

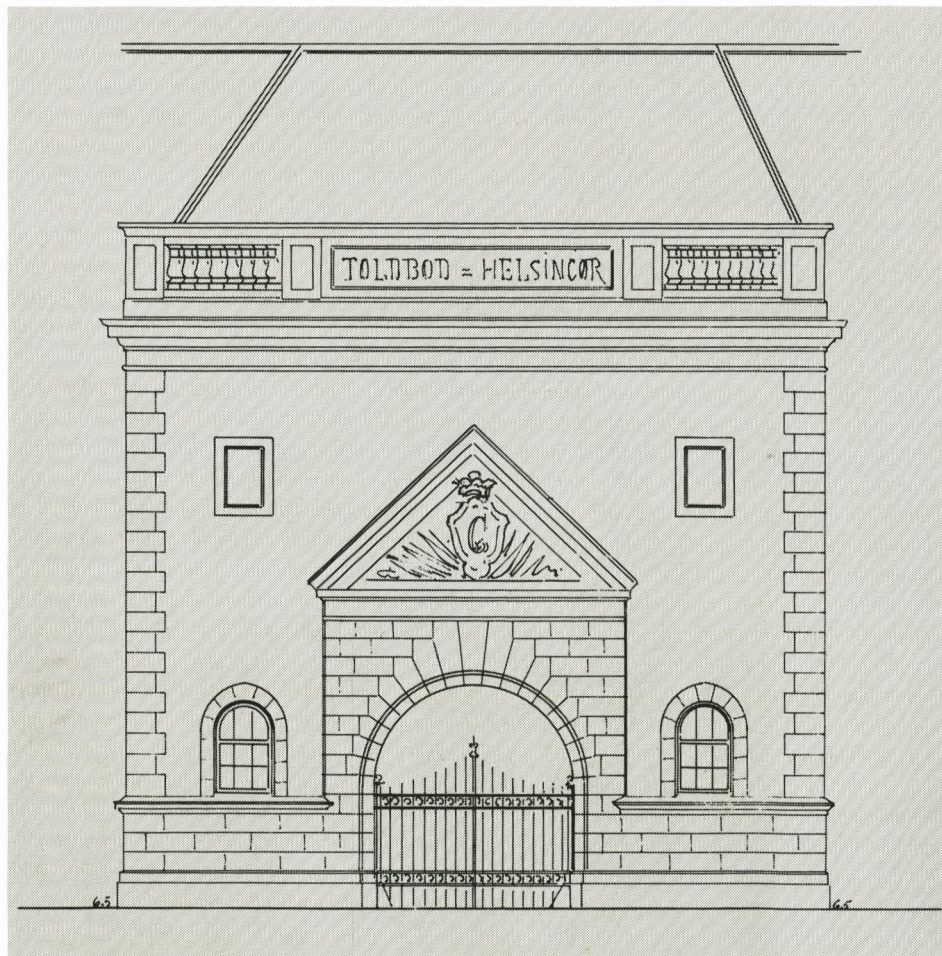
zise

Toldhistorisk Tidsskrift

Nr 3

1980

3 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').

Medlemskab af Toldhistorisk Selskab tegnes ved henvendelse til Toldhistorisk Selskab, Amaliegade 44, 1256 København K.

Kontingentet er 36 kr årligt for enkeltpersoner, 500 kr for institutioner og firmaer.

Biblioteksabonnement på ZISE koster 36 kr pr årgang og tegnes sammesteds.

ZISE udsendes 3 gang årligt med ca 40 sider pr hæfte.

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
Kaj Elkrog

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

Manuskripter bør - om muligt - være maskinskrrevne, 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 viser kgl. bygningsinspektør JD Herholdts tegning til hovedindgangen på Helsingør toldkammer, jf Karen Hjorths artikel s. 15 (Rigsarkivet).

Sukkertoldere på fabrik

AF A H LARSEN

Hensigten med disse linjer er at forklare, hvad en sukkertolder var for en fyr, og at beskrive hans tilværelse som den formede sig for ca 90 og ca 40 år siden - dengang et ord som lønsomhed næppe eksisterede. Men først lidt om baggrunden:

Indtil 1799 kendte man kun rørsukker, men i dette år modtog prøjserkongen, Frederik Wilhelm III, 5 kg sukker, det første der var fremstillet af roer. Den første egentlige fabrik kom i gang i Tyskland 1802, og flere fulgte hurtigt efter - også i de andre mellemeuropæiske lande, godt hjulpet i gang af sukkermangel og høje priser under Napoleonskrigene.

I Danmark startede fabrikken i Odense i december 1873, fabrikken »Lolland« (den senere »Højbygaard«) lidt forsinket i januar 1874. Inden 1' verdenskrig var der tillige fabrikker i Assens, Gørlev, Maribo, Nakskov, Nykøbing F, Sakskøbing og Stege. Højbygaard samt fabrikkerne i Maribo og Odense er senere nedlagt.

Oparbejdningen af et års roehøst, (kampagnen) begynder ca 1. oktober og varer til ind i december, og i denne tid arbejder fabrikkerne uafbrudt. Tidligere transporteredes en stor del af roerne med de smalsporede roebaner, der kørte i fabrikernes opland. Disse baner eksisterer nu ikke mere, og transporten sker mest pr lastbil.

Roerne aflæsses i roedepoterne over svømmerenderne. Derfra skyldes de ind i fabrikken, hvor de vaskes og snittes. I diffusionsanlægget trækkes sukkeret ud af

snitterne ved hjælp af varmt vand. Snitterne returneres til dyrkerne til foderbrug.

Råsaften renses og filtreres og kaldes herefter tyndsaft (ca 15% sukker). Denne inddampes til tyksaft (ca 60%) som endelig koges under vakuum, indtil sukkeret udskilles som krystaller. Fyldmassen (sukkerkrystaller og sirup) udtømmes i store beholdere, maischer, og føres derfra til centrifugerne, hvor siruppen skilles fra sukkeret.

Tidligere fremstillede de fleste fabrikker kun råsukker, og dette blev straks efter afkøling fyldt i sække med 100 kg i hver til senere transport til raffinaderiet. Nu fabrikeres hvidt sukker (melis) på alle fabrikker.

Ved lov af 3 maj 1873 blev der lagt afgift på tilvirkning af roesukker. I loven var der givet detaljerede regler for fabrikkernes indretning mv, og for toldvæsenets kontrol. Denne skulle være en løbende direkte kontrol med produktionen, sluttende med toldopsynets opvejning af det færdige produkt.

I en instruktion i cirkulæresamling nr 2, 1883, hedder det blandt andet om toldopsynets mange pligter: »For i enhver Henseende at gøre Kontrollen effektiv, paalægges det derhos Opsynet nøje at sætte sig ind i vedkommende Fabriks Drift, saa at det foruden nøjagtig at kende Gangen i Fabrikationen i Almindelighed ogsaa er paa det rene med den i alle dens Enkeltheder samt saa fortrolig med Fabrikens Anlæg og Indretning, at det foruden fuldstændig at

kunne kontrollere Fabrikationens sidste stadier, kender og fører Tilsyn med alle Ledninger, Pumper, og lignende, hvorigennem Tynd- eller Tyksaft føres rundt i Kogeriet under Tilvirkningen

Personaleforbruget var naturligvis stort, op til 15 toldassistenter på en stor fabrik, men omkring 1920 overtog fabrikkerne opvejningen, og dermed var størstedelen af toldopsynets arbejde bortfaldet.

Ca 1890 i Assens

Omkring 1890 havde toldassistent V J Pless-Schmidt været på sukkerfabrik. Han skriver i sine erindringer om sin første kampagne blandt andet:

» Ikke uden Hjertebanken traadte Toldassistenten frem for Chefens strænge Aasyn og frembar sit ønske om, at faa lov til at søge Sukkerfabrik, da han som gift og med en nyfødt Søn, ikke kunde faa Lønningen 1000 kr aarligt til at slaa til.

Chefen saa misbilligende på den Frække, som vilde unddrage Toldstedet sin Arbejdskraft og efter en frygtelig Pavse sagde han: »De skal ingen Ulejlighed gøre Dem med at søge, da jeg hverken kan eller vil undvære Dem ved Toldstedet«. Resultatet var forudset, men den haarde Nød drev Assistenten til at indgive Ansøgningen paa trods af Chefens klare Udtalelse om Mangel paa hans Støtte, og det vidunderlige sker, Ansøgningen bliver bevilget, og Ægteparret jublede.

Ved Ankomsten til Assens Sukkerfabrik, dæmpedes Jubelen noget ved den triste Meddelelse, at en Kollega forud var fundet død i »Buret« af Varme. »Buret«, (Toldvæsenets Aflukke) laa midt imellem to Rækker Centrifuger, som alle var i fuld gang.

Snart løb en Centrifuge løbsk, saa at Flammerne stod højt i Vejret under Arbejdernes Raab, saa sprang en Drivrem, saa Nitterne fløjtede som Projektiler gennem

Rummet:- saa gjaldt det om at forsvinde under Bordet i en Ruf. Det kunde hænde, at en affyret Nitte havnede i Buret, men mærkelig nok blev det elskede Toldvæsen skaaet, det gik kun ud over Ruderne.

Saa lød der nogle rædselsfulde Skrig! »Renden løber over!« Det var Fyldmassen, som gik i en Rende over »Buret«, og den klæbrige Masse løb i stride Strømme,- »Op med Tolderen paa Bordet og bjærge Regnskabet«.

Men der var flere Ting, der sled på de skrøbelige Nerver. Tjenestetiden i Buret var 4 timer, og Assistenten havde nok at gjøre. Jernvognene, hvori Sukkeret blev vejet maatte tareres flere gange i Døgnet, og saa skulde han holde trop med Arbejderne, som da det var Akkordarbejde, kilede paa som Djævl, og naar der saa tilmed blev indgaaet Væddemaal mellem Centrifugemændene, hvem der kunde svinge det meste Sukker, ja saa kan det nok være, at den »skar« uafbrudt.

Hertil kom, at Assistenten foruden Vejning, tarering, tælle Summerne ned, revidere Formandens Sammentælling, afslutte Kog, paabegynde et nyt, skulde klassificere Sukkeret efter Farve, om det var Klokken a eller Klokken b, hvilket først kom efter lang Øvelse, og alt dette under en øredøvende Larm fra Maskiner og Mennesker og i en Varme op til 44° Celsius, i en Luft mættet med Fyldmasse, Svovlsyre og andre Til sætninger....

Endelig afløst, saa op til Kontorvagt og strække sig paa Sofaen.....«

1935 - Højbygaard

Længe efter, i 1935, blev det min tur - på Højbygaard, - og der var tilværelsen ikke nær så dramatisk, omend der stadig var meget varmt.

Overensstemmende med en gammel bemærkning om fabrikker som lå mere end 1/16 mil fra købstæderne, stillede fabrik-



Højbygård sukkerfabrik 1935. Toldopsynets dagligstue var bag det øverste vindue i gavlen til venstre.

ken til toldopsynets disposition 3 soveværelser, dagligstue og køkken, med rengøring og alt tilbehør. Lejligheden lå i tagetagen over fabrikkens kontor og bestyrelsens bolig, badeværelse var der ved vort kontor i fabrikken

Jeg husker om lejligheden kun, at stuen domineredes af læderbetrukne møbler, som mange toldere før os havde brugt - og misbrugt - og som sikkert kunne holde til mange efter os, og at et vældigt tov, som hang solidt fastgjort væggen ved vinduet, gjorde det muligt om nødvendigt at slippe den vej ud.

Der mødtes vi altså, 2 aldeles ugifte toldassistenter og en nygift med kone. Hun førte hus for os, godt og billigt, så vi betalte mindre for kosten end i pensionatet hjem-

me. I forbindelse med dagpenge, overarbejdspenge og natpenge var der altså tale om et pænt tilskud til en ung toldassistentens anstrengte økonomi.

Højbygaard var den mindste af sukkerfabrikkerne og derfor forholdsvis let overskuelig, så vi kendte den hurtigt ud og ind, og kunne faktisk leve op til kravene i instruktionen fra 1882. I hvert fald for mit vedkommende skyldtes det nu ikke så meget tjenesteiver som almindelig interesse for teknik.

Fabrikken lå lidt uden for Holeby. Den og de omliggende huse udgjorde et lille tæt samfund, og jeg tror man på en måde betragtede os som hørende til dette samfund, og at vi, blandt andet derfor, straks fik et overordentligt godt forhold til alle vi kom i berøring med.

Som eksempel på dette forhold, kan nævnes, at få dage efter vor ankomst fik vi på kontoret besøg af formanden i »sukkerhuset«. Han fortalte os at vore forgængere hver uge havde hjulpet ham med opgørelsen af arbejdernes løn, og spurgte om vi ikke nok, osv, osv.... Og det ville vi naturligvis gerne!

Vi gik i en tredages vagtturnus, 1. dag formiddag og aften, 2. dag nat og eftermiddag, 3. dag fri; men vi kunne bytte efter behov, som det vist var skik på alle fabrikkerne. Og vi havde jo også andre arbejdsopgaver end arbejdernes lønningsregnskab, om end disse andre opgaver sandt at sige var af yderst beskedent omfang.

Vi havde lidt papirarbejde, som jeg ikke husker nærmere om, klargjorde sukkerprøver til undersøgelse på toldkamret - og så talte vi sækkebånd. Fabrikken leverede dem til os, ca 1000 om dagen. Vi eftertalte dem, og det kunne godt være ret besværligt og kræve flere optællinger inden resultatet var nogenlunde sikkert. Den ene ende af båndene blev så dyppet i blå farve, Hvorefter de blev afleveret til formanden i sukkerhuset.

Kun disse bånd måtte benyttes til sukkersekkene, og på grundlag af regnskab over forbruget kontrollerede vi produktions omfang. Som kontrol betragtet var metodens værdi nu nok tvivlsom; ufarvede bånd kunne enhver få, og interesserede kunne formentlig også skaffe den nødvendige farve.

Når vi havde klaret disse opgaver og ind imellem gået et par runder i fabrikken, kunne vi stort set gøre hvad vi ville, blot der var en til stede på fabrikken. Og så var det jo, især om natten, rart at vore værelser med lidt god vilje kunne betragtes som hørende til fabrikken.

Som tiden gik havde vi vænnet os til livet på fabrikken, vi havde cyklet Lolland rundt, kørt en tur med roebanetoget, fået private bekendte, haft gæster til gåsesteg Mortensaften, og jeg havde tilbragt mange eftermiddag som fjerdemand hos mine kortspillende kollegaer på fabrikken i Maribo.

Men alting får en ende. En skønne dag ophørte larmen fra fabrikkens underetage pludselig. De sidste roer var vasket og snittet og et par døgn senere var det sidste sukker centrifugeret og sækket.

I løbet af disse døgn forvandlede den levende fabrik med dens lys og varme og travle mennesker til de nærmest uhyggelige halvtomme, halvkolde og halvmørke lokaler, som vi passerede på vej til og fra kontoret for at ordne de sidste formaliteter og gøre klar til afrejse.

Den sidste aften gav fabrikken middag for ledende funktionærer, toldere og andet godtfolk (smoking naturligvis - det var i 1935). Middagen, blandt sukkerfolk »toldermiddagen«, var ikke fast tradition men afholdtes efter den lokale bestyrers beslutning, og »vor« bestyrer var ny på stedet.

Det var en særdeles fornøjelig fest; i hvert fald husker jeg meget tydeligt at vi tre toldere, sammen med bestyreren og sukkermesteren, i den klare frostnat gik hjem til fabrikken, vist alle en smule usikre på benene. Og næste dag rejste vi alle hjem.

1936 - 37 - 38 i Odense

Mine næste tre kampagner på sukkerfabrikken i Odense forløb helt anderledes, blandt andet fordi Odense var mit hjemtoldsted så min daglige tilværelse kunne fortsætte næsten uændret. Arbejdet var som på Højbygaard, dog lettet yderligere ved at sækkebåndskontrollen de sidste to år var erstattet af automatiske tællere.



Sukkertolderne ved Odense sukkerfabrik anno 1937. Fra venstre forfatteren (senest toldinspektør i Helsingør), toldassistent A Demant Jensen (senest toldkontrollør i Nykøbing F) og afløsningsassistent O Klug (nu distriktstoldchef i Helsingør).

De tre kampagner var dog meget forskellige. I 1936 bestod holdet af tre afløsere alle fra Odense. De to andre var gift og tilbragte ikke mange minutter længere end nødvendigt på fabrikken så vi mødtes stort set kun, når vi afløste hinanden.

I 1937 var vi to Odense-afløsere, begge ugifte, og en gift kollega fra Middelfart. Selv om vi to Odenseanere passede vore sædvanlige gøremål i byen og kollegaen sine togtider, mødtes vi tilstrækkelig ofte på

fabrikken til at kampagnen blev en hyggelig og fornøjelig tid.

Endelig i 1938 var jeg sammen med to »fremmede« kolleger, og det var nok det nærmeste jeg kom til, hvad man måske kan kalde en normal tilværelse for en sukkertolder. Vi, - især de to »fremmede« - tilbragte en stor del af fritiden på fabrikken. Der drak vi morgenkaffe (og/eller formiddagskaffe) hver dag, vi spiste i samme pensionat, afløste hinanden til måltiderne og

kunne iøvrigt enes om at holde fri som det passede hver enkelt bedst, jeg blandt andet hver søndag, de andre nogle dage ad gangen så de kunne rejse hjem.

Der gik mange historier om det muntre liv, der især »i gamle dage« havde udfoldet sig på fabrikkerne hvor varmen godt kunne gøre en tørstig. Og måske har disse historier været baggrunden for at overtoldinspektør Helge Smith, der besøgte os på Højbygaard, præciserede at han kun stillede et krav til os - at der ikke måtte blive skandaler!

Men selv med denne begrænsning var det ikke vanskeligt at få tiden til at gå. På nogle fabrikker tror jeg man spillede kort dagen lang. Jeg måtte dog nøjes med at have gæster til bridge af og til når jeg havde aftenvagt - kollegerne var ikke interesserede.

En del tid gik med småsysler, som normalt hører fritiden til. Vi tog bad, barberede os, spiste morgenmad, drak kaffe (mange gange om dagen), læste avis, skrev breve og hørte radio. Den vagthavende skulle naturligvis have sine 8 timers søvn, og nogen tid gik der da også med de tjenstlige opgaver.

Selv om alt dette var meget hyggeligt og fornøjeligt, kunne det ikke udfylde hele den vagthavendes tid. Han havde stadig nogle timer tilovers, især på eftermiddags- og aftenvagter, når han var »alene hjemme«, men heller ikke disse timer var noget problem; for mit vedkommende snarere tværtimod.

Jeg husker lange, hyggelige aftener, hvor jeg af og til gik en tur i fabrikken og noterede tællerens udvisende, drak kaffe et par gange, eventuel sov en times tid og iøvrigt læste til ud på natten - og det blev til ikke så få bøger i kampagnens løb.

Dog, end ikke en næsten 70-årig tradition kunne holde liv i en kontrolform, som forlængst havde overlevet sig selv, og allerede et par år senere var det slut med fast toldopsyn på fabrikkerne.

Men vi gamle sukkertoldere kan i hvert fald glæde os over at vi nåede at opleve en slags toldvæsen som allerede da var »anderledes« og som idag ville blive betragtet som absurd.

Jeg takker Aktieselskabet De Danske Sukkerfabrikker for skriftligt materiale og mundtlige oplysninger.



Litteratur:

Povl Drachmann og L. Estrup: Aktieselskabet De Danske Sukkerfabrikker 1872 - 20. april - 1922. Et Festskrift. (Kbh 1922)

P. P. Sveistrup og Rich. Willerslev: Den danske Sukkerhandels og Sukkerproduktions Historie. (Kbh 1945).

V. V. Hassing: Samling af de gældende Love, Anordninger og administrative Bestemmelser vedrørende Toldvæsenet i Danmark. Bd 2. (Kbh 1893).

Helsingør toldkammer 1890

AF KAREN HJORTH

På havnepladsen i Helsingør ligger et bygningskompleks, som i de sidste år har været midtpunkt i en livlig, til tider ophidset lokal debat - skal bygningerne fjernes til fordel for en parkeringsplads, eller skal de blive stående og indrettes til medborgerhus?

Bygningskomplekset, som striden står om, er Helsingør toldkammer, bygget til toldvæsenet i 1890 og afstået til Helsingør kommune i 1978.

Imellem disse år har bygningerne været en del af gadebilledet og kun få har vel skænket deres arkitekt og tilblivelse nogen tanker. Men ved debatten om deres fremtidige anvendelse er der igen opstået interesse om bygningerne som bygningsværk, således som der også var det, da toldkammeret blev bygget.

Helsingør fik et nyt toldkammer i 1890 ikke fordi toldvæsenet havde brug for mere plads, men fordi jernbanen skulle lægges om og flyttes ned til havnen.

Ved lov nr. 41 af 30. marts 1889 om udvidelser og forandringer ved den nordsjællandske jernbane mv, blev det bestemt, at Helsingør jernbanestation, sammen med den dertil fornødne baneforlægning, skulle flyttes fra udkanten af byen til en plads umiddelbart ved Helsingør havn. Samtidig skulle der anlægges et færgeleje i havnen.

Stationsbygningen og baneanlægget skulle bygges på opfyldt grund idet stranden lå lige neden for Strandgade. Men trods indvindingen af opfyldt areal, ville det alligevel blive nødvendigt, at inddrage nogle af de bygninger, der lå nærmest havnen, i jernbaneanlægget. Disse bygninger

var Helsingør toldkammers frilager og pakhus.

Den 6. april 1889 sendte toldinspektøren i Helsingør, August Frederik Boldt, via Overtoldinspektoratet for Østifterne indberetning til Generaldirektoratet for Skattevæsenet (1), hvori han gjorde opmærksom på jernbanelovens følger for toldvæsenet. For at anskueliggøre problemerne vedlagde han en skitse, der viste, »at Toldstedets Organisme ikke efter en sådan Læmlestelse kan fortsætte sine Funktioner uforandret« (2).

Som det ses af skitsen ville hele lager- og pakhusområdet med tilkørselsveje blive berørt. Boldt foreslog derfor, at man ved køb eller ekspropriation erhvervede de ejendomme ud mod Strandgade, som lå bag ved toldkammerets administrationsbygning i Brostræde. Denne var en et-etages bygning, der i sundtoldstiden havde været vejerbod.

Overtoldinspektoratet, ved overtoldinspektør L.C. Neuhaus, bifaldt instillingen og videresendte den sammen med Overtoldinspektoratets egen til Generaldirektoratet (3).

Som grundlag for instillingen lå en række drøftelser mellem Helsingør toldkammer og Helsingør Handelsforening på den ene og Overtoldinspektoratet på den anden side. Herigennem var udmøntet krav og ønsker til placering, størrelse og indretning af de ny bygninger, der skulle erstatte dem, der måtte nedrives som følge af den ny baneanlægs placering.

Fra lokal side lagde man vægt på, at bygningerne blev placeret så tæt ved havnen, som det var muligt under de ændrede forhold, og at man, nu når lejlighed bød sig, måtte sørge for at udlægge de nye bygninger således, at der blev plads til en rummelig gårdsplads med åbne og lukkede rum eller skure til havarigods og skibsinventar. Det blev yderligere fastslået, at der ikke kunne være tale om at afstå nogen bygning, før nye var bygget.

Når ønsket om placering tæt ved havnen skulle opfyldes, var der ingen anden udvej end at erhverve nogle af de rundt om toldkammerets administrationsbygning liggende huse, og derfor blev det foreslået, at man til brug for toldvæsenet erhvervede hele arealet begrænset af Strandgade, Brostræde og det nye baneanlæg. Ved denne løsning kunne man få et sammenhængende bygningsanlæg, så »Toldetablisementet fremtræder som et afsluttet hele« (4).

Midlerne til grund og bygninger måtte komme fra jernbanevæsenet, der jo tvang toldvæsenet til at flytte.

Overtoldinspektoratet indstillede, at Neuhaus blev bemyndiget til at kontakte bygningsinspektør J.D. Herholdt om udarbejdelse af et skitseprojekt.

Finansministeriet bifaldt indstillingen og bemyndigede Neuhaus til overfor jernbanevæsenets ekspropriationskommission at forlange skadesløs erstatning, således at alle udgifter til arealer og bygninger ville blive dækket, samt kræve at de nye bygninger skulle stå færdige før de af jernbanen eksproprierede kunne rømmes.

I august 1889 blev der forhandlet mellem toldvæsenet og jernbanevæsenet og indgået en foreløbig aftale, der noget indskrænkede det areal, man fra lokal side havde ønsket.

Dette resultat vakte bestyrtelse i Helsingør Handelsforening, der protesterede over

for toldinspektør Boldt og Overtoldinspektoratet.

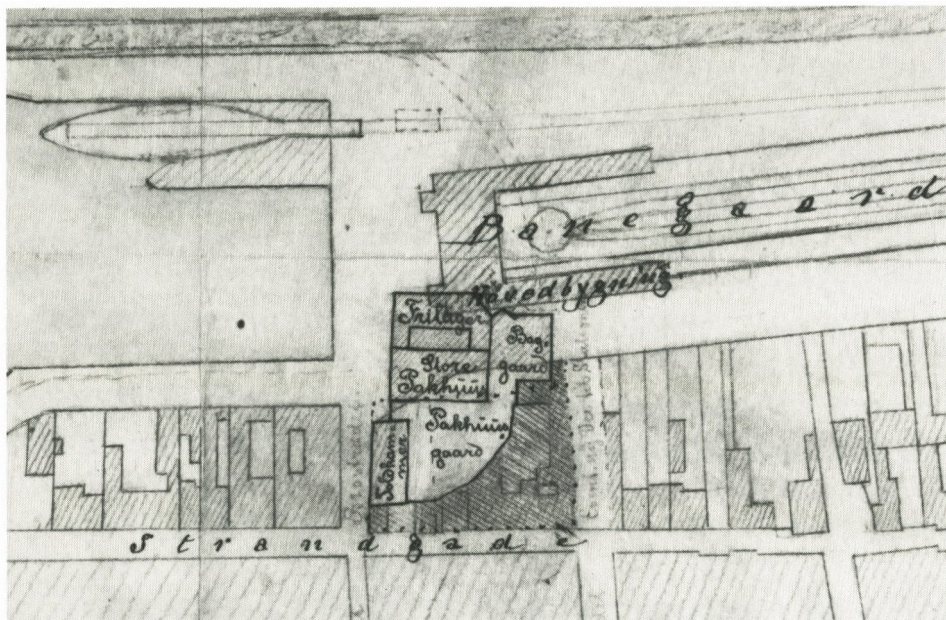
Foreningen anførte, at handelen, der nu endelig var i fremgang, ville »lide et knæk for al fremtid« (5), dersom man ikke fik den frilagerplads, der var blevet stillet i ud-sigt. For at lægge yderligere pres på toldvæsenet henvendte Handelsforeningen sig til folketingsmand, general C.A.F. Thomsen, der skrev til generaldirektøren for skattevæsenet og fortalte, at »de Handlende i Helsingør, mine brave Højrevælgere, ere på Fortvivlelsens Høidepunkt« (6). De ville henvende sig til finansministeren og protestere mod den aftale, der reducerede toldkammerets frilager- og gårdareal.

Sagen overvejedes herefter igen i Generaldirektoratet, der i september besluttede, at den af overtoldinspektør Neuhaus indgåede foreløbige aftale ikke kunne tiltrædes, men at man henholdt sig til Helsingør toldkammers beregninger og overslag ifølge hvilke toldvæsenet måtte forlange, at der blev stillet 4.200 kvadratalen til rådighed til kontorer, frilager og pakhus og 2.000 kvadratalen til gårdsplads.

Den foreløbige aftale mellem Toldvæsenet og jernbanevæsenet regnede med et areal på 3.650 kvadratalen. Dette var en udvidelse på ca 1.000 kvadratalen i forhold til de eksisterende bygninger, hvad der forklarer, at overtoldinspektør Neuhaus var gået ind på aftalen.

Finansministeren fulgte Generaldirektoratets indstilling og forlangte i skrivelse til Indenrigsministeriet af 28. september, at jernbanevæsenet stillede 6.200 kvadratalen til rådighed for toldvæsenet, som erstatning for de bygninger, der skulle afstås til anlægningen af den ny banegård.

Efterretningen om sagens afslutning var modtaget med tilfredshed i Helsingør, og toldinspektøren og toldkassereren begynd-



Toldinspektør Boldts beliggenhedsskitse (Rigsarkivet).

te straks at arbejde med planer til de nye bygningers placering og de gamles rømning og nedrivning.

Arealet var nu sikret og man kunne gå til næste fase - udarbejdelse af tegninger til ny frilager- og pakhusbygninger og overslag over udgifterne. Man regnede med, at administrationen skulle forblive i den eksisterende bygning ud til Brostræde.

I november henvendte Overtoldinspektoratet sig til kgl. bygningsinspektør J.D. Herholdt om at udarbejde forslag til bygning af et nyt toldkammer i Helsingør.

Herholdt, der var en af tidens fremtrædende arkitekter, er især kendt for Universitetsbiblioteket i Fiolstræde og for den nu nedrevne Nationalbank i Holmens Kanal. Han havde få år før tegnet toldbygningen i Skælskør og var i 1891 også arkitekt på toldbygningen i Næstved.

I løbet af en måned havde han udarbejdet et forslag og overslag over de forventede udgifter, der ville beløbe sig til 138.804 kr. Herefter kunne toldvæsenet opstille sine krav til jernbanevæsenet (7):

- Som erstatning for de bygninger og arealer toldvæsenet afstår, erhverver jernbanevæsenet og afstår til toldvæsenet det areal, der ligger mellem Brostræde, Strandgade, Bramstrædes forlængelse og Stationsvejen.
- Der sikres toldvæsenet 138.804 kr. til opførelse af et nyt toldkammer.
- Omkostningerne ved nedrivningen af bygninger afholdes af jernbanevæsenet.
- Toldvæsenet rømmer de bygninger, der afstås til jernbanen, når det nye pakhus er opført.

Toldkammeret og handelsforeningen i Helsingør fik forslaget til udtalelse og erklærede sig tilfredse hermed. For en sikkerheds skyld udbad man sig en skriftlig erklæring fra handelsforeningen. Man ville tydeligvis gardere sig mod flere henvendelser fra folketingsmænd.

Toldinspektør Boldt erklærede, at man nok kom til at stille sig tilfreds med det givne grundareal, der i sidste omgang var reduceret noget på grund af en mulig udvidelse af Strandgade.

Samtidig var det blevet aftalt mellem kommunen og de implicerede ministerier, at også Brostræde skulle udvides. Det var nødvendigt af hensyn til den øgede trafik til jernbanen og havnen. Som følge heraf måtte også den gamle administrationsbygning rives ned og Herholdts skitse og over-

slag dækker derfor et helt nyt 3- fløjet bygningskompleks.

Boldt udtalte videre, at årsagen til at man lokalt trods de sidste reduktioner havde opnået »alle Parters kordiale Tilslutning til den Herholdtske Byggeplan snarere må tilskrives hele den fortrinlige måde hvorpå denne benytter de een Gang givne Vilkaar« (8). Kort sagt, man var begejstret for planerne til nybygningerne.

Ekspropriationsforretningen fandt sted 14. februar 1890 hvor kommissionen erhvervede matrikelnumrene 306, 307, 308 og 309 til skadesløsholdelse for numrene 310 og 311, som samtidigt eksproprieredes fra toldvæsenet til brug for jernbaneanlægget. For de bygninger, der skulle nedrives, fik toldvæsenet en erstatning på 115.000 kr. samt ret til materialerne i dem.

Erstatningen blev altså ca. 23.000 kr. mindre end krævet, og selv om man lagde værdien af genanvendte og bortsolgte gamle materialer til, var der alligevel tale om en nedskæring, der nødvendiggjorde ændringer i bygningsplanen.

Herholdt var af arkitektoniske årsager betænkelig ved at ændre på bygningerne, og Overtoldinspektoratet søgte at få en ekstrabevilling igennem. Det blev blankt afvist af Generaldirektoratet, der indskærpede, at det var en ufravigelig betingelse, at udgifterne blev holdt nede på 115.000 kr.

Helsingør Toldkammer, Herholdt og Overtoldinspektoratet gennemgik byggeplanerne for at finde muligheder for besparelser. Man overvejede at sløjfe den planlagte embedsbolig i administrationsfløjen eller

De 4 følgende illustrationer er et udvalg af Herholdts reviderede bygningstegninger af 17 maj 1890, dvs. tegningerne til det gennemførte projekt (Rigsarkivet). - På modstående side ses grundplan af stueetagen med kontorer og ekspeditionslokaler i fløjen mod Brostræde, vejboder og pakhuse i fløjene mod banegården og passagen (Bramstræde).

Brostræde

Strandgade

Bramstræde

en etage i et af pakhusene og valgte den sidste løsning fordi embedsboligen dog ville give en årlig lejeindtægt. At pakhusarealet vel også ville det, så man til dels bort fra.

I en lang skrivelse til Overtoldinspektoratet (9) redegjorde Boldt omstændeligt for og imod forskellige bygningsændringer. Naturligvis var det primære krav, at der var det fornødne pakhusareal til rådighed, og det kunne eventuelt indrettes i administrationsbygningens øverste etage i stedet for embedsboligen. Dog var der nogle installations- og støjproblemer, som alligevel gjorde denne løsning så u hensigtsmæssig, at in-skrænkning af pakhusarealet var at foretrække.

Sagen var nok den, at Boldt var meget oplivet ved udsigten til en tjenestebolig. Hans overvejelser mundede ud i at »Kontorbygningens anden Etage maa vistnok fra Bygningskunstens Synspunkt betragtes som en absolut Nødvendighed«, Efter at have lagt vægt på den arkitektoniske nødvendighed tilstod han dog, at en embedsbolig ville blive betragtet som »en Herlighed ved Stillingen«.

Yderligere sparede man brolægning af gården for så senere da byggearbejdet var afsluttet, at søge en ekstrabevilling til dette, da gårdspladsen var aldeles ufremkommelig uden brolægning.

Overslaget var hermed bragt ned på 120.000 kr., forskellen mellem dette beløb og erstatningens 115.000 kr. skulle til vejbringes ved salg af materialer fra de nedrevne bygninger.

Denne opgave påhvilede toldinspektør Boldt, og han gik til den med grundighed og iver. Han undersøgte mursten, tagsten, tømmer, tagrender, døre og meget mere og solgte det fra, som ikke kunne genanvendes i nybygningerne og fik på denne måde skaffet godt 7000 kr.

Herholdt ændrede tegningerne så pakhusfløjen reduceredes med en etage. I Helsingør og Overtoldinspektoratet anså man in-skrænkningen for beklagelig og meddelte i den endelige indstilling til Generaldirektoratet, at man, hvis tabet af anden etage på pakhusfløjen »sluttelig skulle vise sig uafvendelig kun med Resignation kunne finde sig i det uundgaelige og haaber at kunne hjælpe sig med de tilbudte Rum«. Hertil havde Generaldirektoratet kun en bemærkning, som tilføjedes i marginen: »det bliver det sgu nødt til« (10).

Bygningstegninger, der var ændret under hensyn til kravet om besparelser forelå 17. maj 1890.

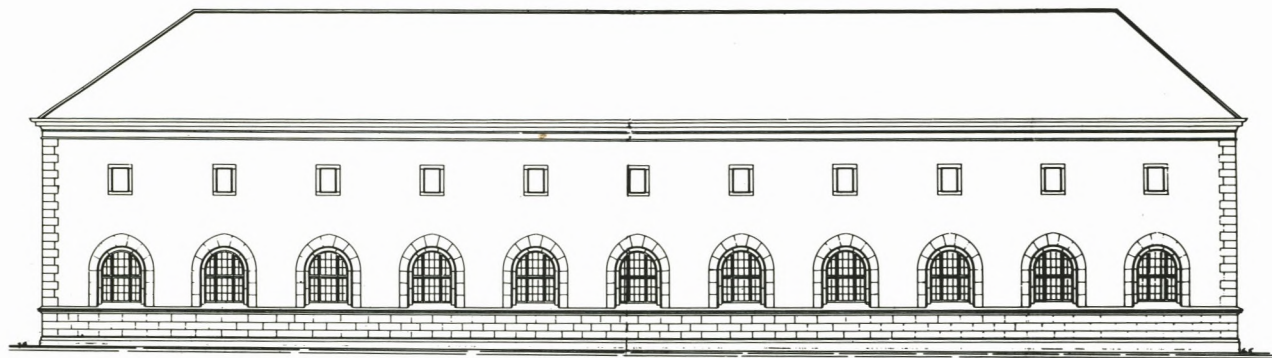
Administration, frilager og pakhus udgør et tre-fløjet anlæg, som på den fjerde side lukkes med en mur. Indgangen er anbragt monumentalt i et skråt afskåret hjørne ud mod havnepladsen.

Set fra havnen var indgangsportalen det centrale i anlægget. Herfra er indgang til administrationsbygningen, der er placeret langs med Brostræde. Denne fløj lå ikke frit som nu, hele området mellem Strandgade og havnen var tæt bebygget.

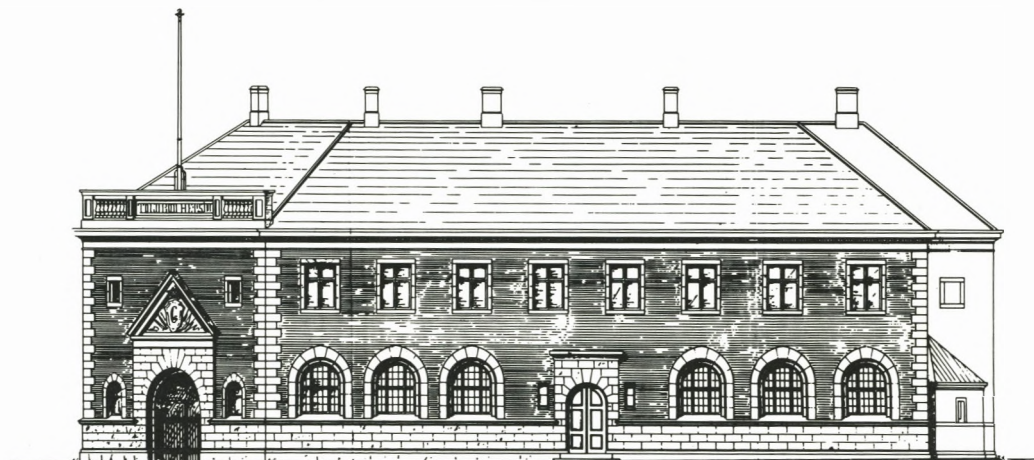
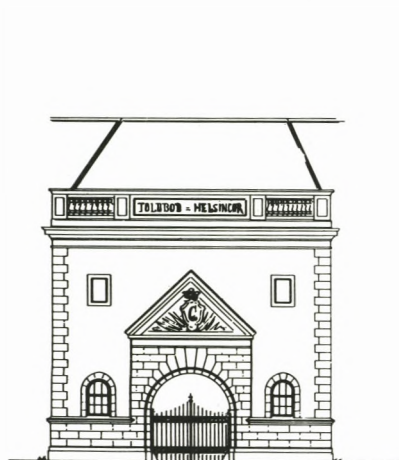
I stueetagen er kontorer, og på første sal er indrettet embedsbolig til toldinspektøren.

Hjørnet ud mod Strandgade er gjort skråt på den måde at trappen til embedsboligen er anbragt uden på huset og trukket tilbage fra facaden. Herved fås, også set fra Brostræde, en symmetrisk anlagt bygning, som hænger sammen med de andre dele i anlægget ved de skråt afskårne hjørner.

Frilagerbygningen ud mod banegården er i to etager. Den udvendige facade er i fuldstændig harmoni med administrationsbygningen og giver intet indtryk af bygningens indre indretning og funktion.



Facade mod Banegården



Facade mod Brostræde

Facade mod banegården (øverst) og Brostræde

Først på gårdfacaden kan man ved porte, luger og hejseværker se, at bygningen er en lager- og pakhusbygning.

Den monumentalitet, der gør sig gældende i frilagerbygningen, er ikke gentaget i pakhusbygningens facade ud mod passagen (det nuværende Bramstræde). Det var denne del af anlægget, der af besparelsesgrunde blev reduceret med en etage.

Af de første udkast til bygningen findes kun tegning til gårdfacaden bevaret. Den godkendte tegning til den reducerede fløj angiver tydeligt, at denne bygning er en lagerbygning. I facaden til gaden er der kun små vinduesåbninger. Mod gården er der 5 åbne bueslag og en gavl med hejseværk til loftsetagen. Hele den nederste del af bygningen er et stort åbent rum

Denne lavere fløj bryder den helhed, som anlægget først var tænkt i. Det oprindelige forslag med to fulde etager, ville have været den arkitektoniske mest tilfredsstillende løsning med lige høje, sammenhængende bygninger, men som i mange tidligere og senere tilfælde måtte æstetikken vige for økonomien.

Det tre-fløjede anlæg er ud mod Strandgade lukket af en mur.

Bygningerne er opført i røde mursten på granitsokkel, hjørnerne er prydet med kridtstenskvadre, vinduesindramningerne er kridtsten, tagene tækket med engelske blå skifersten. Over soklen ligger et skifte glacerede sten. Buerne i pakhusbygningens gårdside bæres af granitpiller med kapitæler og sokkel.

Bygningskomplekset, der er en af J.D. Herholdts sidste opgaver, fastholder i anlæg og udførelse de elementer fra den norditalienske renæssance, som Herholdt i særlig grad har tilført dansk arkitektur - en sluttet bygningsblok i røde mursten på en granitsokkel.

I forhold til de større bygningsværker,

som Herholdt har tegnet, er dette noget spartansk i udsmykningen, men det fortjener dog at blive fremdraget for den enkle, smukke helhed, det er.

I december 1890 stod frilager- og pakhusbygningerne færdige og arbejdet på den nye administrationsbygning var begyndt, mens toldkamret havde indrettet sig i midlertidige lokaler.

Arbejdet var i maj 1891 så vidt fremskredet, at der kunne holdes rejsegilde. Dette gav anledning til en del brevveksling mellem bygninginspektøren, Overtoldinspektoratet og Generaldirektoratet. Anledningen hertil var ikke uventet udgifterne til rejsegildet. Bygningsinspektøren havde beregnet udgifterne til 300 kr.

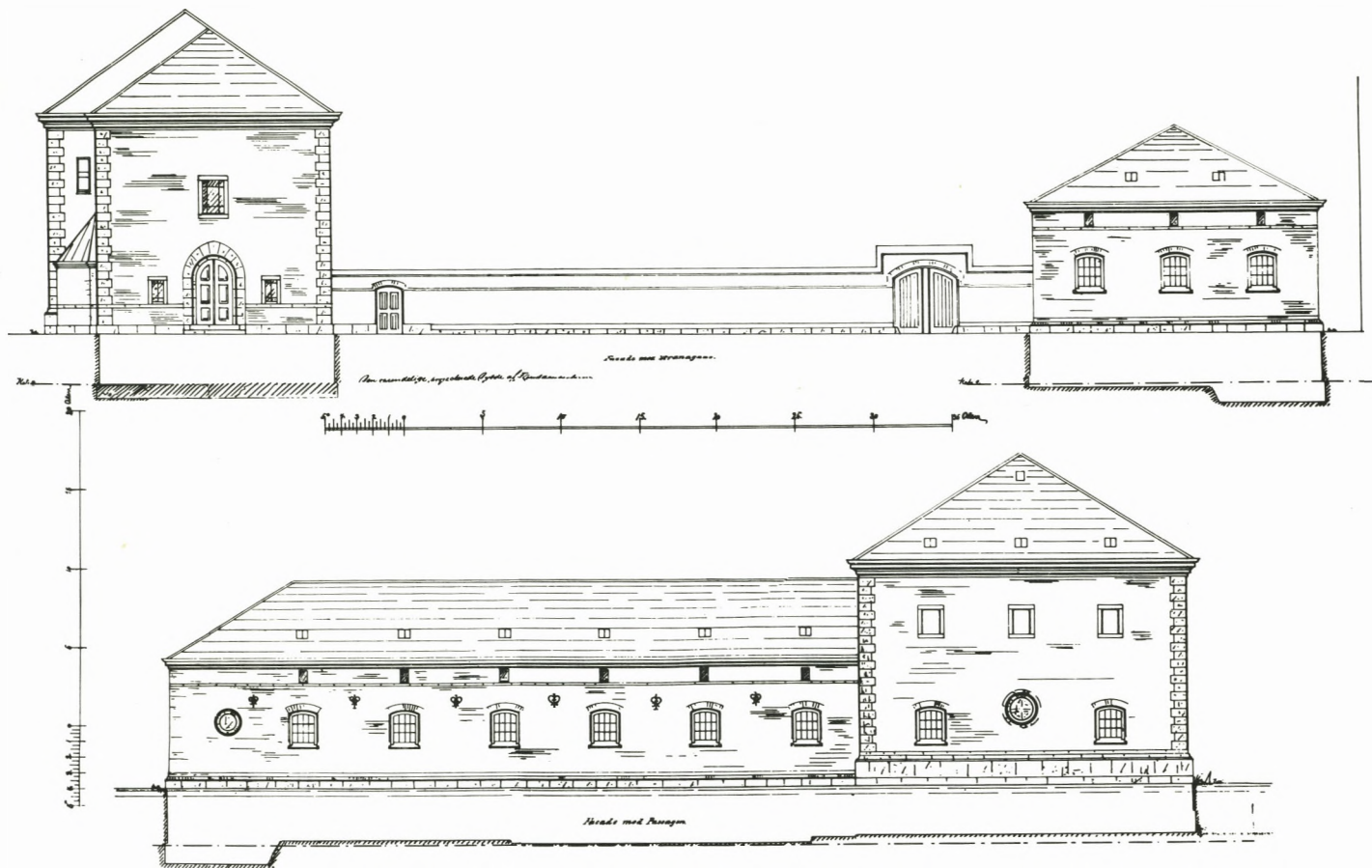
I Overtoldinspektoratet var man af den opfattelse, at et rejsegilde skulle holdes, thi det var coutume, men en foreslået udgiftspost på 66 kr. til en middag til entreprenørerne anså man for helt overflødig (11).

Et beløb på 200 kr. til fordeling med $\frac{3}{4}$ til arbejderne og resten til vin, kager og cigarer var derimod passende efter Overtoldinspektoratets mening. Generaldirektoratet for skattevæsenet var flot og bevilgede 300 kr. til gildet.

Administrationsbygningen var færdig i begyndelsen af november 1891 og afleveredes 24. november 1891 af bygningsinspektør Herholdt til toldvæsenet, repræsenteret ved overtoldinspektør Neuhaus, som fandt alt smukt og ordentligt udført og i overensstemmelse med de indgåede aftaler.

Den lokale toldforvaltning var overmåde tilfreds. Der var kommet store, smukke og tidssvarende bygninger i stedet for de gamle, og der blev også råd til nyt inventar.

I april 1892 blev regnskabet afsluttet (12). Her som ved mange andre byggearbejder, var der tale om overskridelser på grund af uforudsete ting.



Facade mod Strandgade (øverst) og Bramstræde

Fundamenterne til en af fløjene måtte graves længere ned end beregnet, pakhusloftet måtte af sikkerhedshensyn forsynes med brandgavle og jerndøre og andre mindre ændringer var foretaget løbende.

En del blev dækket af Helsingør toldkammers vedligeholdelseskonto, men overskridelserne beløb sig alligevel til 1.562,27 kr.

Da meddelte statsbanerne pludseligt, at der tilkom toldvæsenet 1.148,67 kr. i rente af ekspropriationsbeløbet og overskridelserne var hermed betydeligt bragt ned. I Generaldirektoratet noteredes i marginen på denne glade meddelelse: »det var jo meget tilpas« (13).

Således sluttede bygningen af Helsingør toldkammer. Det blev et smukt og harmo-

nisk bygningsanlæg, som nærmest blev monumentalt da husene på modsatte side af Brostræde blev revet ned i 1939 og der blev en stor åben plads foran.

Men også disse bygninger blev for snævre og toldkamret er siden flyttet til større forhold. Bygningerne ved havnen blev 1. juli 1978 overtaget af Helsingør kommune. I øjeblikket huser de turistbureauet og en række foreninger.

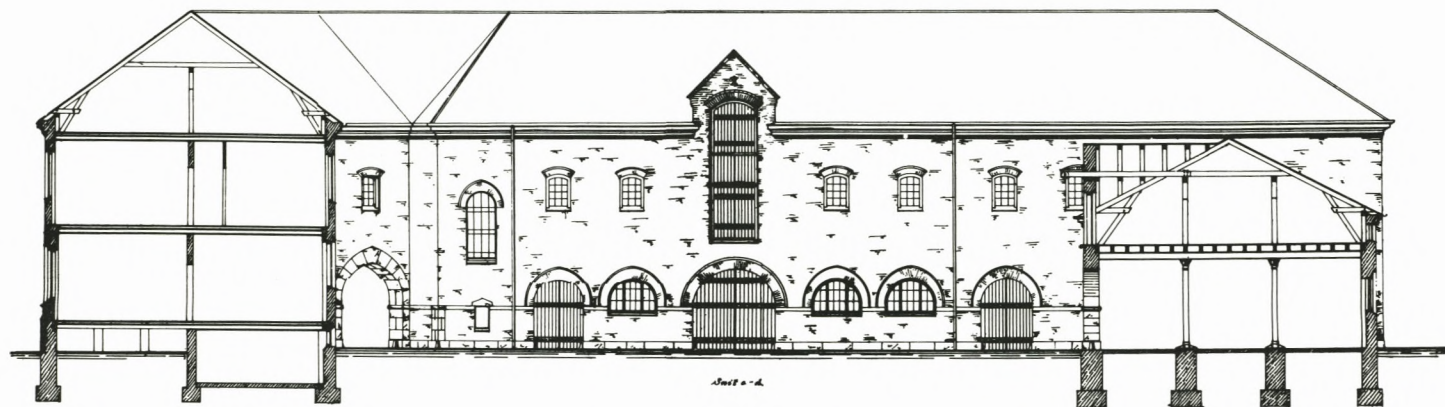
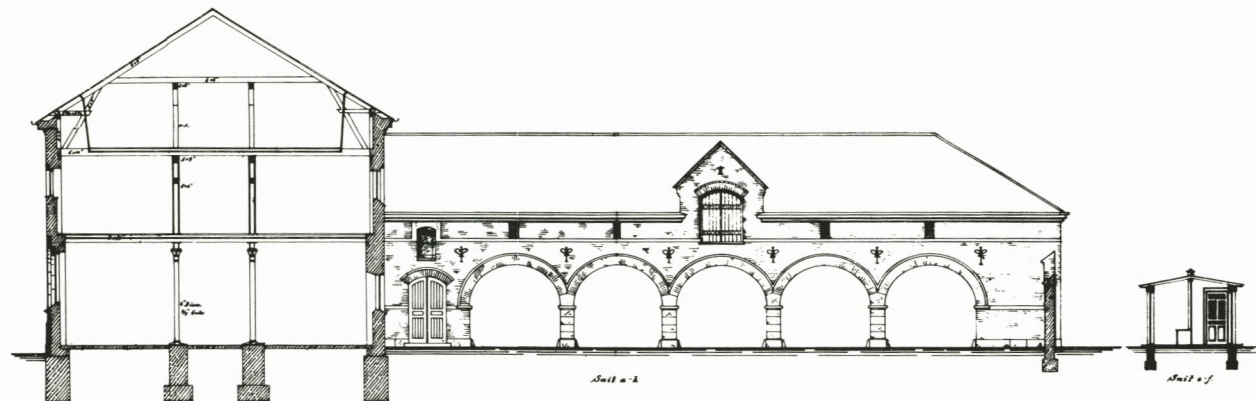
Den lokale toldforvaltning spillede en meget aktiv rolle ved såvel planlægning som gennemførelse af byggeprojektet og fik stort set alle ønsker opfyldt; men havde det ikke været for jernbanevæsenet og de rigelige midler, der var til rådighed for dette, havde toldvæsenet nok ikke fået en så fornem bygning i Helsingør.

Noter

- (1) Denne artikel bygger på materiale i Departementet for told- og forbrugsafgifter, Gruppeordnede toldsager 4 gruppe 137,31 - Helsingør bygningssag, ny toldkammerbygning.
Henvisninger til skrivelser i denne pakke anføres ved dato.
- (2) 6. april 1889
- (3) Generaldirektoratet for Skattevæsenet, den styrelse under Finansministeriet, der forvaltede sager vedrø-

rende det direkte skattevæsen told- og brænderiafgifter og øvrige indirekte skatter.

- (4) 17. juni 1889
 - (5) 12. september 1889
 - (6) 14. september 1889
 - (7) 4. december 1889
 - (8) 19. december 1889
 - (9) 16. april 1890
 - (10) 17. maj 1890
 - (11) 16. juni 1891
 - (12) 11. april 1892
 - (13) 3. maj 1892
-



Gårdfacader til pakhusfløjene

Da tolderne skulle måle skibe

AF ANDERS MONRAD MØLLER

I 1726 gik der påbud til samtlige toldsteder i Kongeriget om, at man skulle efterse, om alle fartøjer i hvert enkelt distrikt var behørigt forsynet med målebreve. Var de ikke det, skulle tolderne nu og i fremtiden foretage en måling af skibene og derefter udfærdige målebreve (1).

Toldvæsenet fik hermed pålagt et nyt virkefelt, som det fortsat varetog helt op til nyeste tid. Baggrunden for det, der skete i 1726, vil blive belyst i det følgende, og der vil blive redegjort for, hvad denne skibsmåling rent praktisk gik ud på. Men først nogle bemærkninger om, hvorfor man overhovedet interesserede sig for skibenes størrelse.

Den dag i dag må føreren af et skib kunne fremvise et målings- og registreringsbevis, når han kommer i havn. Forskellige afgifter betales efter skibets størrelse. Således også i 1700-tallet.

Over hele riget gjaldt dengang, at der ved hvert eneste anløb skulle betales »lastepenge« - ikke, som man skulle tro, efter ladningens, men efter skibets størrelse, efter læstetallet. Endnu en afgift skulle lægges, hvor man end kom hen, nemlig den »søværts accise«. (Der var her tale om den rigtige »zise«, den som langt senere har givet navn til et udmærket tidsskrift).

Ved siden af de generelle afgifter fandtes endvidere en hoben lokalt bestemte: også de beregnet efter læstetal, - »havnepenge«, »bropenge«, »vinterlejepenge« o.s.v.

Nu har enhver skipper eller reder vel til alle tider haft en ganske god fornemmelse

for, hvor stort hans skib var, og hvor meget det kunne laste, det være sig af korn i tøndevise eller brædder i tylvter. Men erfaringsmæssigt nytter det ikke at spørge sig for, når afgifter skal pålignes efter størrelse.

For der er ingen grænser for, hvor små og ubetydelige folks fartøjer bliver, så snart myndighederne begynder at interessere sig for dem. En regulær måling var derfor nødvendig.

Naturligvis kunne man dengang som nu bestemme fartøjernes størrelse ved simpelt hen at forsøge sig frem og laste dem med sten eller sand for at konstatere lasteevnen. Dette har faktisk også været gjort. Især med helt små fartøjer. Men fremgangsmåden må siges at være besværligere, jo større skibet er, og man havde da også mange år før 1726 fundet frem til en »retfærdig« og »objektiv« målemetode. I Danmark blev en sådan indført i 1672 (2).

Metoden gik ud på at måle længde, bredde og dybde, og en størrelsesberegning på dette grundlag var ikke noget, skipper og reder uden videre kunne løbe fra. Slet ikke, hvis målingen blev udført helt ensartet, f.eks. af en enkelt mand. Derfor havde man i 1672 bestemt, at skibsmålingen skulle være centraliseret og kun skulle foretages i hovedstaden.

I København ansatte man derfor en skibsmåler, idet man regnede med, at samtlige landets fartøjer alligevel med jævne mellemrum ville anløbe denne by. Her kunne de så få udstedt deres målebreve.

Når man i 1672 mente, at København var »hartad som et centrum... hvor alle skibe næsten en gang om året kommer«, var der så absolut tale om en forudsætning, der ikke holdt stik. Man kan pege på de skibe, der hørte hjemme ved den jyske vestkyst. De kom ikke nødvendigvis nogensinde i østdanske farvande. Eller man kan henvise til de provinsskibe, der gik i fast fart på Norge, og som derfor heller ikke normalt kom indenfor den københavnske skibsmålers rækkevidde.

Efterhånden må dette være gået op for skibsmåleren og hans overordnede i Rentekammeret. Rentekammeret var endnu den gang også øverste myndighed for Toldvæsenet, og hermed har man en del af baggrunden for, at tolderne fra og med 1726 skulle til at måle skibe. For at få hold på de mange provinsskibe, måtte skibsmålingen nødvendigvis til en vis grad decentraliseres.

Men andet og mere lå bag. En administrativ fornyelse, der gik ud på at sætte toldere til at måle skibe, blev naturligvis ikke så kendt eller anset for så betydningsfuld, at den har sat sig spor i de historiske værker, der handler om denne tid. Men vender man sig et øjeblik til den »store« Danmarkshistorie, vil man også her finde noget af forklaringen på denne lille skibsmålingsreform.

1726 var kun seks år efter fredsslutningen efter Den Store Nordiske Krig. Det var under denne, at Tordenskjold og konsorter huserede slemt set med svenske øjne, og det gik ikke mindst ud over den civile skibsfart. Omvendt gjorde svenskerne, hvad de kunne, for at genere danskere og nordmænd til søs.

Resultatet var da, at en mængde fartøjer, store og små, skiftede ejer på mere eller mindre voldsom vis. Siden har det vel knebet med at få alle formaliteter i orden.

Skibspapirer er kommet de gale steder hen, eller man har bare sejlet uden, og myndighederne havde hverken tid eller lejlighed til at udøve den samme kontrol som i fredstider.

Al den uorden og alle de ekstraordinære forhold, der fulgte i kølvandet på krigsbegebenhederne, betød, at der *efter* krigen var et behov for reformer af forskellig art.

Netop i 1726 kom en meget omstridt og omdebatteret forordning med det særprægede navn: »Forordningen om de fire species«. Ifølge denne fik København tildelt en særstilling med hensyn til import af disse fire species, nemlig tobak, salt, vin og fransk brændevin - det sidste senere bedre kendt under betegnelsen Cognac.

I den forbindelse blev alle landets toldere sat i travl beskæftigelse med at tælle varelagre op, idet der skulle redegøres for alle provinskøbmandenes beholdninger af disse varer.

Under denne opstramning af den økonomiske politik med tilhørende kontrolforanstaltninger faldt øjet også på den lemfældige skibsmåling, og den samme kongelige »placat«, som indeholdt bekendtgørelsen om »de fire species«, meddelte ligeledes for offentligheden, hvad der nu skulle ske med hensyn til skibenes måling.

Umiddelbart efter modtog tolderne cirkulærer fra Rentekammeret og fra skibsmåleren i København om, hvordan de skulle kontrollere og eftermåle stedets fartøjer (3).

Først og fremmest skulle de undersøge, hvordan det lå med hensyn til de målebrev, hvert enkelt fartøj allerede burde have. Herefter skulle der indberettes til skibsmåler Peder Nielsen.

Når man i dag kan få så forholdsvis meget at vide om, hvad der videre foregik, skyldes det, at der lykkeligvis er bevaret et

par arkivpakker med de skrivelser, som i 1726 og i de følgende år indkom til nævnte Peder Nielsen i København. Indholdet af disse pakker giver på flere måder et godt indblik i forholdene rundt omkring ved landets toldsteder (4).

Med hensyn til de målebrev, skibene egentlig skulle være udstyret med, må det siges, at alle grimme mistanker hurtigt kunne bekræftes.

Tager man Ålborg som eksempel, viste det sig, at elleve af byens 30 fartøjer havde et lovformeligt københavnsk målebrev, mens andre syv havde et tilsvarende udstedt i Norge. Om to skibe kunne oplysninger ikke umiddelbart skaffes, da de var på længere rejser. Men de sidste ti havde *slet ikke* noget målebrev.

En trediedel af skipperne i Ålborg har derefter fået travlt med at finde på en passende søforklaring. Disse ti gik omgående til måling. - Og forholdene i Ålborg var ikke atypiske. Overalt i landet fik man travlt med måltagning.

Eksemplet Ålborg viser for det første, at ideen om, at en skibsmåler i København ene mand skulle kunne få lejlighed til at måle og kontrollere alle landets skibe, ganske rigtigt ikke havde været særlig god.

Og for det andet får det een til at undre sig. Hvordan bar man sig egentlig ad med at betale accise og lastepenge, når der ikke forelå noget målebrev? Hvad gjorde tolderne tidligere, når de ti nævnte ålborgskippere kom i havn uden dette dokument?

Man kan have støttet sig på erfaring og skøn, for tolderne kan næppe have haft mulighed for andet. Men der må have været tale om en situation med fristende muligheder for både skipper og tolder. Erfaringsgrundlaget kunne vel justeres lidt, eller et skøn kunne rokkes en anelse. Og det var næppe til fordel for de offentli-

ge pengekasser - for nu at formulere det på en pæn måde.

Efter at have konstateret, hvor mange af stedets skibe, der skulle måles, kunne man derefter skride til værket. Dog ikke lige med det samme. Først skulle de nødvendige hjælpemidler anskaffes. Der skulle bruges en målesnor, et antal målestokke og en samling brændejern, idet resultatet skulle indbrændes i bjælken foran storlugen.

Anskaffelsen af en 40-50 fod lang line eller snor kan næppe have voldt de store problemer i nogen dansk søkøbstad. Anderledes med målestokke og brændejern.

Man havde udtænkt det så snedigt, at tolderne selv af egne midler skulle lægge penge ud til betaling af dette uundværlige »instrumentarium«. Siden skulle de så have beløbet refunderet af de målepenge - seks skilling pr. læst - som efterhånden ville indkomme. En fremgangsmåde som denne ville i vore dage utvivlsomt vække en del opsigt.

Heller ikke den gang gik det særlig let. Tolderen i Assens havde den ganske rimelige indvending, at eftersom der kun var tre fartøjer der ved byen, og da de to allerede havde lovformeligt målebrev, ville det vare meget længe, før der kunne komme så store indtægter ved skibsmålingen, at pengene kunne komme hjem igen.

Besvær voldte også selve fremstillingen af målestokke og brændejern. Det var tanken, at en lokal snedker skulle forfærdige et par lange 10-fods stænger og et par mindre, herunder en lidt mere indviklet model, sammensat med en forskydelig del til måling under dæk.

Brændejernene bestod af en krone og et kongeligt monogram - F4 for Frederik den Fjerde. Hertil ti tal til at indbrænde læstetallet med, nemlig ½, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8,

og 0. Nitallet kunne undværes, for var der brug for det, kunne man benytte sekstallet blot man huskede, som der stod, »at spid- sen af tallet vender ned, som (ellers) er op.« Alle disse brændejern regnede man med, at den stedlige smed kunne forfærdi- ge.

Men det var slet ikke givet. I al fald indbe- rettede tolderen i Hadsund ved Mariager Fjord, hvor alle fartøjer med ærinde til købstæderne Mariager og Hobro fortolde- de, at der hverken i den ene eller i den anden købstad var håndværkere, der kunne lave slige ting. Han skrev derfor til skibs- måleren, Peder Nielsen, og anmodede om, at få disse målestokke og brændejern frem- stillet i København.

På samme måde forlød det fra den før- nævnte tolder i Assens, at han havde fore- spurgt hos byens magistrat, og der fået at vide, at man ikke kunne garantere for kva- liteten af det arbejde, der kunne laves lo- kalt. Også han bad om at få tingene fra hovedstaden.

Årsagen til disse henvendelser er let gen- nemskuelig. Disse toldere havde ikke spor lyst til at lægge ud af egen lomme. Og de havde ovenikøbet heldet med sig.

Det kan f.eks. ses, at assenstolderen i november 1726 fik tilsendt målestokkene - de kom med en af byens skippere, der vendte hjem fra en københavnertur. Derefter skrev han igen til Peder Nielsen og ryk- kede for brændejernene, som han sikkert også efterhånden har fået.

Udstyret med line, målestokke og brænde- jern kunne man da skride til selve måltag- ningen. *Man* vil ved denne lejlighed sige både tolder, toldkontrollør og til yderligere betryggelse for alle parter også et medlem

af byens magistrat eller byfogeden. Således var det forordnet.

Den vejledning, tolderne havde fået til- sendt, var så kortfattet, at den her har kun- net gengives som en slags illustration.

Som det ses, skulle først og fremmest opmåles fartøjets *længde* på dækket fra forstævn til agterstævn.

For det andet *bredden* på midten og end- nu to breddemål halvejs mod forstævnen og tilsvarende halvvejs agterud. Disse mål skulle tages nede i skibet, hvor bredden var størst, normalt ved 3'die eller 4'de planke fra oven.

Endelig skulle for det tredie måles tre *dybdemål* indvendigt fra bunden og til dækket på de samme tre steder - midtpå, halvvejs agterefters og halvvejs forud.

På grundlag af disse mål kunne de følgen- de beregninger foretages, som vist i Peder Nielsens regneeksempel.

Egentlig er instruktionen til tolderne la- vet lidt enklere end den, skibsmåleren selv havde på sit kontor i København. I virke- ligheden var der særlige regler vekslende med antallet af dæk, og der kunne være specielle fradrag, f.eks. hvis skibet førte kanoner.

Alt dette sprang Peder Nielsen ganske over og meddelte blot metoden for det enk- lest mulige tilfælde, et skib med kun eet dæk. Årsagen kan dels have været, at der simpelthen ikke var ret mange større skibe i provinsen, dels, at man ikke turde regne med, at mere udviklede fremgangsmåder ville blive forstået rigtigt. Det var galt nok, som det var, hvad der vil fremgå af det føl- gende.

Det enklest mulige tilfælde, fartøjet med det ene dæk, måltas da på følgende vis, idet fremgangsmåden er omsat til en mo- derne formel:

$$\text{længde} \times \frac{1}{3}(\text{bredde 1} + \text{bredde 2} + \text{bredde 3}) \times \frac{1}{3}(\text{dybde 1} + \text{dybde 2} + \text{dybde 3})$$

Toldmuseet har i sine samlinger ikke så få genstande fra dengang, skibsmålingen blev varetaget af Toldvæsenet.

Det store brændejern med ordene »DANSK EIENDOM« blev indført 1803/04 - under Napoleonskrigene, da det blev meget nødvendigt at kunne påvise et neutralt tilhørsforhold. Så længe det varede.



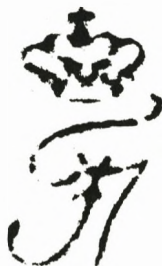
Illustrationen er resultatet af forsøgsvirksomhed på Toldmuseet. Et brændejern af denne type viser sig i praksis at skulle være helt rødgldende - også for selve pladens vedkommende - for at give et anvendeligt resultat. Et almindeligt gasblus viste sig ikke at være tilstrækkeligt, der skulle ikke mindre end en svejseflamme til for at frembringe et pænt brændemærke med »DANSK EIENDOM«.

Dette kaster lys over de praktiske vanskeligheder, tolderne i ældre tid må have stået over for. Det har i 1700-tallet været en temmelig besværlig proces, forbundet med ikke ringe fare for brand ombord på letantændelige træskibe. Alt tyder på, at man måtte hente hjælp hos en lokal smed for at få klaret de påbudte brændemærker.





En række monogrammer til indbrænding. Disse er af gode grunde blevet forældet efter et tronskifte, men er åbenbart af veneration blevet gemt. Brændejernet fra Frederik den Sjettes tid er det hidtil ældste, der er fundet.



En hel serie brændejern fra 1800-tallet påny bragt i anvendelse på Toldmuseet specielt til illustrationsbrug. Kvarte og trekvarte læster blev indført i 1838/39, men flere af museets andre brændejern kan godt være ældre. Serien har selvfølgelig ikke noget 9-tal, da 6-tallet kan anvendes, blot man husker - -



Sådan set ret enkelt, idet man ganger længde med gennemsnitsbredde og gennemsnitsdybde og dividerer resultatet med et tal, der een gang for alle var sat til $242\frac{1}{2}$. Sådan stod der faktisk i den københavnske skibsmålingsinstruktion, hvor det var stillet teoretisk op med alle måleangivelser i hele fod.

Dette kunne man naturligvis ikke regne med i praksis, hvor man altid vil komme ud for tommer i målene. Derfor regnede skibsmåleren i eksemplet det hele om til tommer, og når alt over brøkstregen var i tommer, skulle det tal, det hele til sidst divideredes med, naturligvis være det samme. Altså: $242\frac{1}{2} \times 11 \times 11 \times 11 = 322767$.

Der skulle ganges med 11^3 , fordi der til yderligere forvirring skulle tages mål i amsterdamfod, der inddeltes i 11 og ikke som danske fod i 12 tommer (5).

Amsterdamfoden synes ikke at have voldt problemer, men beregningerne gjorde så sandelig. Efter at være kommet til det sted, hvor 6371688 skulle divideres med de 322767, gav bogensetolderen i al fald fortabt, og skrev til København og forklarede, at han ikke kunne fatte, hvorfra disse 322767 kom. Hvilket man sådan set ikke kan fortænke ham i.

Sagen var, at såvel brugen af en 11-tommers amsterdamfod som den konstante

divisor på $242\frac{1}{2}$ eller 322767, havde en historisk baggrund, som tolderne rundt omkring i landet af gode grunde var uvidende om.

Da målemetoden i 1672 indførtes, var det en følge af en aftale med hollænderne vedrørende skibsmålingen i Norge, hvor nederlændere var flittige aftagere af det norske tømmer og skulle betale eksporttold efter skibenes størrelse.

Derfor denne amsterdamfod og derfor den besynderlige omregning til allersidst, hvor resultatet i »trælastlæst« omregnedes til »kommercelæst«. Egentlig kunne dette være klaret ved at ændre den konstante divisor, men det gjorde man altså ikke.

Størrelsen på den konstante divisor, de $242\frac{1}{2}$ eller 322767, kræver også en forklaring, som samtidig siger noget om, hvad det i det hele taget var, man foretog sig ved en sådan skibsmåling.

Den konstante divisor var rent erfaringsbestemt. På grundlag af forsøg var man i sin tid kommet frem til, at ved denne multiplikering af udtryk for længde, bredde og dybde efterfulgt af en division med en konstant af denne størrelsesorden, ville man komme frem til et tilnærmet antal læster - trælastlæster - defineret som en tidligere kendt læstestørrelse på 4000 hollandske pund.

Skibsmåleren Peder Nielsens instruktion til tolderne 1726.

Først tages længden paa Fahrtoyerne fra for-stevnen til Agter-Stafnen, der næst udi Rommet, Dybden Mit for og bag, og endelig bredden paa samme 3 steder, Nemlig paa den 3die Plancke under Decket paa smaa skibe, og paa store skibe hvor der findes tvsken Dek, tages almindelig bredden paa den 4de Plancke under Deket og udregnes paa efterfølgende maade

Et skib hvis længde imellem Stefnerne er 48 foed 6 tomme
 Dybden Mit 6 foed 6 tomme for 7 foed bag 7 foed 3 tomme
 Breden Mit 15 - 1 - For 14 - Agter 13 - 13 -
 udregnes således:

Længden 48 foed 6 tom redigeres til tommer med

11
54
48
534 tom

Dybden

Mit	6 foed	6 tom
For	7 -	- -
bag	7 -	3 -
1/3)	20 -	9 -
	6-	10 - redigeres til tommer med
		11
		76 tommer

Breden

Mit	15 foed	1 tomme
For	14 -	- -
Bag	13 -	8 -
1/3)	42 -	9 -
	14 -	3 - redigeres til tommer med
		11
		17
		14
		157 tommer

157
76
942
1099
11932
534
47728
35796
59660
6371688
6371688

alletider divideres med disse 322767)

= 19½ Læster

Disse udkommende 19½ trælast læster multipliceres med

40
780

og divideres med 52) for at gøres til 15 Commerce Læster.

Der er således tale om en rumfangsberegning, hvis resultat udtrykkes i en vægtangivelse, så man kan diskutere til dommedag, om læsten var en enhed, der sagde noget om lasteevne med hensyn til vægt eller rumfang. Sådan set var det en kombinationsmåleenhed, for netop trælastlæsten på de 4000 pund nedstammede fra en »saltlæst« og angav derfor, hvor meget netop så mange hollandske pund salt fyldte.

Hermed får man også forklaringen på den afsluttende omregning til kommercelæster. I Danmark var den traditionelle læst nemlig en 24 tønder stor ruglæst, som svarede til 5200 pund. Altså skulle læstetallet være mindre i Danmark, hvilket klaredes ved at dividere med 5200 og gange med 4000.

Alle disse historiske overvejelser blev tolderne i 1726 ganske forskånet for. De havde blot at beregne på samme måde som i skibsmålerens mønstereksempel, og kunne de det, skulle alt hermed være godt.

Men det kunne de ikke nødvendigvis. 1700- tallets toldembedsmænd var ikke altid særligt godt oplærte udi regnekunsten, og fra tidens toldregnskaber kendes eksempler på helt elementære fejl i sammentællinger og lignende. Så denne frygtindgydende skibsmålings- og beregningsmetode gav problemer og bevirkede en livlig korrespondance med skibsmåleren i København.

Men egentlig gjorde det ikke *så* meget, for når skibene ved tid og lejlighed kom til hovedstaden, var det alligevel meningen, at de dér skulle eftermåles og kontrolleres, så uundgåelige fejl kunne blive rettet.

Først kunne tolderne rundt omkring dog afslutte deres del af målearbejdet med at indbrænde Kronen, Hans Majestæts Monogram og det målte læstetal på bjælken foran storlugen.

Endelig er man da fremme ved den sidste komplikation ved datidens skibsmåling. Tolderne havde fået tilsendt cirkulærer og vejledninger. De havde mere eller mindre på egen hånd fået fremstillet de nødvendige måleredskaber. De fik taget de forordnede målinger ombord på skibene. De fik slidt sig igennem beregningsarbejdet, fik indbrændt læstetallet og udstedt et målebrev på behørigt stemplet papir.

Og dog fik de et resultat, der, hvis de havde regnet rigtigt, alligevel med sikkerhed *ikke* ville stemme med det, skibsmåleren i hovedstaden ville være kommet til.

Og som Peder Nielsen *kom* til ved en eventuel eftermåling. På sin vis blev samtlige toldere i hele kongeriget holdt grusomt for nar. Der var nemlig een bestemt ting, de *ikke* havde fået at vide, og som de heller ikke *måtte* få at vide.

Da man i København i år 1726 overvejede, hvordan den lokale skibsmåling rundt omkring i landet skulle gribes an, blev det utrykkeligt understreget, at det, som stod i den Kongelige Allernådigeste Befaling af 6. April 1672 ikke måtte blive bekendt, men stadig skulle holdes skjult for alle toldere (6).

Denne gamle hemmelige befaling gik ud på, at skibsmåleren i København skulle fratrække en sjettedel af læstetallet *for* målebrevet blev udstedt. I dette kom der altså kun til at stå 5/6 af den reelt målte drægtighed.

Ideen var, at dette fradrag kun skulle foretages for indenlandske skibes vedkommende, mens udenlandske skulle måles til den fulde drægtighed.

Følgen var da, at monarkiets egne skibe kun kom til at betale afgifter i en størrelsesorden af 5/6 af det, fremmede måtte af med. En god gammel merkantilistisk favorisering af egen skibsfart og søhandel, men

vel at mærke en favorisering, som var traktatstridig, og som derfor måtte holdes hemmelig - også for landets toldere.

At røbe dette for mindst et halvt hundrede personer i et halvt hundrede danske tolddistrikter ville meget let kunne få pinlige følger.

For at ingen skulle kunne bevise noget, indrettede man det endvidere så snedigt, at et målebrev, der var blevet udstedt i provinsen, skulle ombyttes med et nyudstedt, hvis fartøjet kom til hovedstaden.

Man undgik herved den situation, at der for samme skib ville kunne komme til at foreligge to »lovligt« udstedte målebrev med afvigende læstetal. - Konsekvenserne var da følgende:

- Skibsmåleren i København må til stadighed have haft brug for en skarøkse for at hugge rent, hvor et nyt og andet læstetal skulle indbrændes.

- Skippere og redere kan næppe have været utilfredse med en københavneretur, der således endte med, at fartøjerne vendte hjem med et lavere læstetal i målebrevet. Var det på 12 læster på udturen, blev det kun til 10 på hjemturen, og man sparede herefter nogle skilling ved hvert anløb.

- Tolderne endelig må have undret sig. Og dette kommer da også i et enkelt tilfælde klart til udtryk. Tolder Biering i Ålborg skrev således følgende til Peder Nielsen. Det fortjener at blive citeret - også på grund af holbergtidens sirlige stil. Det hed:

»En del af de, som her fra er bleven expederet med slige passer (altså målebrev) har højfornemme ven forefundet at være for høyt sat. Dog jeg med en god samvittighed ved eed kan bekræfte, at jeg bruger eet måling og een udregning til dem alle....«

Han tilføjede endvidere, at ifald han havde forset sig og gjort sig skyldig i fejlta-

gelser, så ønskede han »en liden underretning«.

Ålborgtolderen var tydeligvis ikke vel tilmode ved det, der foregik, men hvad skibsmåleren svarede, vides ikke, for alle hans breve er ikke bevaret. Man kunne iøvrigt forestille sig, at hans svarbrev var af en type, som fordredes brændt af modtageren umiddelbart efter læsningen.

Ålborg var næst efter Århus datidens betydeligste danske provinsby i søfartsmæssig henseende, så det er ikke umuligt, at tolderen dér underhånden og i dybeste fortrolighed fik noget af vide. Situationen kunne let blive uholdbar, hvis han blev ved med at spørge.

Tolder Bierings næste brev eksisterer derimod, og noget tyder på, at han var blevet beroliget på passende måde.

Mens han i det ovenfor citerede forekom at være lidt såret, var stemningen anderledes i det følgende. Om problemet med de ændrede læstetal stod blot nogle forblommede vendinger om, at han da sandelig ikke ville gøre noget til skade for Hans Majestæts Interesser. Han sluttede med følgende:

»Hvad sig anbelanger de forlangte 2 tønder sild, da har jeg efter begæring indkøbt samme og har udsøgt dem af de bedste, som er i dette år at bekomme her. Er betalt for tonden 2 speciedaler. Jeg vil ønske, de måtte være efter behag.«

Skibsmåleren har benyttet lejligheden til en bestilling på limfjordssild til sin egen private husholdning. Om der var et lille beløb i kommission til yderligere plaster på ålborgtolderens sår, er jo ikke til at vide. Men hermed var i alt fald denne sag afsluttet.

Alligevel er det umuligt at forestille sig, at man ikke på længere sigt overalt lugtede lunten. Fra bevarede toldregnskaber nogle år senere - 1733 - kendes da også flere eksempler på fartøjer, som ikke blev målt til lavere, men faktisk til højere læstetal i København.

Således kom et helt nybygget skib fra Svendborg til hovedstaden målt til 15 læster, men sattes efter kontrolmålingen til 18 læster. Tolderen i Svendborg har været klar over, at der kunne trækkes fra, men har været lidt vel optimistisk i sin forestilling om, hvor godgørende, han kunne være (7).

Oplysende er også forholdene i Ringkøbing. Herfra findes bevaret en række mål for tolddistriktets fartøjer, som den lokale tolder havde til måling i tiden lige efter 1726. Kontrolberegninger viser, at der faktisk i 4 af 5 tilfælde blev fratrullet temmelig nøje en sjettedel.

Men ikke nok med det. Få år efter fik de ringkøbingskibe nye målebreve udstedt af tolder, toldkontrollør og en rådmand i forning. Det hed sig, at der nu desværre var sket det beklagelige, at et af fartøjerne - tidligere målt til 15 læster - ved en ulykkelig hændelse ved »isgang« etc. i Ringkøbing Fjord var blevet helt »forknust«. Derfor fandt man nu, at det kun skulle sættes til elleve læster.

Et andet af byens skibe var ved indsejlingen blevet forstødt og kølsprængt, og »efter vor skønsomhed« syntes det ej at være drægtig som tilforn. Så i stedet for 16 læster blev det nu takseret til 13 læster.

Der blev *ikke* den gang sendt oplysninger om de konkrete mål fra Ringkøbing Toldsted til København, kun kopier af de nye målebreve, og den hele procedure ser mildest talt en kende mistænkelig ud. Den normale sejlads fra Ringkøbing gik på Norge og til Holland og sjældent til hovedstaden, så en kontrol var vanskelig.

Som nævnt skulle der ved målingen medvirke en repræsentant for byens styre for at garantere, at alt gik til på rette vis. Det var der også i Ringkøbing, nemlig en rådmand ved navn Anders Andersen. Blot er at bemærke, at man blandt et af skibenes redere genfinder selvsamme rådmand Anders Andersen!

Der kan nævnes flere eksempler på, at den lokale kontrol var komplet illusorisk.

I Odense var tolder og rådmand simpelt hen een og samme person. Omstændighederne omkring skibsmålingen i denne det 18. århundredes største danske provinsby siger også noget om vilkårene for toldvæsenet i al almindelighed.

Rådmanden skulle afsted til sine målingsforretninger og måtte derfor tage helt ud på fjorden, hvor skibene lå. Først med vogn en halv mil nordpå, så til båds endnu en halv mil til »Midtsund«, hvor ankerpladsen var.

Her kunne Hr. Rådmanden så kontrollere Hr. Tolderen udi skibsmålingen, hvorefter han vel hjemkommen skrev til skibsmåleren i København og bad om at få refunderet penge til vogn, vognmand og vognmandens ventetid. Og det fik han.

Alt tyder derfor på, at en visit ved fjorden så absolut ikke var nogen dagligdags begivenhed for odensetolderen. Af gode geografiske grunde har han normalt ladet alle praktiske gøremål ordne af sine underordnede.

Om skibsmålingen i 1726 og de umiddelbart følgende år kunne en del flere detaillere og pudsige omstændigheder anføres, hvorimod det er sværere at se, hvordan det på lidt længere sigt gik med skibsmålingen, hvis man nøjes med de par pakker korrespondance, der ligger efter skibsmåler Peter Nielsen i København.



En assistance fra en tømrer kan også have været nødvendig, for Museets forsøg viser, at der skal være hugget helt rent og glat for at resultatet af indbrændingen bliver godt. Museet har da også flere skarøksker som den afbildede, der kan have været brugt til dette formål.

Originale brændemærker fra dæksbjælken ved storlugen har ikke kunnet vises. Træskibe af tilstrækkelig høj alder med indbrændt læstetal eksisterer vist ikke mere, og reglen var endvidere den, at mærkerne ved salg og ophugning skulle slettes. Imidlertid KUNNE man godt forestille sig, at tømmer med indbrændte tal og monogram undgik Toldvæsenets opmærksomhed og blev genanvendt i huse eller på anden vis og således stadig eksisterer. Toldmuseet modtager gerne oplysninger herom, eventuelt ledsaget af fotografier.

Alt tyder dog på, at man - svendborgeksemplet og fartøjerne ved Ringkøbing Fjord in mente - jo ikke var dummere end som så rundt omkring i landet. Man kunne roligt måle et nybygget skib, som man nu skulle, og så på slump foretage et passende fradrag i læstetallet.

Man har indrettet sig, og det har været begrænset, hvor meget vrøvl, man fik fra oven, bare man ikke gik for vidt.

Det gjorde man dog visse steder, fortrinsvis i det vilde nordvesten. Her forklarede tolderen i Hjørring i 1737 frejdigt, at skibsmåling erindrede han aldrig at have hørt om. Det burde han, for samtlige fartøjer ved Vestkysten fra Jammerbugten og nord-efter hørte under Hjørring tolddistrikt. Han blev derfor sporenstrengs sat til at måle et par fartøjer, der var hjemmehørende ved Blokhus.

Myndighederne fik i det hele taget efterhånden et godt øje til distrikterne nord for Limfjorden, hvorfra skibene så godt som udelukkende sejlede på Norge, hvor man åbenbart ikke følte sig foranledigede til at kontrollere deres læstetal.

I Thisted kom det nogle år senere til en sag, som kun kan skyldes, at tolderen dér også konsekvent havde undladt måling og kontrol - hvis han da ikke var egentlig korrupt. En eftermåling af en skude ved Thorup Strand resulterede i mere end en fordobling af læstetallet. Før $4\frac{1}{2}$ læst. Efter $9\frac{3}{4}$. Det betød, at der måtte tages alvorligt affære.

Der beordredes iværksat kontrolmålinger af samtlige distriktets fartøjer ved Thorup, Tranum og Klitmøller. Og senere skete det samme også i hjørringdistriktet ved Løkken og Blokhus (8).

Men også her var det tidligere så ofte nævnte fradrag på en sjettedel - sjettedelsmoderationen - et forstyrrende element.

For kontrolmålingerne udførtes af personer, som intet vidste om denne hemmelige regel. Eller også hverken kunne eller turde de i denne situation gøre andet end at gå frem strengt efter reglerne.

I København var man imidlertid på det rene med, at det ville være uretfærdigt at lade de nye måleresultater stå ved magt.

Løsningen blev da at sende alle mål og øvrige oplysninger til hovedstaden, hvorefter skibsmåleren beregnede nogle passende læstetal. Han regulerede lidt på resultaterne og sendte de endelige kommercielæsteangivelser tilbage. Sjettedelsmoderation pr. korrespondance.

Morsomt nok trak han ikke nøjagtigt en sjettedel fra, men slørede fremgangsmåden ved at fradrage lidt mere eller mindre, så ingen kunne regne sig frem til, hvad der var sket.

Efter at det nordjyske område hen omkring midten af 1700-tallet var bragt på den rette vej, kan denne lille skibsmålingsreform fra 1726 siges at være blevet ført helt igennem. Indtil omkring 1750 kan det med rimelighed antages, at jo længere, man kom væk fra hovedstaden, des mindre kunne man fæste lid til skibsmålingens kvalitet og dermed til skibenes læsteangivelser. En konstatering af ikke ringe søfartshistorisk interesse.

At alt ikke vedvarende forblev helt, som det burde være, er en anden sag. I resten af 1700-tallet var der stadige indskærpelser af kontrollen med målebrev, og det kan ikke betyde andet, end at der stadigvæk på dette felt var muligheder for skippere og redere, som gerne ville spare nogle skilling. Og hvem ved, måske har efterladende toldere fået lidt til gengæld?

Eksemplet fra Ringkøbing er i alt fald slående, og egentlig kan man ikke fortænke folk i at fuske lidt med måletallene, al den stund staten gik i spidsen ved at lade

skibsmåleren fortsætte den officielle, omend hemmelige forfalskning af målebrevene. Sjettedelsmoderationen var i kraft indtil 1825.

Endelig må det siges, at selve skibsmålingsmetoden trods de indviklede beregninger egentlig var ret primitiv og i sig selv medførte resultater, der af og til forekom temmelig uretfærdige. Der blev kun i ringe grad taget hensyn til skibets facon.

Ganske vist målte man den største bredde under dæk, hvor fartøjet var »videst«. Men forestiller man sig to skibe med samme bredde, samme længde og samme dybde, kunne de alligevel være nok så forskellige med hensyn til lasteevne. Var det ene skarpbygget med slankt underskib, og var det andet fladbundet med næsten lodrette sider, ville de dog blive målt til samme læstetal.

Dette var man fuldstændig klar over i 1700-tallet, klagerne var hyppige, men der blev ikke tale om ændringer. Metoden var uændret i brug til 1830.

Fra 1726 målte tolderne skibe. Og det fortsatte de med i mere end to hundrede år. Omstændighederne omkring indførelsen af den lokale måling er her søgt skildret, og det har samtidig givet et par strejflys over toldembedsmændene og deres virksomhed.

Der var åbenbart stor forskel på den ængstelige tolder i Ålborg, der ville være sikker på, at han gjorde det rigtige, og den selvbevidste odensetolder, der næppe til daglig så et skib. Og ikke mindst var der øjensynlig store forskelle med hensyn til, hvad man kunne slippe af sted med at gøre - eller ikke gøre - alt efter, hvor lang afstanden var til rigets hovedstad.

Skibsmålingen videre frem i 1800-tallet og op i vort århundrede har i denne sammenhæng måttet forblive ubehandlet. Men især, med hensyn til den sidste del af den tid, toldvæsenet havde med skibsmålingen at gøre, kunne man forestille sig, at andre kunne have fornøjelse af øjenvidneskildringer.

Ikke så få nulevende inden for etaten må have haft målestokke i hænderne, og beretninger fra skibsmålingens sidste tid ville det være morsomt at få lokket frem.

Noter

- (1) Placat af 20/8 1726.
 - (2) Generelt om skibsmålingen her og i det følgende: Anders Monrad Møller: Skibsmålingen i Danmark 1632-1867, Handels- og Søfartsmuseet, Årbog 1974, p. 16-47, idet det bemærkes, at formlen side 25 i årbogen ved en beklagelig trykfejl er ukorrekt.
 - (3) Rigsarkivet, Rtk 2244.62 under 31/8 og 12/10, samt skibsmålerens vejledning og mønstereksempel i Rtk.11.97 under Maalebreve.
 - (4) Rigsarkivet, Rtk 2215.331 - 332. Indkomne breve med målebrevskopier.
 - (5) En Amsterdamfod er 28,3233 cm.
 - (6) Rigsarkivet, Da.Kanc., Sjæll.Tegn. 6/4 1672.
 - (7) Rigsarkivet, Rev.Regnsk., Svendborg Toldregnskab 1733.
 - (8) Rigsarkivet, Rtk.2246.162, Diverse breve ang. told og konsumtion.
-

Palle Høgh in memoriam

Vi mødtes første gang, da bestyrelsen for det nystiftede *Toldhistorisk selskab* konstituerede sig i oktober 1977. Han sagde ikke så meget, men ingen i bestyrelsen var i tvivl om, at han var en ildsjæl, der mente det alvorligt, når han sagde ja til noget.

Hans kærlighed til og viden om fortiden var betydelig, hans evne til at organisere formidabel. Det danske bidrag til den toldhistoriske udstilling på Hauptzollamt Flensburg under de dansk-tyske told dage i weekenden 29.-30. september 1978 var hans værk. Det blev beundret og værdsat på begge sider af den grænse, som gennem 31 år var hans arbejdsplads. Han var fuld af ideer og planer, så vi stillede store forventninger til ham i bestyrelsen. Det var derfor med største sorg, at vi modtog meddelelsen om hans død den 11. oktober, kun 54 år gammel.

Da han og jeg sammen havde set udstillingen i Flensburg, bød han mig med ægte sønderjydske gæstfrihed til sit hjem i Pebersmark. Eftermiddagssolen faldt skråt gennem det store sydvendte vindue. Han fortalte med varme om livet i grænselandet og indviede mig i sine planer for fremtiden: en vandrestilling, der både sagligt og fornøjeligt kunne vække ungdommens in-

teresse for tjeneste i den etat, han selv med stolthed og pligttroskab viiede sit liv.

Blandt hjemmets mange antikviteter mindes jeg en usædvanlig dobbelt-rok, en spinderok med 2 tene. Den blev for mig et symbol på Palle Høghs livsholdning: når mennesket har fået 2 hænder, skal de begge bruges.

Lul-lul! Rokken går!
Tenens rappe vinge
over fyrrebjælken sår
en skok af skyggeringe

hedder det i en velbekendt sang af Jeppe Aakjær. Palle Høghs liv var ikke skyggeringe, men mangesidig var hans jordnære og livsnære indsats til gavn for kolleger og deres pårørende.

Lul-lul! Rokken står!
Men dens nyn og sange
vemodsfyldt mod hjertet går,
når kvældene bli'r lange.

På bestyrelsens vegne skal jeg hermed udtrykke vor dybeste medfølelse med familien i Pebersmark.

Fejøl præstegård i oktober 1980.

Arne Hægsted

Bøger

*Fr. Teist: ... og Hammerfyret svandt i nat-
ten - Af en bornholmsk embedsmands bre-
ve omkring århundredskiftet.* Bornholms
Tidendes Forlag. 1975, 83 s, ill, kr 46,50.

Bornholms fjerne beliggenhed medførte, at
øen fra 1784-1928 udgjorde et selvstændigt
toldinspektorat. Rønne toldsted var selv-
følgelig underlagt en toldinspektør, mens
toldstederne i de øvrige kystbyer lededes af
toldoppebørselskontrollører.

I 1897 ankom den kun 34-årige nyud-
nævnte toldinspektør Frederik Henning
Jørgensen til øen for i de ni følgende år at
lede toldvæsenet her. Dagligdagen udfor-
mede sig for datidens embedsmænd uden
nogen form for stress og anstrengelse. Det-
te medførte, at Frederik Jørgensen bl a fik
tid til at skrive den udmærkede afhandling
»Af det dansk-norske Toldvæsens Historie
i det 18. Aarhundrede« (1905) og omkring
1200 udførlige breve om sin tilværelse på
øen til sin mor og søster.

Det er dele af denne korrespondance,
som sønnen højesteretssagfører Frederik
Teist har bearbejdet til denne lille, men
spændende bog.

Der fortælles bl a om de mange og gode
middage øens embedsmænd indbød hinan-
den til, om hvorledes toldinspektøren alt
for ofte måtte ud til strandinger for at
optage strandingsrapporter, om problemer
i karantænekommissionen samt de daglige
genvordigheder med det øvrige toldperso-
nale. Alt udmærkede tidsbilleder af tolder-
tilværelsen for små hundrede år siden.

I 1906 forlod Frederik Jørgensen (nu
med efternavnet Teist), måske efter nogle
af sine bedste år, atter Bornholm. Han var
beskikket som toldinspektør i Randers, og
et nyt kapitel af hans liv skulle til at begyn-
de.

Jens Bruhn

*Sejlskibe. Danskbyggede træskibe opmålt,
tegnet og fotograferet af Jens Friis-Peder-
sen. Udgivet ved Anders Monrad Møller
og Jens Lorentzen. Handels- og Søfarts-
museet på Kronborg og Høst & Søns For-
lag. 1980. 107 s. ill. kr 295,00.*

Arkitekt Jens Friis-Pedersen efterlod sig
ved sin død i 1978 en fremragende samling
af egne opmålinger, tegninger, akvareller
og fotografier fra 1920'erne og begyndel-
sen af 30'erne af de dengang bedst bevare-
de mindre og større sejlskibe samt både.

Efter testamentarisk bestemmelse er
denne enestående samling overgået til Han-
dels- og Søfartsmuseet på Kronborg under
forudsætning af at en repræsentativ del
heraf publiceres.

Det foreliggende bind udgør således det
første i en planlagt serie på tre. Bind to vil
omhandle de sidste grønlandsfarere under
sejl, mens bind tre bl a vil omhandle en
række norsk- og svenskbyggede skibe samt
en biografi over Jens Friis-Pedersen.

Bogen indledes af Jens Friis-Pedersen
med nogle betragtninger over udviklingen
af danskbyggede sejlskibe, deres skrog og
rigning fra slutningen af det 18. århundre-
de frem til begyndelsen af det 20. århun-
drede.

Herefter følger illustrationerne, der efter
indledningen er opdelt i seks dele: Jagter
og galeaser, skonnerter fra Svendborg-
sund, og andre skonnerter fra Fyn og Lan-
geland, Marstallere, Faaborgskibe og de
sidste sejlskibe bygget mellem 1901 og
1919.

De fleste fartøjer gik enten tabt mellem
de to verdenskrige, eller specielt i begyndel-
sen af 20'erne solgt til Sverige. Bogen viser
således en række fartøjer, der for største-
partens vedkommende ikke eksisterer me-
re.

En anden bog på samme høje stade må i denne forbindelse anbefales: Danske bådtyper. Opmålt og beskrevet af Christian Nielsen. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg og Høst & Søn's Forlag. 1973. 152 s. ill.

Et savn for den, der ikke er helt fortrolig med de specielle sejlskibsudtryk, er en ordforklaring; men det kan andre af forlagets publikationer råde bod på, idet forlaget, hvis speciale er maritim litteratur, de senere år har genoptrykt en række efterspurgt maritime håndbøger:

D.H. Funch: Dansk Marine Ordbog I-II 1976 (1842 og 1852).

Jens Kusk Jensen: Håndbog i Praktisk sømandsskab 1978 (1924).

C.L.L. Harboe: Dansk Marine-Ordbog. 1979 (1839). *Gunnar Jakobsen*

Maritim Kontakt I (Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning. 1980, 85 s, ill, kr 42,70) indeholder en række maritimhistoriske artikler, bl a en artikel af *Birger Thomsen* om »*Det Vestindiske Søkorps 1760-1769*« (s 52-58).

Birger Thomsen giver en foreløbig redegørelse for den søværts bevogtning af De Vestindiske Øer i perioden lige efter statens overtagelse af disse.

Forvaltningen af øerne sorterede fra 1760 under Vestindisk-Guineisk Rentesamt Generaltoldkammer, i daglig tale generaltoldkammeret, som i 1760 oprettede »*Det Vestindiske Søkorps*«, der skulle varetage såvel sømilitære som fiskale opgaver. Sidstnævnte opgave var ikke mindst vigtig idet der foregik en omfattende udsmugling af varer, primært råsukker og rom, samt en lige så omfattende indsmugling af daglig- og luksusvarer.

Korpset udsattes for en del, fortrinsvis interne stridigheder, som i 1769 resulterede i dets opløsning.

Af andre artikler må nævnes »*Mistænkeliggørelse og selvtægt i 1870-80ernes danske indvandfiskeri*« af *A. Hjorth Rasmussen*, som beskriver følgerne af stridigheder, der opstod når fiskerne fra andre egne af landet - i mange tilfælde med mere effektive fangstredskaber end de fastboendes - periodevis slog sig ned og fiskede, således at de fastboende mente deres rettigheder blev krænket. *Gunnar Jakobsen*

Hans Peter Hilden: Dokumentskatten - Træk af stempelafgiftens historie. 1978, 72 s, ill, kr 53,00. Bogen er udgivet i anledning af Otto B. Wroblewski's 125 års jubilæum den 1. maj 1978.

Stempelafgiften er en af Danmarks ældste inddirekte skatter. Ideen stammer fra Holland og kom her til landet i slutningen af 1650'erne. På denne tid, hvor svenskekrigene rasede, manglede statskassen naturligvis penge. Derfor indførte Frederik den Tredie ved forordning af 21. juli 1657 om Konsumtion og seiglet Papir helt nye skatteinddrivningsmetoder for at komme den betrængte kasse til hjælp.

Forordningen skulle blot have midlertidig karakter, men som det så ofte går, blev dette ikke tilfældet. Konsumtionen ophævedes først i midten af det 19. århundrede og stempelafgiften eksisterer stadigvæk i bedste velgående og indbragte i finansåret 1979 statskassen 2,5 mia kr.

Det er dog kun en del af stempelafgiftens historie, som forfatteren har ønsket at beskrive, nemlig som titlen siger dokument-skatten, herunder omtales afgift af spillekort. Dette er gjort kortfattet og præcist, således at stoffet er lige til at gå til.

Bogen er smukt illustreret bl a med fine gengivelser af eksempler på stemplet papir og stempelmærker. *Jens Bruhn*

Frihedsmuseet efterlyser toldererindringer

Vi bliver alle ældre, nogle af os bliver gamle, og vi må endvidere se i øjnene, at antallet af tidligere modstandsfolk og alle de mennesker, der har haft med besættelsestiden at gøre stadig mindskes. Kort sagt, det er på høje tid, at der indsamles så mange selvoplevede skildringer om besættelsestiden som muligt.

I forbindelse med arbejdet ved toldvæsenet er der også mange forhold, som endnu ikke er blevet beskrevet. Derfor denne appel.

I første omgang skal der samles oplysninger ind, materialet fra besættelsestiden skal sikres for eftertiden og Frihedsmuseet vil meget gerne være behjælpelig i denne henseende; men vi har ikke personale til selv at gå ud til de mange mennesker, der skal hemsøges, og vi er derfor meget taknemmelige for at også andre interesserer sig for dette arbejde.

Frihedsmuseet beder derfor så bønligt, om at man vil tage vel imod Gunnar Jakobsen og andre med tilknytning til Toldhistorisk Selskab. Vi på Frihedsmuseet har en aftale med disse mennesker, om kopiering af det indsamlede materiale, som på Frihedsmuseet registreres og gemmes til de historikere eller andre, der vil skrive om begivenhederne.

Vi må have alle sider af samfundslivet belyst, og vi må ikke være tilbageholdende og sige, at det ingen betydning har. For alt har betydning, som kan medvirke til, at de kommende generationer kan komme til forstå besættelsestiden bedst muligt.

Skriv selv oplevelser ned eller kontakt Toldhistorisk Selskab for en nærmere samtale. Beretninger kan eventuelt klausuleres således, at de først bliver almindeligt tilgængelige på et senere tidspunkt.

*Jørgen H Barfod
museumsleder*

Ingen kender dagen

Mange af Toldhistorisk Selskabs medlemmer er allerede i besiddelse af *Lars Bjørnboe, Ingen kender dagen. Grænsegendarmeriet under krig og besættelse 1940 - 45*. Den er på 180 sider, og udsendes i 1970 af Nationalmuseet, Museet for Danmarks Frihedskamp.

Bogen rummer en fremstilling af gendarmeriets vilkår og virksomhed ved besættel-

sen i 1940 og tiden frem til interneringen i september 1944. Herefter ligger tyngdepunktet i en udførlig skildring af tiden i Frøslevlejren og tyske koncentrationslejre.

Toldhistorisk Selskab har nu overtaget restoplaget og der er mulighed for at gøre et godt køb: Bogladeprisen er 36 kr., men medlemmer kan få den for 20 kr. ved bestilling til sekretæren.

red.

Dansk kulturhistorisk Opslagsværk - Subskription

I årene 1952-56 udsendte Dansk historisk Fællesforening *Håndbog for danske lokalhistorikere*. Bogen blev en guldgrube for alle, der ønskede at vide noget om det danske samfund i tiden før ca. 1850 - om byggestil, dyrkningsmetoder, redskaber, administration osv.

Trods flere genoptryk er værket totalt udsolgt idag. Det kan næsten ikke opdrives antikvarisk og handles da altid til høje priser. Derfor har Dansk historisk Fællesforening besluttet at fremstille en ny og ajourført udgave af håndbogens leksikon-afdeling.

Der er tale om et helt nyt værk - derfor den nye titel - og det bygger på den nyeste forskning. Værket dækker tiden frem til 1914 og medtager således byernes vækst, industrialisering, de nye folkelige bevægelser, foreninger og organisationer og den nye administration. En hel del begreber vil her blive behandlet for første gang.

Hovedvægten ligger på perioden fra ca. år 1500 til 1914. Men inden for de enkelte emner omtales også de vigtigste ændringer frem til i dag. Mens leksikondelen i den gamle håndbog var på 400 sider, vil det nye opslagsværk blive på godt 700 sider.

Artiklerne skrives af en lang række fagfolk fra universiteterne, arkiverne, museerne og den øvrige historiske verden. De giver letlæste og præcise redegørelser for emnerne og deres sammenhæng samt nyttige henvisninger til kildegrundlag, arkivregistraturer og litteratur. Et stort register vil give indgang til alle de ord og begreber, der omtales i artiklerne.

Dansk kulturhistorisk Opslagsværk vil - som sin forgænger - blive en uundværlig håndbog, et arbejdsredskab, der giver brugeren en hurtig kontant hjælp - udtømmende hvad hovedtræk angår. Det er en håndsrækning til den, der arbejder aktivt med historien, og til den, der hellere vil læse historie. Det hører derfor hjemme i den private bogsamling og er en nødvendig håndbog på biblioteker og skoler.

Af hensyn til udgivelsens finansiering er det vigtigt, at Dansk historisk Fællesforening kan få et overblik over forhåndsinteressen og dermed oplagets størrelse. Bestil det nye værk allerede nu og *senest inden 14 dage*. Subskriptionsprisen er 378 kr (med forbehold for nødvendige pris- og afgiftstigninger). Efter udgivelsen i 1982 bliver prisen ca 620 kr.

Bestilling af værket foretages ved indsendelse af det indlagte bestillingskort.

Medlemsmøde i Kolding

Toldhistorisk Selskabs medlemsmøde i Kolding den 6 november 1980 var særdeles vellykket. Det afholdtes i Kolding toldkammers mødesal, som velvilligst var stillet til rådighed af distriktstoldchef W Mikelsen.

Selskabets formand, tolddirektør V E Parving, indledte mødet med en beretning om de mange farverige personer, der færdedes på Københavns toldbod mens denne endnu eksisterede.

Efter dette indlæg, som man må håbe Zises læsere får mulighed for at stifte be-

kendtskab med, fortsatte sognepræst Arne Hægstad med et levende og interessant foredrag om »toldvæsenets brug af mål og vægt gennem tiderne« illustreret med genstande fra såvel foredragsholderens egen samling som fra Toldmuseet.

Herefter var der lejlighed til hyggeligt, selskabeligt samvær, omkring en bid brødsamt en øl og en dram. Arrangementet var tilrettelagt af Poul Bjernå og Kurt Pedersen.

Gunnar Jakobsen

Toldhistorisk causeri

Mandag den 1. december 1980 havde museet *Falsters Minder* og *Kulturmindeforeningen* i Nykøbing F indbudt pastor Arne Hægstad, Fejø som taler ved den månedlige foredragsaften. Pastoren holdt et kulturhistorisk causeri om mål og vægt, en fornøjelig blanding af landbrugshistorie, toldhistorie og regnekunst. Mange medlemmer af Toldhistorisk Selskab ved distriktstoldkamrene i Nykøbing F og Rødbyhavn benyttede lejligheden til at se 'ting

og sager', der var stillet til rådighed for foredragsholderen fra Toldmuseet.

Arrangementet var velforberedt ved et forbilledligt samarbejde mellem distrikts-toldkammeret og musæet i Nykøbing, der havde stillet et stort udstillingsvindue til rådighed. I en hel måned havde nykøbingenserne lejlighed til på den daglige strøgtur at se, hvormange måle- og kontrolredskaber, der hørte til toldernes hverdag.

Arne Hægstad

Inde i bladet

A H Larsen: Sukkertoldere på fabrik	3
Karen Hjorth: Helsingør toldkammer 1890	9
Anders Monrad Møller: Da tolderne skulle måle skibe	20
Toldhistoriske noter	35

Toldhistorisk Selskabs publikationer

Zise 1978 - 1980, 36 kr. pr årgang.

Jens Bruhn: Den gamle grænse - set på postkort,
1978, 34,50 kr., medlemspris 23,00 kr.

Jens Bruhn: Toldboder - set på grafiske blade,
1979, 39,50 kr., medlemspris 29,50 kr.

P Eliassen: Kongeaen eller Den gamle Grænse,
1980 (1925-26), 118 kr., medlemspris 72,00 kr.

Desuden forhandles *Lars Bjørneboe: Ingen kender dagen*, Nationalmuseet 1970, 36 kr., medlemspris 20 kr.

Publikationerne kan bestilles ved henvendelse til
Toldhistorisk Selskab, Amaliegade 44,
1256 København K.