste nødsfald. I tvivlstilfælde måtte der indhentes forholdsordre, eller også måtte man handle efter konduite (76).

Tilsyneladende fandt der ingen episoder sted. Russerne holdt sig hjemme.

Udviklingen af maskineri og kedler førte til, at der i 1854 bestiltes nye kedler til begge skibe. Det skulle være de moderne rørkedler, i stedet for de hidtidige kanal-kedler. Økonomien var bedre med den nye type. Ordren blev afgivet til Baumgarten & Burmeisters værksted i København (77).

Marinens interesse i denne nye opfindelse viste sig ved, at man venligst udlånte overmaskinmester William Wain til at føre sagkyndigt tilsyn under bygningen (78). Det turde være almindeligt kendt, at der senere eksisterede et firma med navnet Burmeister & Wain.

»Hertha«'s maskineri og skrog trængte til en større overhaling i 1856, og som ved alle andre større arbejder på skibene blev Orlogsværftet spurgt først, men Marinen betakkede sig; man henholdt sig til, at maskinværksted og beddinge var fuldt besat, ligesom overmaskinmester Wains tid var så optaget af vigtige arbejder, at han ikke kunne pålægges uvedkommende arbejder.

Istedet anbefalede man, at reparationerne blev overladt til Baumgarten & Burmeister og til en af de private beddinge i Kø-

benhavn (79). Afslaget synes lidt søgt, da »Hertha« netop i maj og juni havde været beskæftiget for Marinen ved opmålingsarbejder i Kattegat (80).

Øresundstolden afløstes efter mange forhandlinger i 1857. Samtidig blev dette enden på Toldvæsenets virke i bugserbranchen. I traktaterne forpligtigedes den danske stat til at tillade, at alle såvel danske som udenlandske private bugserfartøjer - hvis de havde lyst - stationeredes og arbejdede i danske farvande (81).

Der var mange der havde lyst, først og fremmest det Helsingørske Dampskibsselskab, senere fulgt af Svitzer, desuden kom forskellige engelske bugserfartøjer på station i Øresund i kortere eller længere tid.

Den sidste bugsering udførtes af »Uffo« den 10 september 1857. Herefter blev »Hertha« og »Uffo« overdraget til Marinen og chefen for Orlogsværftet fik besked på at modtage de to skibe ved værftet, som en del af flåden (82).

Besætningerne

Ledelsen

Tjenstligt var skibe og besætningsmedlemmer underlagt inspektør ved Øresunds Toldkammer Henrik Gerner Sneedorff, der i perioden 1827-1857 gjorde tjeneste ved Toldkammeret. Uddannelsen havde han fået i orlogsflåden, hvorfra han i 1827 afgik som Orlogskaptajn, i 1845 blev han udnævnt til Kommandørkaptajn (84).

Udover bugerskibene var også det almindelige opsyn i Helsingørs havn underlagt Sneedorff, til dette sidste formål kunne han kræve assistance fra bugerskibenes besætninger - der ubetinget havde at adlyde inspektøren (85).

Skibsførere

Fører af »Prindsesse Wilhelmine« var i de første år kvartermester Christian Bærentzen. Fra starten var hans hyre 40 rd., men den forhøjedes i 1837 til 50 rd. om måneden; det var 14 rd. mindre end maskinmesteren fik udbetalt (86). Bærentzen var blevet ansat ved Toldkammeret i 1813 og blev i 1837 udnævnt til 1. kvartermester ved

Toldkammerets inspektionsfartøjer. Da Sundtolden ophævedes i 1857, havde han opnået en alder af over 60 år og led af en øjensygdom. På grund af hans lange og trofaste tjeneste blev der tildelt ham en pension på 600 rd. om året (87).

Ikke alene med hensyn til selve skibene, men også til bemanningen viste Marinen interesse. Da Bærentzen afgik i juli 1837, var afløseren Premierløjtnant Richard Aschlund, der tidligere havde sejlet som skibsfører i koffardifart og af dansk handels Nestor - L N Hvidt - blev beskrevet som »en Mand af uforfærdet Mod og en sjælden Aandskraft«. Aschlund fik orlov fra Marinen, uden løn, først til 1839 og siden forlænget gradvist, sidste gang til 1 januar 1845 (88). Hans hyre udgjorde i 1843 98 rd. 32 sk. om måneden (89).

Efter udløbet af Aschlunds orlov blev det atter, på trods af modstand fra Toldkammerets side - først og fremmest Sneedorff - en søofficer der fik stillingen som fører af bugerskibet, og på denne måde fortsatte det lige til Sundtoldens ophævelse.

Toldkammeret var ikke tilfreds med denne ordning og flere gange blev det forsøgt at få den ændret. Sidste gang var i 1856, hvor man satte triumf på og sagde, at man meget hellere ville have et par flinke koffardikap-tajner. Begrundelsen var, at officererne kun fik bevilget orlov for 2 år til at føre skibene.

Marinen ville dog ikke af med de 2 cheffposter, der betød at man fik en række søofficerer oplært i dampskibssejlad, uden nogen som helst bekostning. Samtidig vidste man hvor de pågældende var henne, og kunne få fat i dem med kort varsel. Men overfor Toldkammerets argument med tjenestetiden bøjede man dog så meget af, at der fremover ville blive bevilget 3 års orlov (90).

Nogen praktisk betydning nåede nyordningen dog ikke at få, på grund af bugser-tjenestens ophør.

På »Hertha« var skibsførerne

1845 - 48 Gerhard Frederik Wrisberg

1851 Adolph Johan Ludvig Roepstorff

1852 - 54 Adolph Tobias Ulrich

1854 - 56 Dominicus Robert Braag

og i 1857 Christian August Obelitz

På »Uffo« var det

1851 - 54 Sigvard Lund

1855 - 57 Jacob Sophus Christian Albeck.

Med en enkelt undtagelse var det for dem alle første gang, de førte selvstændig kommando på et dampskib. Så der var vel ikke noget at sige til Marinens ønske om at fastholde ordningen. Inddirekte kom denne oplæring - også Postvæsenet til gode, idet næsten alle de her nævnte søofficerer senere førte forskellige postdampere (91).

Gageringen af skibsførerne var 100 rd. om måneden plus en procentandel af skibenes indsejling. I 1856 ønskede de at få et

løntillæg, i lighed med det tillæg som deres kolleger udlånt til Krydstoldvæsenet fik. Finansministeriet afslog blankt, med henvisning til dårlige konjunkturer (92).

Styrmænd

Skibsførernes korte tid ombord gav styrmanden en større betydning end der ellers var normalt.

Den første styrmænd var Michael Nielsen Rander der fra starten fik en månedlig hyre på 30 rd. (93). Ved Bærentzens fratræden som fører, indstilledes Rander til den ledige stilling, men Marinen var som nævnt stærkest.

Sneedorff indstillede igen Rander som selvskreven til posten som skibsfører i 1845, da Aschlunds orlov udløb. Af årsagerne fremhævedes at »hans 9 aarige Tjenestetid, hans udmærkede Dygtighed, saavel med Hensyn til Dampskibets Førelse, som til Kendskab om Farvandene, gjør ham mere end nogen anden skikket dertil. Dertil kommer at Haabet om i Tiden at opnaae denne Post har afholdt ham fra at modtage flere fordeelagtige Tilbud, og han vil derfor hvis han ikke opnaaer den, søge anden Beskæftigelse«. Sneedorff så derfor i øjnene, at når Aschlund og Rander begge gik, ville det for en ny mand tage lang tid at opnå den erfaring og det gode forhold til skibsklarere, købmænd og skibsførere som var nødvendigt på grund af opgavens specielle karakter (94).

Marinen var dog stærkest, den næste skibsfører - Wrisberg - var allerede ud-nævnt, men indtil han kunne tiltræde sin stilling, fungerede Rander som fører med et funktionsvederlag på 1 rd. om dagen (95). Toldkammeret ville dog ikke af med ham og ved hjælp af et personligt tillæg på 400 rd. årligt, fik man ham overtalt til at blive (96).



»Hertha« med havarist på slæb ved indsejlingen til Helsingør. Maleri o. 1850 (kopi på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg).

Samtidig fik han som ny tjenestepligt at være »Kjendt Mand i Skibet« (97). Kun for en kort periode i 1847 havde Rander sit eget skib; det var »Mercurius«, da dette skib benyttedes ved bugsering af kornlastede skibe til København (98).

Under krigen var han ombord i dampskibet »Slesvig« som styrmand, hvorunder han fik forskellige legemlige knæk (101).

Hans gennemsnitlige årsindtægt var for 1852 - 57 på 947 rd. (99). Dette beløb kan sammenlignes med passagerbåden »Hamlet«, hvor styrmanden tjente 50 rd., og Englandsdamperen »Odin«, hvor den tilsvarende styrmand fik 36 rd. om måneden (100).

Blev Rander således snydt for at opnå den stilling, han syntes selvskreven til, må det dog siges, at Toldkammeret behandlede ham særdeles rimeligt. Heller ikke ved ophøret af Sundtolden blev han glemt. Under hensyn til hans anerkendte dygtighed, de legemlige skavanker han havde fået under krigen, og så den talrige familie han forsørgede, blev der tildelt ham en livsvarig pension på 500 rd. om året (101).

På »Uffo« var der også kun en styrmand i alle årene; det var Ditzel. Hans hyre udgjorde i 1857 620 rd. om året; også han blev tildelt pension, dog ikke så stor som Randers (101).

Ligeså betydningsfuld som skibsfører og styrmand var for navigationen og den praktiske udførelse af bugserarbejdet, var maskinbesætningens arbejde. Den skulle sørge for, at skibet havde ild under kedlerne og klar til hurtig udrykning.

Fra starten var maskinmesteren Thomas Watson der havde en månedlig hyre på 64 rd. (102). Gode maskinmestre var i dampskibenes barndom svære at opdrive og holde fast på, så da Watson i 1835 sagde op, fordi »Prindsesse Wilhelmine« skulle oplægges, forhandlede Sneedorff om en gensættelse.

Det lykkedes, og Watson fik 32 rd. om måneden i oplægningsperioden, men så skulle han også holde opsyn med skib, inventar og naturligvis maskineriet (103); det var han dog næppe ene om.

Sneedorff måtte dog allerede i slutningen af 1838 ud for at finde en ny maskinmester; det blev Johan Adolph August Wagner. Denne gang oprettedes en syvårig kontrakt, der som noget helt nyt indeholdt en sygelønsordning, hvorefter maskinmesteren fik halv løn under sygdom der kunne dokumenteres ved lægeattest. Samtidig skulle han efter bedste evne bibringe »de Personer, som Collegiet finde det hensigtsmæssigt at sætte ombord i Dampskibet for at oplæres til Maskinmesteri, de til dette Fag fornødne Kundskaber«. Fra Toldvæsenets side havde man dog taget det forbehold, at skibet var i drift i de 7 år kontrakten omhandlede (104).

Heller ikke Wagner glemtes i 1857; vel havde han ikke opnået den samme høje alder som Bærentzen og Rander, men hans dygtighed og omhu havde i tidens løb sparet mange penge for Toldvæsenet, så han tildeltes 300 rd. om året i pension (105).

Men man antog, at han ville få let ved at finde en tilsvarende beskæftigelse. Efter en lønforhøjelse i 1844 på 10 rd. pr måned (106), udgjorde hans gennemsnitsløn for årene 1852 - 57, 1 044 rd. om året (107).

Wagners første maskinelev var Christian Wismer, der i læretiden ikke fik løn, men et kosttilskud på 6 rd. 64 sk. om måneden (108). Efter udstået læretid avancerede han i 1841 til 2. maskinmester og fik tilbudt en stilling på et tysk dampskib (109). Sneedorff lagde imidlertid pres på ham, for at den tillærte viden ihvertfald kom et dansk skib til gode, for da han endelig i december 1841 afmønstrede, var det for at overtage posten på den nye Helsingørdamper »Hamlet«.

Til ny lærling ansattes Christians broder Peter Wismer (110). Ret længe blev han dog ikke ombord, i september 1842 blev han sagt op på grund af svagelighed (111). Peter Wismer døde i foråret 1843, begravelsesomkostningerne blev efter ansøgning fra hans fader, strandkontrollør Wismer, delvist dækket af Toldkammeret (112).

Maskinmesterens gageforhøjelse i 1844 var delvist begrundet med hans utrættelige undervisning, der indtil da havde frembragt 3 nye duelige danske maskinmestre (113). Så både for søofficerer og maskinister fungerede skibene som skoleskibe.

Som arbejdsplads var skibene eftertragtede. I 1852 var der 15 ansøgninger på en ledig 2. mester plads til en hyre af 38 rd. om måneden (114); hvorimod der kun kom 5 ansøgninger på en tilsvarende stilling i 1855, og den var endda opslået i de offentlige blade. Den foretrukne var i 1855 Frantz Wismer (115).

I øvrigt var mandskabets sammensætning og månedshyre:

	»Prindsesse Wilhelmine« 1836»Hertha« og »Uffo« 1853	
Skibsfører	40 rd	100 rd
Styrmand	30 rd	40 rd 1)
Maskinmester	64 rd	80 og 70 rd 2)
2. maskinmester		38 rd
Kvartermester		23 rd
Maskinmester	3 à 12 rd	
1. fyrbøder	14 rd	3 à 23 rd
2. fyrbøder	14rd	3à 22 rd
Matroser	4 - 5 à 12 rd	5 à 20 rd
Tømmermand		24 rd
Kok	15 rd	

Udover den angivne løn fik alle besætningsmedlemmer 6% af bruttoindsejlingen til lige deling, og det har nok været et beløb der talte godt i lønnir.gsposen.

Foruden de allerede nævnte, fik Maskinmester Jørgensen, samt 2. maskinmestrene Sørensen og Wismer pension i 1857. Yderligere opretholdtes betaling af den hus-hjælp der ydedes til enkerne efter flere me-nige besætningsmedlemmer, denne hjælp var på 30 rd. om året (117).

1) Hertil kom Randers personlige tillæg.

2) Forskellen skyldtes »Uffo«'s større ma-skine; at maskinbesætningerne alligevel var lige store skyldtes, at »Uffo« var forsy-net med en fødepumpe der sparede ar-bejdskraft (116).

Skibene

»Prindsesse Wilhelmine«

byggedes i 1821 i Thome ved York (Eng-land). Størrelsen var 63,5 Commercialæ-ster, maskinen på 60 NHK.

1836 nyt maskineri på 90 NHK fra Mauds-lay, Sons & Field.

Bygget af eg, forsynet med gallion og dra-gehoved i stævnen.

Under navnet »Kingston« hjemmehørende i Hull, beskæftiget som passagerskib på en rute imellem Hull og Antwerpen.

Ved skøde af 8 marts 1824 købt af Fre-derik August Hagen i København og om-døbt »Prindsesse Wilhelmine« med hjem-

sted i København. (Prinsesse Wilhelmine var datter af Frederik VI). Anvendtes på ruten København - Lübeck og til lystture på Øresund.

I 1826 indtrådte 3 af Hagens brødre, Apoteker Lauritz Terpager Hagen, Regimentsvagtimester Christian Frederik Hagen og Grosserer Peter Munk Hagen, som ejere med hver 1/11 af skibet. Prisen for 1/11 var 5 400 rd. (total værdi 59 400 rd.).

Ved skøde af 25 november 1833 solgtes skibet til Øresunds Toldkammers Fattig-kasse for 12 000 rd. og ændrede hjemsted til Helsingør. I 1842 overgået til Øresunds Toldkammer.

Efter at maskineriet var blevet udtaget solgtes skroget i oktober 1844 på auktion til skibsværftsejer Jens Steffen Kaas i København for 1 220 rd. Ombygget til 3 mastet sejlskib i løbet af 1845 og omdøbt »Hydra« af København, skiftevis omtalt som skonnert og bark. Målt til 78,5 Cl., i 1857 ommålt til 76 Cl., og efter målingsreformen i 1867 var tonnage og dimensioner 145 brt. - 138 net og 103,3' x 18,5' x 9,3'.

»Hydra« anvendtes i oversøisk fart bl a på Sydamerika.

Den 9 april 1863 afhændedes skibet til skibsfører Oluf Petersen, København der den 23 april samme år afhændede halvdel til skibsfører J P Grau ligeledes København. 17 august 1869 solgt til seilmager og skibsreder Emil Bernhard Møller, Svendborg. Medens »Hydra« ejedes af Møller strandede det i marts 1870 ud for Mariaerfjord, hvorefter det solgtes ved offentlig auktion til A Nielsen i Odde; efter reparation i Hobro, solgt 1 november 1870 til købmand Kallenberg, Torekow (Sverige) og omdøbt »Maria Karolina«.

Ifølge Sveriges skibsliste for 1877 tilhørte skibet L Cramer på Gotland. Forespørgsler til svenske søfartsmuseer har ikke kunnet give flere oplysninger om dets videre skæbne.

»Hertha«

Bygget af Jacob Holm & Sønner, København i 1844.

65 Cl., i 1864 ommålt til 45,5 Cl. og ved målingsreformen i 1867 var tonnage og dimensioner 168 brt. - 64 net. 105,0' x 17,8' x 11,5' 90 NHK Maudslay, Sons Field bygget i 1835 (til »Prindsesse Wilhelmine«). Bygget af egetræ, forsynet med gallion og krølle. Bygget til Øresunds Toldkammer og i 1857 overgået til Marinen.

Anvendtes i Marinens tjeneste ved omåling, transport og bugseringsarbejder.

Kommando højstes 22 november 1863 som egentligt krigsskib og anvendtes under den anden Slesvigske krig som kommandoskib for en deling kanonchalupper stationeret på Slesvigs Østkyst. Kommandoen blev strøget 2 september 1864, hvorefter »Hertha« lagdes op.

Ved den almindelige oprydning efter krigen blev bl a »Hertha« kasseret, og solgtes på en auktion 9 marts 1865 til Grosserer Emil Zeuthen Svitzer for 12 600 rd. Svitzer lod sine partnere indtræde i købet, således at det den 29 marts 1865 ejedes af interessenterne i Bjergningsentreprisen. Efter at Tietgen i 1872 havde fået omdannet dette interessentskab til et aktieselskab, overgik »Hertha« 11 marts 1872 til A/S Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise i København.

I 1875 lod Svitzer bygge et nyt skrue-dampskib hos Burmeister & Wain, der fik navnet »Hertha«, hvorefter hjuldamperen blev hugget op.

Endnu i dag findes der et minde om »Hertha«. Under sine opmålingsarbejder, arbejdede skibet også mellem Skagen og Frederikshavn, hvor en banke på 9 favne vand fik navnet Herthas Flak (118).

»Uffo«

Bygget af Jens Steffen Kaas, København i 1851.

105 nettotons 105,0' x 20,3' x 7,8' (Disse dimensioner findes i Schultz bog, og ses ikke oplyst noget andet sted.) 120 NHK Penn & Son. Bygget af træ, antageligt egetræ. Bygget til Øresunds Toldkammer og i 1857 overgået til Marinen. Anvendtes som postskib (Især i perioden 1858 - 1859), troppe-transportskib, til bugsering og alle andre forefaldene opgaver.

Det bestemtes i september 1863, at »Uffo« skulle hugges op. En måned senere blev det yderligere bestemt, at der til maskinen skulle bygges et jernskibsskrog.



»Die Eider« ved sluse i Rendsborg. Illustration i »Die Geschichte der Firma Zerssen & Co 1839 - 1939«.

Dette skrog ses dog ikke at være blevet bygget. Efter krigen kom der nye maskintyper frem, og planerne blev skrinlagt.

»Die Eider«

Bestiltes af Kommandørkaptajn Schifter i London 1842, og ankom til Rendsburg samme år.

24,5 Cl. 20 NHK.

Bygget til toldkammeret i Rendsburg.

I juni 1848 overtaget af den Slesvig-Holstenske regering og forsynet med en 24 pds. kanon og 2 morterer. Anvendtes bl a på Slesvigs vestkyst, og undgik her med nød og næppe i april 1849 at blive taget af danske krigsskibe.

Efter krigen tilbageleveret toldkammeret.

Bugsertjenesten på Eiderkanalen ophørte ca 1855, hvorefter det ikke har været muligt at følge skibet (119).

Kilderegister og kildehenvisninger

Trykte kilder, selvstændige publikationer.

Dahlerup Hans Birch Dahlerup, udgivet ved Joost Dahlerup, Mit Livs Begivenheder 1815 - 48, København 1909 (Thorvaldsens hjemrejse).

Degenkolv H.Degenkolv Oplysninger vedrørende den danske Flaades Skibe i sidste Aarhundrede, København 1906.

Holm	C.F.Holm, Bidrag til Sundtoldens Historie, Genoptrykt 1975 (Omhandler forholdene ved Øresunds Toldkammer).	M.C.	Mercantil Calender, 1843 - 1869.
		S.T.	Statistisk Tabelværk, 1844 - 1869.
Officerer	T.A.Topsøe-Jensen og Emil Marquard, Officerer i den dansk-norske Søetat 1660 - 1814 og den danske Søetat 1814 - 1932, København 1935 (Biografiske oplysninger om søofficerer).	Arkivalier. Rigsarkivet	
		DFR	Generaltoldkammer og Kommercekollegiet, Danske Forestillinger og Resolutioner, div. årgange.
Schultz	J.H.Schultz, Den danske Marine 1814 - 48, København 1930.	Logb. S.	Søetaten, Samling af skibsjournaler, H/S »Hebe«,
Søkortet	Louis E. Grandjean, Søkortets Stednavne, København 1945 (Herthas Flak).	ØTB	Øresunds Toldkammer Bugserjournaler, div. årgange
		ØTJ	Øresunds Toldkammer Journaler, div. årgange.
Wilde	Alex. Wilde, Fra Sø og Land, København 1891, ((Thorvaldsens hjemrejse, Styrmand Rander og Maskinmester Christian Wismer).	Logb.	Øresunds Toldkammer, Skibsjournaler for »Prindsesse Wilhelmine«, »Herta« og »Uffo«.
Trykte kilder, periodica.			
B.T.	Berlingske Tidende, diverse årgange		Kjøbenhavns Skibsregister 1817 - 1869 (Uregistreret). Danmarks Skibsregistre 1867 - 1893.
Dep.	Collegialtidende, Ny Collegialtidende (1840-48) og Departements-tidende (1848 - 1870).	Landsarkivet for Sjælland	
H.I.T.	Handels- og Industrie Tidende, div. årgange.	Skøde	Skøde-og Panteprotokoller for Kjøbenhavn 1833.
		KOTJ	Kjøbenhavns Overtoldinspektorat Journaler, div. årgange.
T.F.S.	Archiv for Søvæsenet, Nyt Archiv for Søvæsenet og Tidsskrift for Søvæsen, div. årgange.	Water	Kjøbenhavns Waterschouts Protokoller 1857 - 1859.
M.R.	Marine Rundschau, XV Jahrgang, s. 697 o.v.		(1) DFR 256/1833 (2) HIT 12.10.1833 (3) MR XV. s.697 o.v. (4) DFR 256/1833
Arkiv	Arkiv for Handel- og Toldvæsen, div. årgange.		

- (5) Schultz
- (6) DFR 256/1833
- (7) DFR 256/1833
- (8) Skøde
- (9) ØTJ 12.6.1834
- (10) ØTJ 13.4.1834
- (11) ØTJ 29.5.1834
- (12) Holm
- (13) ØTJ og ØTB 1834
- (14) ØTJ 11.10., 23.10.,
6.11., og 6.12.1834
- (15) ØTJ 11.4.1835
- (16) ØTJ 11.4.1835
- (17) ØTJ 25.4. og 10.10.1835
- (18) DFR 23/1836
- (19) Logb. »Prindsesse Wilhelmine«
- (20) ØTJ 28.5.1836
- (21) ØTJ 16.6.1836
- (22) DFR 256/1833
- (23) ØTB 1834 - 1857
- (24) ØTB 1834 - 1857
- (25) Dahlerup
- (26) ØTB 1838
- (27) KOTJ 2.6.1838
- (28) ØTJ 24.9.1840
- (29) ØTJ 17.10.1840
- (30) ØTJ 22.11.1840
- (31) ØTJ 10.5.1841
- (32) ØTJ 7.5.1841
- (33) ØTJ 6.3.1842
- (34) ØTJ 11.4.1842
- (35) ØTJ 11.4.1842
- (37) Holm
- (38) ØTJ 15.7.1843
- (39) Officerer
- (40) Schultz
- (41) ØTJ 27.5.1843
- (42) ØTJ 15.7.1843
- (43) ØTJ 12.1.1844
- (44) ØTJ 8.7.1844
- (45) ØTJ 23.11.1844
- (46) ØTJ 15.7.1843
- (47) ØTJ 6.10.1843
- (48) ØTJ 15.12.1843
- (49) Logb. S. »HEBE«
- (50) ØTJ 1844
- (51) ØTB 1844
- (52) ØTB 1844
- (53) ØTJ 11.5.1844
- (54) B.T. 31.10.1844
- (55) ØTJ 27.4.1844
- (56) Degenkolv
- (57) B.T. 18.11.1844
- (58) ØTB 17.11.1844
- (59) ØTJ 25 og 26.4.1847
- (60) ØTJ 1847, Arkiv maj 1847
- (61) ØTJ 23.5.1847
- (62) B.T. 22.6.1846
- (63) ØTJ 21.4.1848
- (64) Schultz
- (65) ØTJ 29.11.1848
- (66) Schultz
- (67) ØTJ 1849
- (68) ØTJ 29.3.1850
- (69) ØTJ 29.3.1850
- (70) ØTJ 20.9.1850
- (71) ØT Logb. »Uffo«
- (72) B.T. 29.8.1851
- (73) ØTJ 1851
- (74) TFS 1853-54
- (75) ØTB 1853-54
- (76) ØTJ 1854
- (77) ØTJ aug.1854
- (78) ØTJ 1855
- (79) ØTJ 7.6.1856
- (80) TFS 1856
- (81) Dep. 1857 s.374
- (82) TFS sept. 1857
- (84) Officerer
- (85) ØTJ 14.1.1845
- (86) ØTJ 2.4.1836 og 1.1837
- (87) (87) Dep. 1858 s. 381 o.v.
- (88) Officerer
- (89) ØTJ 1843
- (90) ØTJ 1856
- (91) Officerer, TFS 1837-1857 og
ØTJ 1834 - 1856
- (92) ØTJ 18.6.1856
- (93) ØTJ 2.4.1836
- (94) ØTJ 11.10.1844

- | | |
|-----------------------------|-------------------------------------|
| (95) ØTJ 13.1.1845 | (109) ØTJ 27.6.1841 |
| (96) ØTJ 28.1.1845 | (110) ØTJ 25.12.1841 |
| (97) ØTJ 14.1.1845 | (111) ØTJ 22.9.1842 |
| (98) ØTJ 6.5.1847 | (112) ØTJ 30.5.1843 |
| (99) Dep. 1858 s.381 o.v. | (113) ØTJ 11.10.1844 |
| (100) Waterschout | (114) ØTJ 23.3.1852 |
| (101) Dep. 1858 s. 381 o.v. | (115) ØTJ dec. 1854 |
| (102) ØTJ 2.4.1836 | (116) ØTJ 22.5.1853 |
| (103) ØTJ 11.4.1835 | (117) Dep. 1858 s. 381 o.v. |
| (104) ØTJ 27.10.1838 | (118) Søkortet |
| (105) Dep. 1858 s. 381 o.v. | (119) Til skibenes historie er uden |
| (106) ØTJ 11.10.1844 | nærmere kilde henvisning an- |
| (107) Dep. 1858 s. 381 o.v. | vendt MC, ST, TFS, Skibsre- |
| (108) ØTJ 4.8.1838 | gistre og Skødeprotokol. |

Told-Boden

Under denne rubrik bringer ZISE gratis annoncer for medlemmerne. Annoncer til næste nummer indsendes til redaktøren.

Søges:

Tændstikæsker og -etiketter, gamle.
Litteratur om og billeder, tryksager,
reklameskilte,
mv fra tændstikfabriker.

*Ebbe Nielsen, Eskjærvej 6 A, 2720 Vanløse
tlf 01-74 83 04*

Søges:

Fotografier af og oplysninger om
toldvæsenets ældre damp- og motordrevne
fartøjer og deres besætninger.

*Ole B Petersen, Skovhusvej 2, 4171 Glumsø
tlf 03-64 64 97*

Søges:

Maanedsskrift for Toldvæsen 1916-1929
*Gunnar Jakobsen, Godthåbsvænget 25, 2000
Kbh F*

Søges:

Gamle toldtegn
Gamle toldskilte
Tidsskrift for Toldvæsen
Dansk Toldtidende
Maanedsskrift for Toldvæsen

*Jens Bruhn, Hegnsvej 77, 2850 Nærum
tlf 02-80 57 03*

Søges:

Til brug ved personalhistoriske studier om
ansatte ved Grænsegendarmeriet fra
1865 til dets ophør søges alt vedr korpsset -
ansøgninger, udnævnelser, billeder, uni-
formsgenstande mv.

*Aage Hansen, Bakkesvinget 20, 6340 Kruså
tlf 04-67 11 80*

Toldhistoriske noter

Elev på Århus toldkasserer-kontor i 1924.

Fhv toldforvalter N A Jepsen har sendt følgende erindringer fra sine første elev dage:

Det er nu 54 år siden jeg blev antaget som toldelev i Århus, sammen med A O Christensen. Forud var der stillet en kauti-on på 500 kr, for de oppebørsler vi eventu-elt ville komme til at modtage.

Vor første »embedshandling« var at kvittere for gagen på 128 kr 50 øre. Kosten og et værelse beløb sig til 100 kr, så der blev ikke meget tilbage i »marchpenge«.

Personalet på toldkassererkontoret be-stod af 2 toldkontrollører, 2 kvindelige toldassistenter, 9 toldmedhjælpere (hvoraf 6 kvinder), 1 kontorist, samt vi to elever der allerede blev sat til at ekspedere fra den første dag.

En stor skranke gennem hele lokalet ad-skilte publikum fra personalet. Vi sad ved store pulte, og balancerede på høje taburet-ter. Tjenestetiden gik fra kl 8 til 17.30 med 1 ½ times middag, dog kun 1 time for ele-ver. Kontrollør Jørgensen stod hver mor-gen på trappen til kontoret for at kontrol-lere om personalet mødte rettidigt.

Vi 2 elever skulle en overgang, på grund af travlhed, møde kl 7 om morgenen, for elever har uindskrænket arbejdstid - som toldmedhjælper N P R Hansen venligst meddelte os.

Nu har det vist altid været sådan - i hvert fald i de tider - at medhjælperne var de værste »elevplagere«. Det galdt dog kun den forannævnte, men til gengæld var de 2 kvindelige toldassistenter ikke lige netop et par »venlige tanter« - tværtom. De be-handlede os hårdt og bidsk.

Derimod var toldkasserer Sophus Gorm-sen af den fine, noble embedsmandstype,

bestemt men venlig. Kontrollørerne på kontoret var venlige og hjælpsomme med at sætte os ind i alle slags forhold på kon-toret, og med de nævnte undtagelser galdt det også om det øvrige personale. Jeg sy-nes, at arbejdsklimaet var godt på Århus toldkassererkontor.

På slaget 8 strømmede publikum ind. Angivelser skulle protokolleres. Mæglere skulle have skibe ind- og udklareret.

Jeg blev placeret ved ekspedition D, postgodsklarering. Her blev alt postgods indført i varebogen efter postkarter, som blev afleveret fra afskrivningskontoret, hvor de var blevet bogført i pakhusbogen. Angivelserne blev bogført under fortløben-de numre i D-bogen, og afskrevet under samme nummer i varebogen.

Når klareringen var afsluttet, blev angiv-elserne afleveret ved beregningspulten, hvor en medhjælper og en elev beregnede angivelsen og skrev regninger. Disse gik til revision ved dagssumheftet, hvor en told-assistent foretog beregningen eller revisio-nen på selve angivelsen, hvorefter regning og angivelse gik til en af de 2 kasser for indbetaling.

Når angivelsen var betalt, gik den tilbage til dagssumheftet, og videre til de respek-tive ekspeditioner. Bilagene blev ført til indtægt i de forskellige rubrikker, told, tillægsafgift, pakhusleje mv.

Mellem kl 17 og 17.30 foretoges afslut-ning af samtlige bøger, og dagssummen blev afkontrolleret med dagssumheftet og senere med de 2 kasser. Hvis alt var i orden måtte vi gå kl 17.30.

Blandt et så stort personale som ved Århus toldsted, fandtes der selvfølgelig en del originaler. F eks den ældste toldassistent i opsynet, kaldet »Livsens ondskab«. Til mig kom han en dag med en angivelse, og spurgte hvad der kom efter 9099. »9100«, svarede jeg. »Hvorfor skriver De så 10 000? De burde afskediges!«. Jeg var dybt ulykkelig. Toldmedhjælper Thyrring havde hørt det og kom hen til mig. »De skal ikke bryde Dem om, hvad det gamle bæst siger, gå hen til kontrollør Jørgensen og få en underskrift på at numrene er oversprunget, så er den sag ude af verden«.

En dag kom »Livsens ondskab« forbi udgående skibsklarering, og i forbifarten skubbede han til taburetten så toldmedhjælper frk Hansen faldt ned på gulvet. »Slog De Dem?« spurgte han. »Ja jeg gjorde« svarede frk Hansen. »Det var da en skam - altså for taburetten da«.

Der skulle som bekendt 2 underskrifter på en angivelse. Når der manglede en underskrift fra overopsynet, blev vi elever i reglen sendt ud efter en underskrift inden beregningen. Det plejede ikke at volde vanskeligheder, selv ikke ved ældste kontrollør, senere overkontrollør Thranum, der nok var en bøs og stram herre, men alligevel flink.

En dag blev jeg sendt ud efter en underskrift, og da var jeg særlig uheldig. Kontrollørerne Jan Hansen og A M C Andersen var tjenestegørende i vejerboden. »Hvilket mæglerfirma kommer De fra knægt?« spurgte JH i en skrap tone. Jeg sagde spagfærdigt at jeg var toldelev J. »Der ser man, ingen præsentation af personalet« sagde JH til sin kollega, idet han smed angivelsen tilbage til mig. Jeg spurgte i en høflig tone, om jeg måtte bede om kontrollørens underskrift. »Ud« råbte han.

Så gik jeg tilbage til kontoret og referede til toldassistent frk L-M, der igen henvendte sig til kontrollør Jørgensen, der forelagde sagen for toldkassereren da det var et principsspørgsmål. Toldkassereren iførte sig sin gamle embedsuniform, og så var kontoret klar over at han skulle ud at »tale« med kontrollør JH, der ikke netop var hans allerbedste ven.

Toldelev H E Laursen, der var på kursus i toldopsynet, viste mig de forskellige lokaler, bl a Århus toldassistentforenings mødelokale. Han fortalte mig at det var en meget eksklusiv forening, hvor kun toldassistenter kunne optages; selv ikke toldmedhjælpere var optagelsesberettigede. Der var for øjeblikket en heftig diskussion i gang, om optagelse af en toldmedhjælper der gjorde tjeneste i opsynet.

Bortset fra at alle mandfolk havde kravetøj, slips eller sløjfe på, var der flere af kontrollørerne og de ældre assistenter der var iført jaket. Jeg husker tydeligt en dag, at kontrollør Thranum kom ind på kontoret i uniform med huen påsned, fulgt af assistenten Gammelgaard Christensen i jaket og uniformshue.

Kontrolløren var godt gal i hovedet. »Hvor er den forbandede københavner-toldseddel fra i går ?« råbte han. »Jeg har den ikke« svarede frk Hansen. »Se efter i papirkurven, der har vi jo før fundet de papirer vi søgte«, råbte han. Toldsedlen blev først fundet et par dage senere i en ellers ikke benyttet skuffe i pulten.

Således gik dagene til ende på Århus toldkassererkontor i august 1924, og på vejen hjemad over Bispetorvet der stod i rundskuets tegn, spillede musikken »Sov dukke Lise, sov og bliv stor«.

Ja, Århus var en skøn by dengang.

Anmeldelse.

Vi tredje-klasses udvandrere ... Hans Jensens rejse til Amerika 1889. Ved Holger Munchaus Petersen. 63 s. ill. kr 32,00. Fiskeri- og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet i Esbjerg.

Snedkersvend Hans Jensen udvandrede i 1889 til Amerika. Turen gik fra København via Hull og Liverpool til New York. Efter ankomsten slog han sig ned i Chicago, hvorfra beskrivelsen af rejsen sendtes hjem til vennerne i Københavns Højskoleforening.

Efter en fyldig indledning om bogens tilblivelse, en kommentar til perioden, hvor et befolkningsoverskud, hovedsageligt rekrutteret fra landbruget og håndværkerstanden, måtte udvandre for at søge en menneskeværdig eksistens, hvor der var mere plads og større muligheder end i det trange hjemland.

Herefter den velskrevne, meget indgående og levende beretning om sørejsen til den nye Verden, der indledtes således:

»Det var en kedelig tid på døgnet at sige farvel til gamle Danmark, klokken var 9½ om aftenen, da landgangsbroen blev fjernet, så blot nogle få slag af maskinen, og man var færdig med sit Fødeland for denne gang.«

Hans Jensen beskriver toldeftersynet efter ankomsten til Hull således:

»Kl 7 morgen møder toldvæsenet. «Alle mand fra borde« lyder det, og i mindre end et kvarter har alle emigranterne forladt skibet, udlosningen af rejsegods begynder.

Enhver har nu at passe på, når hans kuffert kommer tilsyne, for at han kan åbne den og få den gennemrodet af toldvæsenet ...«

»Udvandringsagenterne har travlt med at få orden på emigranterne til de forskellige linier, de bliver opstillet på forskellige steder. Der er ankommet et par andre emigrant-skibe - et fra Bergen og et fra Esbjerg, de kommer i land samtidigt med os. Det hele ligner en stor myretue, hvori man nylig har kvaset op. Toldvæsenet kan ikke overkomme at få undersøgt alt. Så snart, som den øverstbefalende vender de underordnede ryggen, lader de kufferterne passere uden at undersøge dem. Et par af dem kommer hen til mig, jeg har snøret min kuffert med et tyndt reb - og gjort det solidt - jeg er ked af, at jeg skal have den åbnet. Jeg får pludselig travlt med at få rebet af den. Jeg lader, som jeg ikke kan få løst op - toldbetjentene stamper i jorden, det går for langsomt, endelig fjerner overbetjenten sig - den tilbageblevne slår et kors med et stykke kridt på min kuffert, og jeg er færdig. Det betaler sig sommetider at være lidt langsom.«

Bogen er gennemillustreret, bla med fotos fra skibslægen Anders Andersen Gramstrups billedsamling, der tidligere har dannet grundlag for skildringen »Rejsen til Amerika - med Thingvallaliniens udvandrerskibe før 1898« af Holger Munchaus Petersen og Jens Lorentzen (jf anmeldelse i forrige nr af Zise).

Gunnar Jakobsen

Jens Bruhn: Den gamle grænse - set på Postkort.

Toldhistorisk Selskabs første særpublikation er allerede nu blevet en pæn salgssucces, både blandt medlemmer og i boghandelen.

Af oplaget på 2100, er der nu kun en rest på ca 500 eksemplarer.

Der er derfor god grund til hurtigt at indgive bestilling, hvis man vil sikre sig et eksemplar (eller et eksemplar ekstra).

Medvirkende til det gode salg, har været den fyldige og rosende omtale i den syd - og sønderjyske presse, ligesom der i Vamdrup har været afholdt en udstilling om grænsen, hvor bogen indgik som led i udstillingen.

For- og bagsiden på dette nummer af ZISE er forsynet med illustrationer fra bogen. Et tredje eksempel ses nedenfor.



Redaktøren beklager

Redaktøren beklager den forsinkede fremkomst af dette nummer af ZISE. Der har været forskellige problemer i forbindelse med fremstillingen.

Dette nummer, 1978 nr 3 er først udsendt i slutningen af januar 1979.

Det kan imidlertid meddeles, at fremstillingen af ZISE 1979 nr 1 allerede er i fuld gang, og at det kan forventes udsendt i marts måned.

Foreningsmeddelelser

Toldhistorisk Selskabs første ordinære generalforsamling afholdtes den 25. august i Direktoratet for toldvæsenet, Amaliegade 44 med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Beretning om Selskabets virksomhed i 1977-78
3. Regnskab 1977-78
4. Valg af bestyrelsesmedlemmer
5. Fastsættelse af kontingent
6. Indkomne forslag
7. Eventuelt

De over 100 fremmødte medlemmer blev budt velkommen af formanden, tolddirektør V E Parving, på hvis forslag distriktstoldchef K J Elkrog valgtes til dirigent.

Formandens beretning rummede en redegørelse for bestyrelsens organisatoriske bestræbelser. Gennem en energisk hvervekampagne var det lykkedes at bringe Selskabets medlemstal op på 680, hvoraf 20 institutioner o. l. Medlemstilgangen fortsatte.

Derudover redegjorde formanden indgående for Selskabets igangværende og planlagte aktivi-

teter. Medlemsbladet ZISE er udkommet trods visse begyndervanskeligheder, og Selskabets første selvstændige publikation var på trapperne, nemlig Jens Bruhns »Den gamle grænse- set på postkort«. Udarbejdelse af miljøbeskrivelser, historiske fremstillinger, og nedskrivning af erindringer var ved at komme i god gænge. Også planerne om fotoregistrering og indsamling af gamle billeder var ved at blive ført ud i livet. Endelig nævnte formanden det vellykkede medlemsmøde i »Den gamle by« i Århus.

Efter godkendelse af formandens beretning, aflagde kassereren det reviderede regnskab, der godkendtes uden bemærkninger.

Valg af bestyrelse og revisorer var genvalg.

Kontingentet for regnskabsåret 1978/79 fastsattes til uændret 35 kr for ordinære medlemmer, 500 for institutioner m fl. For regnskabsåret 1979/80 hæves det ordinære medlemskontingent til 36 kr.

Da der ikke var indkommet forslag, og ingen bemærkninger under eventuelt afsluttedes generalforsamlingen med formandens tak og en let forfriskning til de fremmødte.

Medlemsmødet i købstadsmuseet »Den gamle by« i Århus den 10 juni begunstigedes af et pænt fremmøde af Selskabets jyske medlemmer. Pastor Arne Hægstad holdt et livligt og interessant foredrag om mål og vægt i toldvæsenet gennem tiderne og kunne illustrere sin fremstilling med genstande fra Toldmuseet. Efter foredraget var der lejlighed til at bese Toldmuseet i lokalerne i »Den gamle by«.

Foredraget gentages for Selskabets københavnske og sjællandske medlemmer den 16 december i Københavns bymuseum. Til lejligheden indlænes en række genstande fra Toldmuseet.

Toldhistorisk Selskab har af fondet »Pensionskassen af 1844« fået stillet midler til rådighed, til afholdelse af en sammenkomst for Etatens pensionister.

Sammenkomsten fandt sted i Direktoratet for toldvæsenet den 2 november, hvor tolddirektør V E Parving overfor de ca 100 fremmødte berettede om den aktuelle situation i toldvæsenet. De nye bygninger blev forevist, og der blev givet en redegørelse for Toldhistorisk Selskabs virksomhed, med opfordring til aktiv deltagelse.

Toldhistorisk Selskabs sekretær, toldassistent Gunnar Jakobsen, har deltaget som repræsentant ved Dansk historisk fællesforenings årsmøde på Klarskovgård den 26 august. På mødet var der lejlighed til at hente inspiration og nye ideer, samt gode personlige kontakter, blandt de mange deltagere fra historiske foreninger, arkiver og museer.

Inde i bladet

Robert Svalgaard: Blade af Thisted toldsteds historie, I.	3
Knud Jensen: Vi sejler op ad åen - stadigvæk	12
Holger Munchaus Petersen: Toldvæsenet i bugserbranchen.	14
Told-Boden	34
Toldhistoriske noter	35
Foreningsmeddelelser	39

