



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Lars Bjørn Madsen

Helsingør Toldkammer



Lars Bjørn Madsen



Helsingør Toldkammer

Told- og Skattemhistorisk Selskab

1991

Helsingør Toldkammer
af Lars Bjørn Madsen

Udgivet af Told- og Skatteregion Helsingør i
samarbejde med Told- og Skattehistorisk Selskab

© Told- og Skattehistorisk Selskab – 1991

Redaktion: Gunnar Jakobsen

Tilrettelæggelse: LBM-reklame, Helsingør

Tryk: Special-Trykkeriet Viborg a-s

Bogbinder: J. P. Møller

Sat med 10 punkt Janson ordinær og trykt på 115 g G-print

Oplag: 600 eksemplarer

ISBN 87-87796-19-8

Bogen er udgivet med støtte fra:

BRF-fonden

Den Danske Bank

DSB færgerestauranter

Hamlet Spedition

Helsingør Godsregistreringssted

Jydsk Rengøring a/s

Kreditforeningen Danmark

Scandinavian Ferry Lines A/S

Sundbusserne A/S

Unibank

Wiibroes Bryggeri A/S

Billedmaterialet er venligst stillet til rådighed af Helsingør Kommunes Museer, Det Kongelige Bibliotek, Rigsarkivet og Told-Skat Museet

Forsidebillede:

I 1857 malede den kendte marinemaler C. F. Sørensen dette motiv fra havnepladsen i Helsingør. Til venstre i billedet ses toldbodbygningen med skilderhuset, som tegn på den militære hovedvagts tilstedeværelse i denne. Udsnit af maleri i Den Hirschsprungske Samling.

Told- og Skattehistorisk Selskab, der stiftedes den 24. oktober 1977, har til formål at skabe interesse for told-, skatte- og afgiftshistorie samt for det danske toldvæsens og det danske skattevæsens historie. Selskabet udgiver tidsskriftet "Zise – Told- og Skattehistorisk Tidsskrift". Af særpublikationer er hidtil udsendt: Den gamle grænse – set på postkort af Jens Bruhn. 1978. Toldboder – set på grafiske blade af Jens Bruhn. 1979. Kongeaen eller Den gamle Grænse af P. Eliassen. 1980 (1925-26). Det danske Gendarmekorps – grænsens gendarmere og smuglere af Jens Jensen med en efterskrift af Lars Bjørneboe. 1981 (1938). Krydstoldvæsenet – Det sejlede toldvæsen

1824-1904 af Robert Svalgaard og udgivet ved Holger Munchaus Petersen. 1983. Toldvæsenet i Dansk Vestindien af Poul Erik Olsen. 1988. Odense toldkammers historie 1632-1988 af Otto Madsen og Anders Monrad Møller. 1989. En tolders erindringer – 54 år i toldvæsenets tjeneste af Henry G. Petersen. 1989. En tolders liv af Knud Bro. 1989. Dansk Toldhistorie I-V af Mikael Venge, Henrik Becker-Christensen, Henrik Fode, Anders Monrad Møller, Paul Gersmann, Alf Therkildsen og O. Tobiesen Meyer. 1987-1990. Det gamle Aalborgshus – Told og skatter på Christian II's tid.

Indholdsfortegnelse

Forord	5
Skibsbroerne	7
Toldboden	9
Byens porte	12
Helsingørs første havn	13
En ny toldbod	14
Den gamle vejerbod	17
Generaltoldkammeret overtager vejerboden	19
Landvinding	22
Den ny toldbod opføres	22
Pakhusbygningen opføres	26
Den ny toldbodbygning, beskrivelse	27
Det ny pakhus, beskrivelse	32
Hvem har tegnet bygningerne?	34
Hovedvagten flytter til toldbodbygningen	36
Garnisonen	38
Toldboden efter 1791	40
Militæret forlader toldbodbygningen	44
Den Nordsjællandske Jernbane	50
Ekspropriationen	54
J. D. Herholdt tegner det ny toldkammer	57
Den gamle toldbodbygning falder	59
Byggeriet går i gang	62
Rejsegildet	65
Bygningerne tages i brug	66
Arkitekten J. D. Herholdt	67
Bygningernes arkitektur	71
Bygningernes indretning	80
Helsingør Toldkammers bygningshistorie i nyere tid <i>af Peter Søndergaard</i>	85
Borgernes hus	91
Bygningerne fredes	95
Kulturhuset Toldkammeret	97
En efterskrift om Kulturhuset Toldkammeret <i>af Uwe Bødewadt</i>	98
Noter og kildehenvisninger	100
Tillæg	102
Navneregister	116

Forord

Den 1. november 1991 er det 100 år siden, Toldvæsenet tog den dengang nyopførte toldkammerbygning i brug. En smuk bygning, der den dag i dag passer godt ind i det bygningsmæssige miljø omkring havnen og de omkringliggende gader og stræder. En toldkammerbygning måtte jo efter datidens opgaver for Toldvæsenet selvfølgelig placeres så tæt på havnen som muligt.

Målt i forhold til Toldvæsenets lange historie, der kan føres tilbage til Chr.IV's ordinants om Toldens Oppebørsel af 1632, er 100 år en kort periode, men en periode, der også har historisk interesse for Helsingør by og for de nulevende personer, der enten har været tjenstgørende i bygningen eller haft ærinde der. Det er derfor glædeligt, at det, på trods af, at bygningen i dag anvendes til en række andre formål, er lykkedes at bevare dens fremtræden uændret.

Bygningen har ikke ændret udseende; det har miljøet omkring den derimod i takt med at Toldvæsenets opgaver blev ændret med den konsekvens, at der måtte flyttes til andre og mere passende lokaler.

Duften af tjæret tovværk, humle, råtabak og meget andet gods, der igennem tiden har været oplagt på toldkamrets pakhus, indtil varerne kunne fortoldes og bortkøres, er væk. Om nogle år forsvinder formentlig også de resterende toldopgaver, der knytter sig til en grænseby som Helsingør.

De Europæiske Fællesskaber (EF) ønsker åbne grænser og dermed en ikke toldkontrolleret grænsetrafik. Sverige har indgivet ansøgning om optagelse i de europæiske Fællesskaber. En udvikling, der har ændret og fremover endnu mere vil ændre Toldvæsenets rolle.

Der er derfor så meget mere grund til at værne om de ydre rammer fra en fortid, der på mange områder har sat sit præg på Helsingør havn og det liv, der rørte sig omkring havnen.

Hvad var mere naturligt i 100-året for opførelsen af den seneste toldkammerbygning, end at lade begivenheden markere med udgivelsen af en bog om bygningen og at overlade arbejdet til museumsinspektør ved Helsingør Kommunes Museer, cand.arch. Lars Bjørn Madsen, der tidligere har arbejdet med Toldvæsenets bygningshistorie.

Et bogværk som dette kan ikke realiseres uden omkostninger. Derfor en hjertelig tak til bidragyderne.

Helsingør i november 1991

P.E. Elkrog

Regionschef

Helsingør Toldkammer

På Helsingørs gamle toldkammerbygning's østfløj ud mod den åbne plads med det nye chausséstenbelagte torv, sidder over døren til Helsingør Turistbureau et overdådigt udstyret relief med kong Christian den Syvendes kronede monogram. Ser man nærmere efter, bemærker man både flag, horn, trommer, kanoner og kugler i skøn forening omgive den laurbærkransede medaillon med det kongelige monogram.

Toldkammerbygningen er opført i årene 1890-91, hvorfor man med rette kan undre sig over, at dette relief sidder dér. Forklaringen herpå er en længere historie, som danner en ganske spændende baggrund for det nuværende toldkammers historie.

Lad os begynde med at forestille os, hvordan der så ud på dette sted omkring midten af det 18. århundrede.

Skibsbroerne

Helsingør havde dengang ingen havn. En række anløbsbroer, hvoraf kun to var af en acceptabel størrelse var alt, hvad verdensstaden kunne byde de fremmede på. Den vigtigste af disse var Toldbroen, som lå ud for det nuværende Brostræde. Det var en solidt bygget træbro, som ifølge toldrullen skulle vedligeholdes af Magistraten for en del af de penge, som den såkaldte accise indbragte.

Historikeren Ludvig Boesen giver en ganske god beskrivelse af Toldbroen, som den så ud i 1757: »Broen er liden, bygt paa Pæle udi Søen. Bredden eller Broe-Hovedet er ikke større end at et Skib af maadelig Størrelse og Dybde kand ligge langs med det. Ved begge Sider kand ligge et par smaae Skibe, men nærmere til Landet ligge altid ved Fartens Tiider Baade i Mængde fra Skibene. Siden Byen til synderlig Søe-Fart for sin egen Handel ikke har nogen beqvem Leylighed, holdes større Broe unødvendig og alt for bekoste-



Indgangen til Helsingør Turistbureau i den gamle toldkammerbygning er prydet af et sandstensrelief eller »Ornament« fra den tidligere toldkammerbygning, som stod på dette sted fra 1784 til 1891. Foto: Carsten Møller 1991.

lig, efterdi Havet i Storm ved visse Vinde bruger her stor Magt, og ofte beskadiger den, der nu er. Det fornemste ved denne Broe, som en Fremmed meest legger Merke til, er den rare Prospect, da man seer paa Sundet deels at ligge for Anker, deels at seyle her forbi en anseelig Mængde af inden- og udenlandske Skibe. Broen og den nærmeste Gade vrimler undertiiden af fremmede Skibsfolk og adskillige andre, da bestandig et Partie efter det andet nærmer sig hertil for at see, hvad merkværdigt her forefalder, og betragte fremmede Nationer. Paa Broen staaer en Blok, hvorudi de Farende, naar de saa synes, legge en Almisse. Derover staaer en Tavle, hvis eene Side præsenterer St. Olai Kirke som den var, før end det store Spiir nedblæste, men paa den anden Side staaer et Vers paa Tydsk, Dansk og andre Sprog, som skal bevæge de Seylende til Medli-

denhed. Her er og en Vandledding, da skjøn fersk Vand leedes igiennem Render under Jorden til en Vandkam, som staaer tet ved Broen, hvorfra igien Vandet igiennem Render kand løbe efter Behag i Baadene, da de fremmede Skippere sende deres Baade med Tønder at hente Vandet, og give derfor nogle Skillinger.«¹

Den anden bro lå længere mod syd og kaldtes Vagtbroen eller Byfogdens Bro. Den lå for enden af det nuværende Hovedvagtstræde, som dengang kaldtes Byfogdens Stræde. Broen blev efter sigende vedligeholdt af byfogden. I hvert fald tilkom det ikke Magistraten at vedligeholde denne bro. Toldbroen blev i 1730 vurderet til at være i en sådan stand »saa Mand ei vel formode at nogen med billig Aarsag kand klage derover, thi i deris [Magistratens] Tid er den saa got som af raa Rod bleven repareret og stedse Tid efter anden, naar nogen Skade paakom, bleven forbedret og i brugbar Stand underholdet.«²

Området ved Toldbroen var ikke umiddelbart tilgængeligt, men afspærret med en port ud mod Strandgade. Denne port hed Strandporten eller Toldbroporten. Selve portfløjene var malet blå og kaldtes derfor også »Den blaa Port«. Om Strandporten skriver Ludvig Boesen: »Den fornemmeste Port er uden Modsigelse Strand-Porten. Den er imod Søndnen og mod Sundet. Er den eeneste af de 6 Porte, som her i forrige Seculo vare bygde langs med Stranden, og er det en mørk og muuret Port af Størrelse og Anseelse, som et Huus af Grund-Muur og tvende Etager. Uden for Porten er den mindre Toldbod og Veyerboden foruden et Vertshuus med Stadt Bergen i Norge til Skilt, de Norskes Herberg kaldet.«³

Det har utvivlsomt fra først af været en hvælvet portbygning med kamre over gennemkørslen, en portbygning af senmiddelalderlig type, men udført i Christian den Fjerdes stil og smag. Det var nemlig denne konge, som i 1627 havde fuldført en bymur mod vandet, et ganske anseeligt fæstningsværk med 2 porttårne. Muren blev delvist ødelagt under krigen mod Sverige i 1658-60, og siden forfaldt den, så kun porttårnene fik lov at stå. Det er ganske interessant, at man allerede i 1732 havde sans for fortidens bygningskunst. Således fandt Magistraten, at da »ikkun de 2de Taarne, som i fordums Tid har staaet langs



En af Helsingørs skibsbroer er her vist på en tegning fra 1672 udført af skibslægen Johan Petersen Cortemünde i bans dagbog fra en ostindiefart 1672-75 ombord på den danske ostindiefarer »Oldenborg«. Skibet ligger ud for Kronborg, og byens bartskeer, mester Gregorius Smidt, vinker farvel fra skibsbroen til sin 11-årige søn Jørgen, som Cortemünde tager med til Ostindien. Kgl. Bibliotek.

Stranden og de højsalige Konger Frederik II og Christian IV, høyløvlig Ihukommelse, haver ladet opsætte, – om det da ikke skulde være bedre, at samme Reliquie blev staaende til en Antiquitet og høi Æresminde af allerhøjest bemeldte Konger, som dem har ladet bygge hos Posteriteten, [efterkommerne] ikke mindre end som de og fra Sø-kanten repræsenterer en Parade, Prydelse og Zirat for Byen helst som de ligge i lige Distance fra hinanden, mest i Midten paa den til Stranden vendende Kant af Byen, ligeledes og at samme til den Ende blive repareret og forbedrede.«⁴

Man tog imidlertid ikke hensyn til Magistratens ønsker. Strandporten var dog den sidste der faldt. Det skete først i 1786, hvor den ved en auktion den 29. april blev bortsolgt til nedbrydning. Højestbydende blev købmand Joachim Lund med 31 rigsdaler, mod at han efter nedbrydelsen havde at bringe pladsen med brolægning og andet i tilbørlig stand.⁵

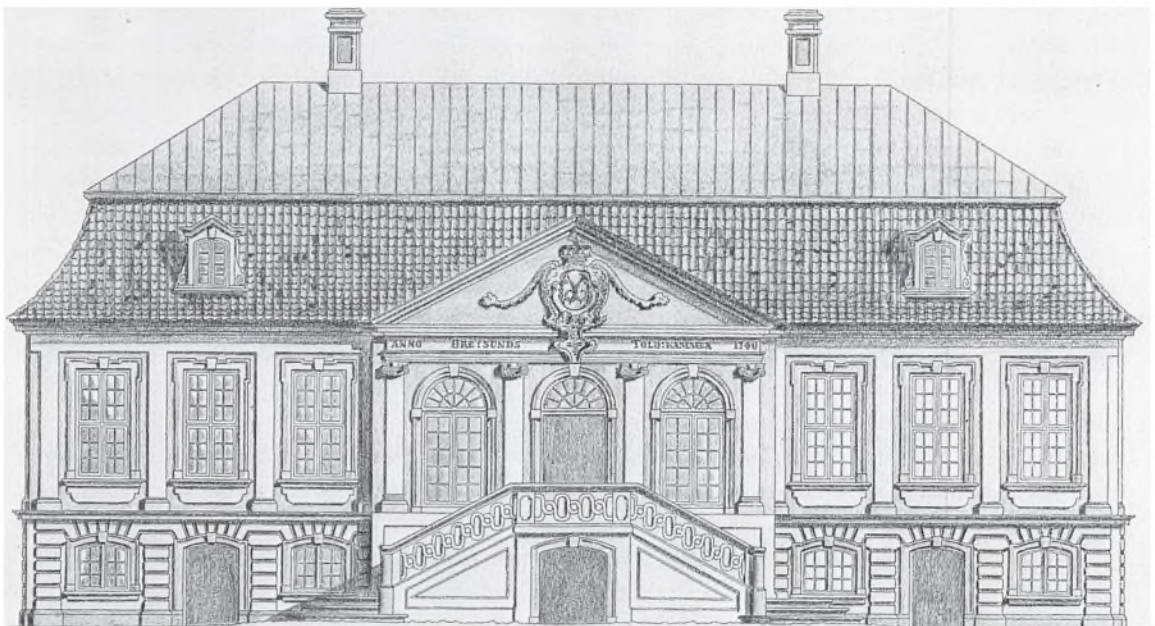
Toldboden

Ved porten lå Helsingørs toldbod. Som Boesen skriver, var det en lille bygning, men det skyldes i Boesens tilfælde ikke mindst, at han sammenligner Helsingørs toldbod med det anseelige Øresunds Toldkammer: »Her i Byen ere tvende

Toldkammere, Helsingørs eget Toldkammer, hvor de ind- og udgaaende Byens Vahre fortoldes, er af samme Beskaffenhed som i alle andre Stæder. Bygningen er ikkun liden og ligger tæt ved Broen. Noget andet er det Toldkammer, hvor Øresunds Told betales. Toldkammret [Øresunds Toldkammerbygning] er en nye Bygning, fuldført omtrænt Ao. 1742 af Kong Christian 6. Det er ey en vidtløftig Bygning, men net og ordentlig indrettet, og saaledes, at den kand give i Byen og paa Sundet en smuk anseelse.« Boesen beskriver her ganske klart forskellen mellem de to toldsteder i Helsingør, som så ofte forveksles med hinanden.

Øresundstolden var imidlertid en helt særegen told, en afgift, som afkrævedes de gennem Sundet passerende skibe. Til at begynde med var det en simpel skibsafgift, hvor alle skibe pålagdes en ensartet afgift på een guldnobel. Senere fandt man på at afkræve lastetold og værditold, hvor det var skibenes varer, der var afgørende for, hvor

Øresunds Toldkammer. Opført 1740-42 efter tegninger af N. Basse. Denne prægtige bygning i en blanding af barok og rokoko blev nedrevet i sommeren 1859 i forbindelse med en stor udvidelse af havnen. Rekonstruktionstegning udført af Lars Bjørn Madsen 1985.



stort et toldpligtigt beløb, der skulle betales til kongens kasse. At de danske konger kunne gennemtvinge og opretholde denne told, lå dels i deres voksende magt, især over for de overmægtige og kapitalstærke hansestæder, og dels i at selve skibsfarten gennem et så vigtigt stræde som Sundet til det givtige Østersømarked støt voksede. At tolden kunne holde sig helt op til 1857 skyldtes nok, at den indgik som et led i storpolitiken. De forskellige søfartsnationer spillede den simpelthen ud mod hinanden og undte ikke konkurrencerterne fordelene ved dens afskaffelse.

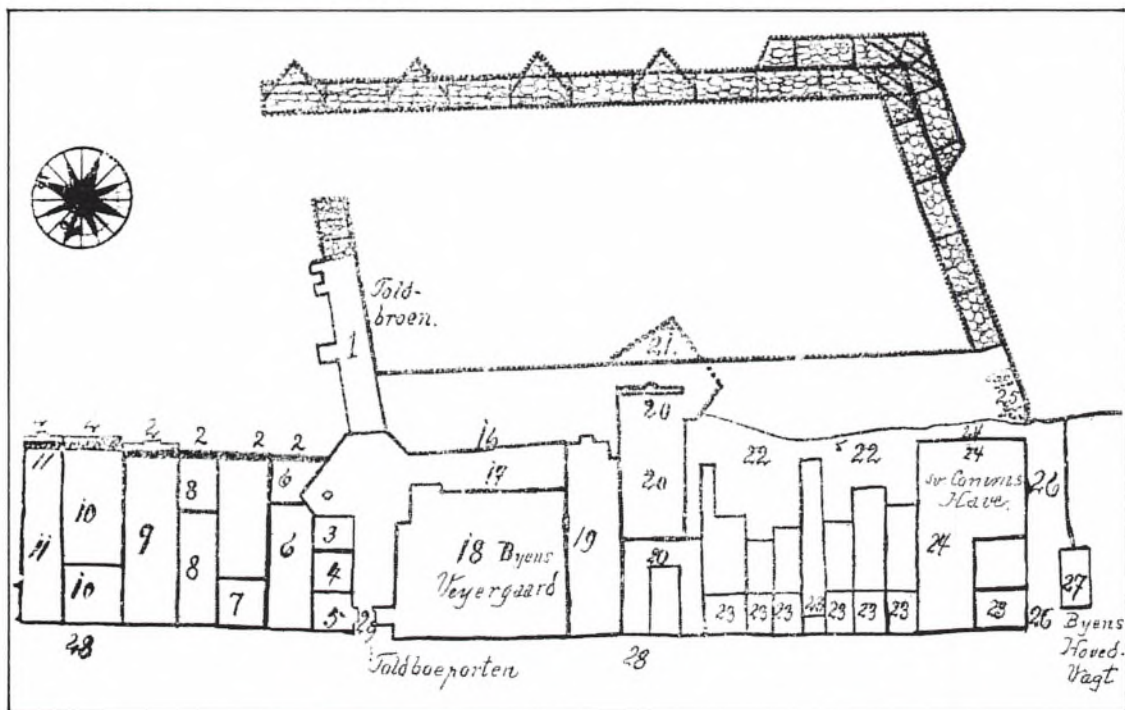
I forhold til den betydelige mængde varer, der førtes med skibene gennem Øresund, var det en forholdsvis beskeden mængde, der blev ført i land på Toldbroen til almindelig fortoldning. »Den lille Told«, kaldte men ydmygt indførselstolden, som opkrævedes på byens eget uanseelige toldkammer. Den af Boesen omtalte toldbodbygning er den første egentlige toldbod i Helsingør, som vi har nærmere kendskab til. I en brandtaxation for 1736 kaldes den for »Helsingørs ny opbygde Toldboed«. Det var en 14 fag lang bindingsværksbygning på 1 etage. Den indeholdt 4 kontorer samt et stort og et lille pakhus. Ud mod Strandgade lå en lille 7 fag lang bindingsværksbygning på 2 etager indrettet til boliger. Ejendommen ejedes af en fuldmægtig ved Rentekammeret, Hans Hansen omkring 1717, thi som det hedder i en beskrivelse for 1754: Denne Toldbod, »hvor Told erlægges for de til Byen indgaaende Vahre tilligemed Consumptions-Contoiret, som er straks derved, er ikke nogen publique Bygning, men leyes af private Folk.«⁶ I 1767 var konsumtionsforpagter Johannes Reusch ejer af bygningerne, som han udlejede til toldvæsenet for 120 rigsdaler om året.⁷

Indtil omkring 1690 var tolderne Statens embedsmænd. De opkrævede tolden på regning, som det kaldtes, og lod principielt hele det indkomne beløb tilfalde de kongelige kasser. I slutningen af Christian den Femtes regeringstid indførtes imidlertid bortforpagtningen af tolden. Det var med ønsket om, »at Toldens Regnskab ey Kongen skal besvære.«⁸ Man sparede lønudgifter til tolderne og fik tilmed en mere effektiv toldkontrol med deraf følgende øgede toldindtægter. Ved indførelsen af forpagtningssystemet blev de fleste toldere for en tid underlagt den eller de perso-

ner, som havde forpagtningen og var dermed privat ansat. I praksis vedblev de samme toldere dog ofte med at forestå toldopkrævningen, og de skulle naturligvis fortsat følge de retningslinier, som blev dem afstukket af det kongelige Rentekammer. Der var jo stadig tale om »Hans Mayestæts Toldbod«.⁹ I Helsingør var tolderen Abraham Carbon den 27. september 1705 blevet arresteret for underbalance i toldintraderne, for året 1704 med 1878 rigsdaler og 51 skilling, og for 1705 med 3220 rigsdaler og 46 skilling. Men da hans svoger i København gik i kauson for ham, blev han løsladt allerede 2 dage efter, men han bragtes på ny i fængsel den 18. oktober, da svogeren ikke havde klareret for ham. Magistraten måtte nu interimistisk overtage toldintraderne fra den 1. oktober. Rentekammeret var ikke just begejstret for denne situation, hvorfor dette i 1707 gjorde et ihærdigt forsøg på at få tolden i Helsingør bortforpagtet, hvilket da også lykkedes.¹⁰

Så snart et skib havde kastet anker, skulle skipperen henvende sig på toldboden. Tolder Hans Hansens beskedne toldbod var mere reglen end undtagelsen dengang. Ordet bod var velvalgt. Andre steder udgjordes boden af et eller to lokaler i tolderens egen bolig. Først i 1768 bestemte toldrullen, at al toldekspedition skulle foregå på toldboden »eller det til Toldens Oppebørsel anordnede sted ... og ingen anden Steds«, men det tog man ikke så nøje.¹¹ Inden skipperen foreviste sine papirer i form af konvojsedler og konnossementer fra de steder, han havde været, skulle tolderen formane ham om, at han var pligtig til at angive sine varer rigtigt og i den forbindelse gøre ham opmærksom på de gældende regler. Hensigten med denne formalitet var, at skipperne, som ikke hørte til Guds bedste børn, ikke senere kunne undslå sig med uvidenhed. Herefter skulle skipperen udfærdige en angivelse af lastens indhold. I toldrullen for 1732 finder vi et eksempel på, hvordan dette skulle gøres:

Paa Kongelig Majestæts Toldkammer udi Helsingør, angiver jeg underskrevne NN mit førende skiberom [last], kaldet NN og jeg og alle skibets redere ere bosiddende udi N, som jeg med ed bekræfte vil, om begieres, og er samme mit skiberom drægtig X læster, efter dets maalebrev, dat. X



I forbindelse med et forslag til en havn for Helsingør, indleverede major J. Themsen i 1753 denne tegning, som udover selve havneprojektet (den søndre og vestre havnearm, samt forlængelsen af Toldbroen) også er ganske interessant derved, at alle de dengang eksisterende bygninger i området omkring toldboden er indtegnet. Tilmed har Themsen angivet bygnin-gernes funktion og ejerne af disse. Det her gengivne udsnit er omtegnet af Laurits Pedersen til hans bog, *Helsingør i Sund-toldstiden*, bd. I s. 185. Numrene henviser til nedenstående fortegnelse:

1. Toldbroen. 2. Seks Bolværker »med Stenkister«. 3. Told-bodens Kontorer. 4. Toldbodpakhuset. 5. En Bygning til Strandgade. 6. Skipperberbergerer Carl Kocks Bygn. 7. Købmand og Skipperberbergerer Engelbrecht Holms Bygn. 8. Købmand og Skipperberbergerer Elias Petersens Bygn. 9. Købmand David Fenwicks Bygn. 10. Købmand William Browns Bygn. 11. Vinhandler Spruncks Have og Lysthus ud til Søen. 12. Elias Petersens Bygn. 13. Commerce(raad) Claessens Bygn. 14. Oberkrigskommissær Hansens Bygn. 15. Øresunds Toldkammers Bolværk. 16. »Bolværket langs for den af Kongen til Byens Vejergaard bortskødede Grund«. 17. Plads til Brug ved Vejergaardens Pakhus. 18. »Byens Vejergaard med sine Pakhuse ud til fornævnte Plads og øvrige Strækninger«. 19. »Købmand og Skibsberbergerer Engelbrecht Holms iboende Gaard og dens Strækning ud til Søen«. 20. »Vinhandler og Herbergerer Späth's Bygn. Haveplads og Lysthus ud til Søen«. 21. Späth's »til Beskyt for hans Lysthus« nedrammede og med Stene opfyldte Bolværk. 22.

Aaben Plads og Strandbred mod Søen. 23. »Adskillige saavel Færgemænds som andre Byens Indevaaneres bebygte Huse og Grunde«. 24. »Den svenske Kommissær Krügers Have, Lysthus og anlagte Bolværk mod Strandbredden«. 25. »Stenkars Rudera af en der for Byen i forrige Tider vaaren gammel Bro«. 26. Passagen forbi Byens Hovedvagt. 27. Byens Hovedvagt. 28. Strandgaden. 29. »Toldboe Porten eller Udgangen fra Strandgaden til Toldbroen«. – Nr. 12-15 er her udeladt.

dag, Y aar, kommende ud fra N stad, hvor jeg udi samme skiberom haver indtaget, som her udi Helsingør skal losses til efterskrevne, nemlig for NN:

- X oksehoveder fransk vin
- X læster salt
- X kister glas
- X fad med kram mærkes N
- X pakke, mærket N
- X oksehoveder fransk brendeviin
- X piber eller fade rhinskviin for NN
- X stænger jern
- X knipper hør
- X bundter hamp
- X fade tobaksblade

Denne formular skulle underskrives af både skipperen og styrmanden eller en anden, der var ansvarlig for ladningen. På grundlag heraf kunne tolderen så gå i gang med at beregne tolden, indføre varerne i toldprotokollen og udforme de nødvendige papirer. I mellemtiden havde visitøren straks ved skibets ankomst forseglede lugerne til lasten, for at der inden losningen ikke skulle blive udtaget noget heraf. Tilsvarende skulle det ved losningen overvåges, at alt gik rigtigt til. Siden skulle varerne efterses og stemples, hvorpå de skulle føres til protokols og fortoldes i overværelse af ejermanden eller dennes repræsentant, tolderen og toldbetjentene. Når det var sket, kunne de så udleveres til modtageren.¹² Udskibningen af varer fulgte på mange måder den samme procedure. Også her var princippet, at alt skulle overvåges, registreres og kontrolleres. Helsingør var et ganske indbringende toldsted; i perioden 1737-46 således kun overgået af København og Aalborg.¹³

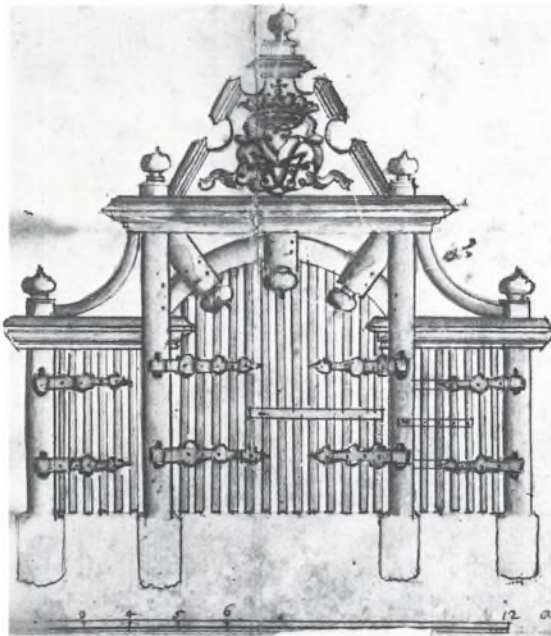
Byens porte

På Helsingørs Toldbro opkrævedes ikke kun told, men også afgifter. Medens tolden i hovedsagen blev opkrævet af varer, der passerede landets grænser, så havde man tillige forbrugsafgifterne, der siden middelalderen var blevet opkrævet jævnsides med tolden af fremmede varer som øl og vin. Efter 1660 betegnede den såkaldte accise officielt kun en havneafgift, medens forbrugerafgifterne, datidens MOMS, benævntes konsumtionen eller konsumtionen. I praksis benyttede man dog begge betegnelser i flæng. Således kaldte man ofte konsumtionsboden ved byporten for accise- eller siseboden. Mange af de indenlandske varer fragtedes til Helsingør med skib fremfor ad de dårlige landeveje, hvorfor afgiften af disse varer opkrævedes ved Toldbroen. I forbindelse med opførelsen af Øresunds Toldkammerbygning i 1740-42 har vi eksempler på adskillige regninger fra færgemænd og skippere, der fragtede byggematerialer fra København til Helsingør. I september 1740 ankom således 136 læs »smaat og stoert af bunden Tømmer og 16 lange Bielker« med båd fra København. Landevejene benyttedes dog også indimellem, selv til tungere transporter. Turen skulle dog helst ikke være for lang. Vogn-

mand Poul Larsen kørte ikke mindre end 16-20 læs grus om dagen fra omegnen til byggeriet ved Øresunds Toldkammer i maj og juni måned 1740, og her måtte han passere en af byens fire porte.¹⁴

Med Christian den Fjerdes bymur kunne Helsingør være blevet en helt befæstet by i lighed med København. Imidlertid blev muren kun fuldført mod vandet, medens landsiden blot indhegnedes af stengærder og staktiværker. Bymuren bidrog imidlertid effektivt til at hindre smugleri. Med konsumtionens indførelse efter freden i 1660 skulle der opkræves en afgift på så godt som alle de varer, der bragtes ind i byen. Derfor fik konsumtionsbetjentene deres vagthuse ved byportene, hvor afgiften opkrævedes. Herved blev også byens hegn en beskeden sikring for, at varerne nu også førtes den rette vej til byen. Med bortforpagtningen af konsumtionen havde forpagteren selvsagt stor interesse i at byens hegn og porte blev holdt vedlige, en interesse som ikke deltes af byens borgere, der skulle betale for vedligeholdelsen og som just ikke havde noget imod, at hegnet på sine steder var åbent for fri passage.

Den vigtigste af Helsingørs byporte var Københavnsporten eller Svingelporten. Den fandtes på det sted, hvor den vigtigste vej til Helsingør, Københavnsvejen eller Søndre Strandvej, mandede ud i Stengade. Efter 1780, hvor Kongevejen var blevet anlagt, fik Svingelporten selvsagt endnu større betydning. Porten var oprindeligt en simpel træbom, som dem vi i dag finder ved skovvejene. I 1723 tilbød tømrer Bendt Svendsen imidlertid generøst at bygge en ny port i stedet for den gamle. Dette kunne ske helt uden anden udgift for byen end at han blev fritaget for alle skatter og indkvartering de næste 7 år, såvel for sit hus, sit håndværk som for brugen af en lejet mølle. Magistraten tog imod tilbuddet, dog på den betingelse, at han selv skulle sørge for vedligeholdelsen af porten i samme årrække.¹⁵ Porten var gul med røde stolper og prydet med Frederik den Fjerdes kronede monogram, et ganske solidt stykke arbejde, til hvilket tegningen mirakuløst er bevaret.¹⁶ Konsumtionshuset var i 1700-årene beliggende i Stengade 9, en smuk bygning, der skammeligt blev nedrevet i 1959. Det var borger og brændevinsbrænder Johannes Christophersen, der her havde indrettet et konsumtionskontor



Tømrer Bendt Svendsens tegning fra 1723 til en ny Svingelport som mirakuløst er bevaret og nu befinder sig i Landsarkivet.

med køkken og et værelse for konsumtionsbetjenten og udlejet det til toldvæsenet. Først i 1806 kunne etaten tage sin egen nye dertil indrettede accisebod i brug. En ganske pompøs bygning tegnet af fæstningsingeniør F. Zuber.¹⁷ Bygningen lå midt på den trekantede plads, Svingelpladsen, og blev først nedrevet i 1961 efter at have tjent bl.a. som slagteristiftelsens domicil.

Byens to andre porte var Nye Kirkegaards Port og Lappeporten. Nye Kirkegaards Port lå ved Nygade for enden af Kongensgade op mod Kirkegården, der dengang var en assistenskirkegård for syge og forarmede. Her fik kancelliasessor Torben Stadz i 1738 Magistratens tilladelse til at lade opføre en konsumtionsbod eller vagthus bag grøften langs landevejen op mod kirkegården. På selve kirkegårdens areal opførtes i 1785 et beskedent vagthus, der afløste det førnævnte. Lappeporten lå ved Lappen for enden af Sct. Anna Gade og den daværende Bøddelgade, i dag kaldet Lundegade. Porten kaldtes også for Røde Port efter den farve porten var malet i. I 1779 blev der her opført en konsumtionsbod nær ved det militære vagthus på stedet. Den lille 3 fags bygning var opført på den betingelse, at den

»ikke faar nogen Connection med Vagthuuset«. Da toldbetjenten skulle opholde sig i konsumtionsboden hele døgnet, var bygningen udstyret med et køkken og »et lidet Hul til en Seng.«¹⁸ Konsumtionsboderne eller vagthusene var udlejet til konsumtionsforpagterne, men de var vist ikke meget værd. Da regeringen i 1779 valgte selv at overtage opkrævningen af konsumtionsafgifterne i købstæderne, blev Magistraten anmodet om at give en fortegnelse over byens konsumtionsboder og deres inventarier, og efter konsumtionsforpagter Johannes Reuschs egen vurdering opgives samtlige sagers værdi, indbefattet borde, stole, vejeapparater m.m. kun til 39 rigsdaler og 20 skilling.¹⁹ Det var i forbindelse med denne ændring af ejerforholdene, at toldvæsenet lod opføre den førnævnte konsumtionsbod ved Lappeporten »paa en af Magistraten anvist Plads.«

Stadig flere varer henlagdes under portkonsumtionen. Da denne samtidig mere og mere kom til at ligne tolden, såvel i opkrævningsteknikken som i tariffens opbygning, fandt General-toldkammeret det naturligt at forene disse to områder ved »Forordning om Tolden og Kiøbstæd-Consumtionen i Danmark og Norge« i 1797, hvori det hed, at »Toldvæsenet og Kiøbstæd-Consumtionsvæsenet, skjønt i mange Dele lige, have dog forhen hvert havt sin særskilte Bestyrelse, og sine særskilte Love. Saavel denne Adskillelse, som og forandrede Tider og Omstændigheder, have saaledes mangfoldiggjort Lovene og Anordningerne i disse Grene af den offentlige Statshusholdning, at det er blevet vanskeligt for menige Mand, at kiende hver sin Pligt og sin Ret. Fra nu af skal Toldvæsenet og Kiøbstæd-Consumtionsvæsenet være forenede under fælles Love, ligesom og begge ere blevne forenede under fælleds Bestyrelse, og de hidtil værende mange forskellige Anordninger for Tolden og Kiøbstæd-Consumtionen sammendrages nu til een.«²⁰

Helsingørs første havn

I slutningen af 1767 havde Helsingør endelig fået en havn. En meget lille havn, sammenlignet med, hvad byen kunne have fået, hvis et af de mange forslag, der årene forinden var indgivet, var blevet realiseret. Det var til gengæld den billigste løsning, man kunne tænke sig, idet havnen

var en udbygning af den gamle toldbodbro. Broen var dog for brøstfældig til at reparere, hvorfor man byggede den helt om. Det skete i 1764, hvor 4 underofficerer og 90 soldater fra den uundværlige og alligevel på mange måder forhadte garnison i april måned blev udkommanderet til at deltage i arbejdet. Man forestiller sig uvægerligt den tids arbejde som det rene slaveri. Imidlertid havde man sørget for at omdanne købmand Engelbrecht Holms lille materialhus, som han havde lejet af byen, til »Marketenderie, paa det Folke-
naaer de komme fra Arbeidet i Nærværelsen af Broen kunde nyde Spise og Drikke.«

Arbejdet blev udført under ledelse af kaptajn-løjtnant Bille, der også havde udført tegningerne til den ny havnebro. Toldbodbroen blev nu forlænget til 186 fod og forsynet med en 150 fod lang arm i nordøstlig retning. Ud mod vandet var broarmen forsynet med triangulære udbygninger, der skulle værne den ellers solide træbro mod havets grådige bølger og vinterens is. I slutningen af august 1766 stod broen færdig og fik allerede i oktober national betydning i forbindelse med Helsingør-Helsingborg overfarten. Da fik Bille nemlig travlt med at forsyne broen med stakitværk og porte dekoreret med »Capitalier og Vaser af nye opmalede« samt jernrækværk på trappen, på broarmen og meget mere. Hendes kongelige højhed kronprinsesse Sophia Magdalene var nemlig blevet gift med Sveriges kronprins, den senere Gustav den Tredie, og brylluppet blev holdt på Christiansborg Slot, hvor hendes bror Christian den Syvende som Danmarks ny konge var vært. Kongen ledsagede det nygifte par sammen med et stort følge til Helsingør, hvorfra de skulle sejle til deres ny hjem i Sverige. Helsingør havde selvsagt stået på den anden ende flere dage i forvejen, hvor forberedelserne med udsmykningen af den ny havnebro blot var en del af arbejdet. Disse festligheder kunne imidlertid ikke skjule den omstændighed, at byens magistrat var særdeles utilfreds med ikke at være blevet taget med på råd om den ny havn, så den kunne blive helt som byen ville have det. At byen allerede nu var blevet langt bedre stillet end de fleste købstæder, der først fik havne i 1800-årene, tog man sig ikke af. Lidt bedre blev det da også næste år, idet man fuldførte en nordre 136 fod lang havnearm, der gik fra vinhandler Spuncks ubebyggede

strandgrund (senere købmand Lundwalls ejendom, Strandgade 94, nu nedrevet) i retning af toldbodbroens hoved. Samtidig opførtes et solidt bolværk langs med den indre side af havnen, hvilket voldte ikke så lidt vanskelighed, da grundejerne måtte fjerne altaner og udbygninger mod vandet fra deres gårde. Den 21. december kunne Bille aflevere Helsingørs nye havn, en havn bygget for Statens regning, men som nu overleveredes Helsingør Magistrat til fremtidig vedligeholdelse.²¹

En ny toldbod?

Med anlægget af Helsingørs nye havn, var der en rimelig lejlighed til at vurdere behovet for en eventuel ny toldbod, og ikke mindst et ordentligt pakhus. Som tidligere nævnt, lejede toldvæsenet sig ind i konsumtionsforpagter Johannes Reusch's bygninger overfor vejerboden. Lejen på 150 rigsdaler årligt fandt Generaltoldkammeret lige lovlig høj, og man havde tilmed ingen garanti for varigheden af lejemalet. Man søgte derfor andre muligheder, hvilket følgende brev af 30. marts 1767 fra Generaltoldkammeret til geheimeråd og oberkammerjunkeren von der Lühe i Partikulærkammeret fortæller:

»Udi Helsingørs Bye er een Bygning som udi endeel Aaringer har været, og endnu bruges til Toldboed-Forretninger og Pakhuus. Men som Consumptions-Forpagter Reusch i Helsingør, som nu tilhører denne Bygning har tilkiendegivet at hand ikke for den tilkommende Tiid kand overlade sammes til Toldboed med mindre ham maatte vorde tillagt og accorderet 150 Rdl. aarlig Leye, hvorved hans Mayt.s. Cassa ville foraarsages en nye Udgift.

Op da ved Hafnen og Broen sammesteds efter indsendt Underretning ingen Huuse eller Vaaninger er som dertil findes beqvemme; Saa have Vi anmodet hans Excellence Hr. Geheime Raad Baron von Bernstorff at meddeele Os Efterretning om ikke udi Øresunds Toldboed Bygninger befandtes saadan Leylighed som til Toldboed og Pakhuus for Helsingørs Toldstæd kunde indrettes, eller og ikke een Bygning ved Siiden deraf kunde opføres; hvorpaa Os fra velbemeldte hans Excellence ved Skrivelse af 21de Hujus er tilstillet Toldkammereren ved Øre-

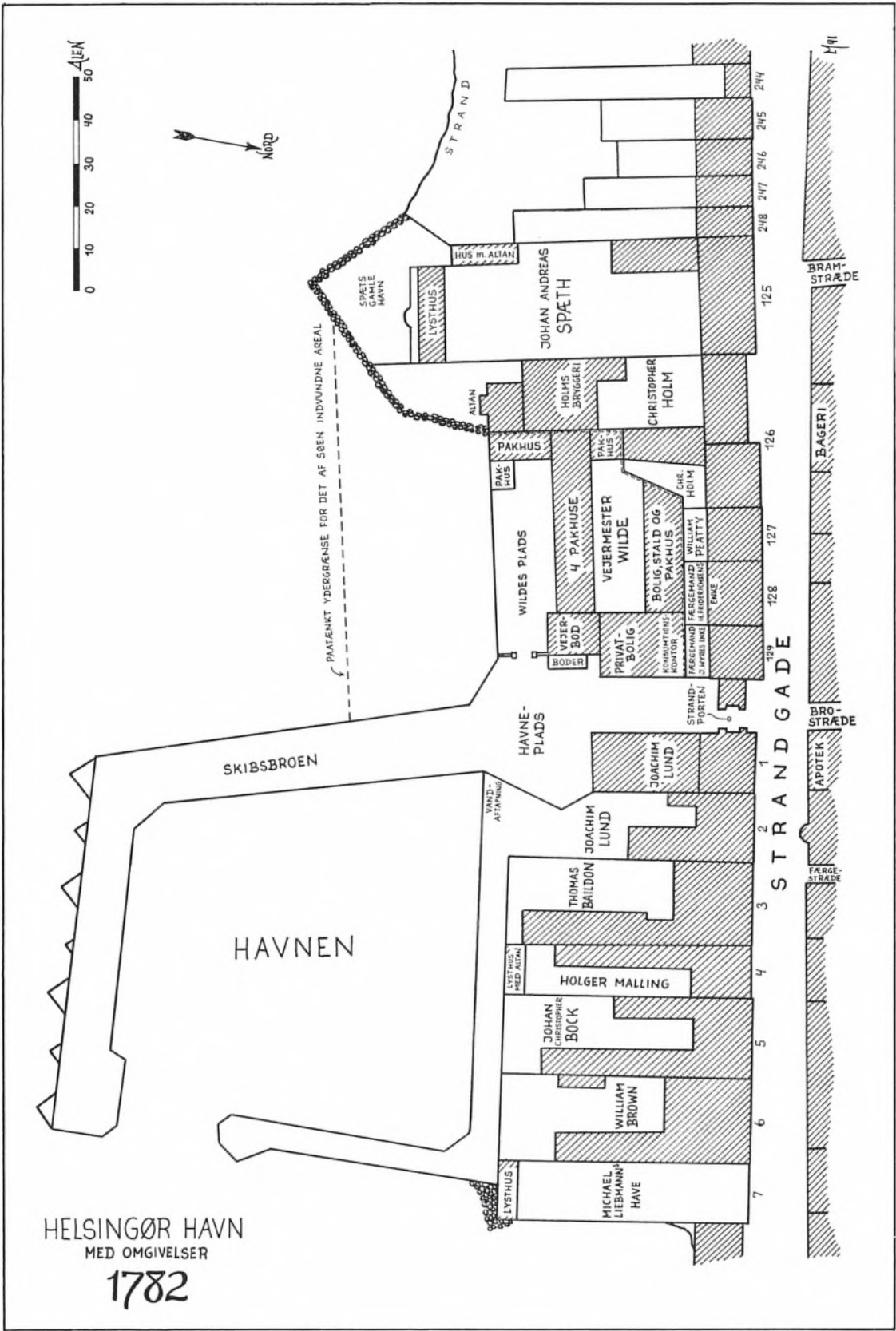
sunds Toldkammer deres derover indhentede Erklæring hvorudi meldes: At Øresund Toldkammer er aldeles ikke noget Rum til overs til anden Indretning og om endskiønt der vel lige for Toldkammeret imod Søen er en frie Plads hvorpaa kunde opsættes een Bygning til et fornødent Pakhuus, er dog samme alt for langt fra den Helsingørs nye opbygte Broe, at ikke vil kunde observeres Contrebande og Toldbahre Vahres Indsnigelse; men der imod forestiller at naar i Helsingør ved Enden af Skibsbroen blev udsøgt et beqvemt Stæd hvor een Bygning til Toldboed og Pakhuus blev opført, vilde det blive til hans Mayt.s Interesse i Tiden; thi da Mangel paa Pakhuuse der i Byen ey alleene foraarsager at Vahrene maae oplegges i Kieldere og andre ubeylige Stæder med store Afgifter, men end og af de Hamborgs offentlig tilstaar at den kostbare dyre Pakhuus Leye og deraf flydende kostbare Færgemænds og Drager Løn foranlediger dem heller at lade de Vahre som de spederer til Øster Søen gaar med Fragtvoerne over Lybech, end passere søeverts igiennem Øresund, hvorved hans Mayt.s Øresund Told og tillige den 1 Proc.ts Oplags Afgift merkelig liider. I Anledning heraf skulle Vi herved tjenstberedvilligt hos Eders Excellence fornemme om Particulier Casen i Henseende til den Fordeel udi Øresunds Tolden som Hans Mayt.s Cassa derved tilflyde ville indestaae for de halve Udgifter som til saadan Bygnings Opførelse udfordres.«²²

Selv om Lühe var kendt som en mand, der ikke sad for fast på Partikulærkassen, blev der ikke noget nyt toldkammer og pakhus i denne omgang. I stedet fik man Reusch til at give garanti for, at han for bestandig skulle vedligeholde sine bygninger til brug for toldbod og pakhus »med mindre Hands Mayestæt udi Fremtiden skulle eragte det for tienlig i Helsingør en nye Told-Boed for kongelig Regning at lade opbygge.«²³ Det lykkedes tillige toldvæsenet at få den årlige leje nedsat til 120 rigsdaler.

I 1775 havde stiftsamtmændene i en skrivelse til Magistraten af 11. april opfordret denne til »at indhente de Handlendes Tanker og Efterretning om den til Handelens Tarv bedst mulige Orden og Foranstaltning ...«²⁴ Selv om der gik det meste af et år, manglede der til gengæld intet i den lange liste over de beklagelser som de handlende,

repræsenteret ved Fr. Godenius, Michael Karck, og Arnth H. Dodt, da kunne forelægge for Magistraten. Man mente, at Helsingør, på trods af sin ideelle beliggenhed, havde »mere af end tiltaget i Handel.« En af årsagerne var toldens bortforpagtning og dens forhøjelse på adskillige punkter, hvilket næsten havde »ophævet den forhen saa levende Handel mellem Helsingør og Skaane.« Man fremlagde også forslag til handelens »Opkomst og Restauration« og blandt disse forelå en anmodning om, at der for hans majestæts regning opførtes et pakhus i nærheden af toldboden, »da der intet saadant fandtes, som var rummeligt og beqvemt nok til at modtage alt det Commissions Gods, som her til Oplag indsendtes«, og fordi de handlende ligeledes oftere var i forlegenhed med deres eget oplagsgods samt andre varer, men især var der ikke noget sted, »hvor en Ladning Salt af 60 á 80 Læster, end sige større, kunne indlegges.« At man også ønskede en større havn end den just byggede siger næsten sig selv. Toldboden var på den tid flyttet over på den anden side af Toldbodgaden i vejmester Wildes gård, idet købmand Joachim Lund af Johs. Reuschs enke, nu gift med doktor Hintze, havde købt den gamle toldbod og bygningen mod Strandgade tilligemed det forhen af købmand Carl Koch ejede nabohus, Strandgade 2.

Generaltoldkammeret synes at have taget de handlendes klage alvorligt. I et brev til borgmester Tevis Wilde fra justitsråd Ove Malling i Generaltoldkammeret af 9. april 1782 kan man læse følgende indledende afsnit: »Hr. Justitsraaden fandt jeg ved seneste Samtale enig med mig derudi, at skal Handelen i almindelighed, den saa kaldte Commissions eller Speditions Handel, i Særdeleshed, hæve sig i Helsingør, saaledes som Regieringen ønsker, og stædets Lage giver anledning til, da maae det skee ved Hielp af et stort sikkert og vel indrettet Pakhuus. Den tilstædning og at det vilde være en Velgierning af Regieringen, naaer et saadant Pakhuus for Allerhøistsammes Regning blev opført, at Byens Næring derved efter al Formodning vilde mærkeligen tiltage, til Fordeel for Indvaanere og til Forøgelse i Indkomster for Magistraten, og af disse betragtninger forekom det os begge, som de behageligen erindrer, ligeklart at Magistraten med Omhue for Byen og sig, ikke kunde eller burde andet end



Modstående side:

Kort over havnen og området omkring toldboden 1782. Rekonstruktionsforsøg på grundlag af major Themsens kort fra 1753 (gengivet side 11), originaltegningen til Helsingør Havn fra 1767 samt brandtaxationerne fra 1782 og andre bygningsarkivalier. Tegnet og udarbejdet af Lars Bjørn Madsen 1991.

af alle Kræfter byde Haanden til en saadan Indretning.«²⁵

Svaret til Generaltoldkammeret forelå den 12. april fra kammerråd Christian Magnus Olrik, der var medlem af Magistraten, og også her taler indledningen sit tydelige sprog: »Af vores Samtale troer ieg, min høytærede Hr. Justitsraaden er fuldkommen bleven overbeviist om, at ieg med megen Glæde udi mange Aar har ønsket at opleve den Tid at faa en anden Toldbod og Andre Pakhuuse opbyggede saavel til Zir for Byen som Nytte for de Handlende.«²⁶

Den gamle vejerbod

Det skulle blive vejermester Jacob Wilde, forøvrigt bror til borgmester Tevis Wilde, der fik hovedrollen i den første akt af toldvæsenets plan. Generaltoldkammeret ønskede nemlig at opføre den ny toldbod og det tilhørende pakhus på hans grund, og de ovenfor citerede to breve indeholdt netop koncept til konditionerne for overtagelse af ejendommen. Man lod samtidig gennem Magistraten tilvejebringe oplysninger om de tilstødende grundejerers adkomster til såvel deres ejendomme som til de dertil hørende strandgrunde. Jacob Wildes naboer var på det tidspunkt købmand Joachim Lund på den modsatte side af Toldbodgade, dér, hvor toldboden tidligere lå, samt købmand Christopher Holm, som var hans nabo mod vest.

Jacob Wilde var byens vejer, måler og vrager, og med hans vejerbod, der nu stod for at skulle vige pladsen for det nye toldkammer og pakhus, skulle et vægtigt historisk minde forsvinde. Vejerboden kunne nemlig føres helt tilbage til 1495, hvor rådmand og tolder Hans Pedersen ved gavebrev skænkede sin vejerbod til Helsingørs Magistrat: »Oc gör iech widerligt meth thette mit opne breff, ath iegh kennes megth athawe giffed meth fry welie oc berad hwg till ewig tiid en

myn boed, som iech hawer bigd och ær tw wæggerwm storth, ligendes twærth ywer gaden for then gard, som iech selff ibor, tiil en byes wowe meth all sin redskap, som en byes wowe bör ath wære....«²⁷ Ved skøde af 18. marts 1670 havde dernæst kommandanten på Kronborg, Eiler Holck, på Christian den Femtes vegne skænket »Taxadeur og Veyer ved Helsingørs Land-Toldboed, Anders Christensen een öde Pladz uden for Byens Muur og Strand Port« for at han skal »lade opbygge et Veyer Huus paa hans egen Omkostning.«²⁸ Endelig havde Frederik den Femte ved resolution af 20. december 1743 tilladt Magistraten at beskikke byens vejer, måler og vrager, dog således, at hans udnævnelse skulle konfirmeres af kongen. Samtidig havde kongen givet Magistraten ret til at modtage 110 rigsdaler årlig af vejerembedets indkomster, hvortil altid havde været indregnet lejen af de boder og pakhuse, der hørte til vejerboden. Vejermesteren tjente nemlig ikke kun på vejerembedet. Foruden at have fri bolig, havde han ved at udleje sine små pakhuse ud mod stranden og sine boder mod havnepladsen samt oplagsplads for ankere, kanoner med mere haft en årlig ekstraindtægt på ca. 600 rigsdaler.

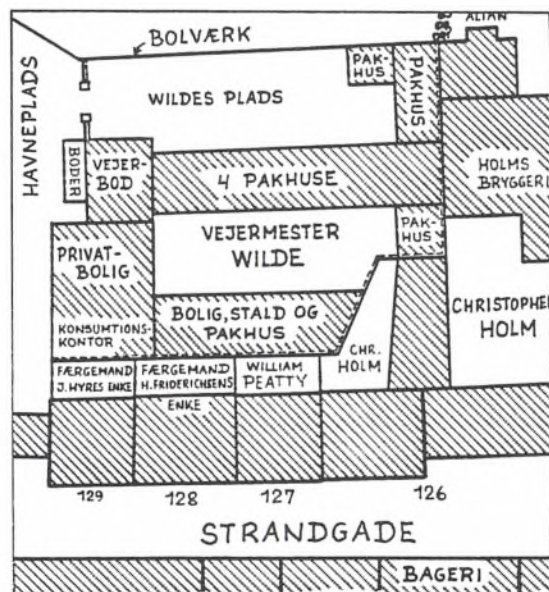
Set med vor tids øjne, har det været et ganske interessant bygningskompleks, der nu skulle nedrives til fordel for det nye byggeri. Man må formode, at en del af bygningerne i Jacob Wildes ejendom er opført med ham som bygherre, men utvivlsomt kan et par af bygningerne dateres til omkring 1670, da Anders Christensen fik overladt sin grund »tvert over for Told-Boden, imellem Stranden og Muuren« for der at opføre en ny vejerbod. Til gengæld må vi gå ud fra, at alle spor af tolder Hans Pedersens gård fra 1400-årene er blevet slettet, antagelig allerede under opførelsen af Christian den Fjerdes bymur, der stod færdig i 1627 eller senest under svenskekrigen 1658-60, hvor plyndringer og »de herlige Bygningers og skjønnne Huuses Nedbrydelse og Ruin« var en beklagelig del af krigens omkostninger.²⁹ Det synes i hvert fald at være en tom grund Anders Christensen overtog.

Jacob Wildes egen bolig lå i en 10 fag lang bindingsværksbygning ud mod Toldbodgaden. Det vil gå for vidt at gætte på, hvordan bygningen har set ud. Ifølge franskmænden Vrigny, der be-

søgte Helsingør i 1702, var der i Strandgade ikke noget, der var værd at bemærke, skønt den var tæt besat med huse.³⁰ Tiden for renaissancens smukt dekorerede bindingsværkshuse var allerede forbi, da Anders Christensen overtog grunden, og på Wildes tid var det nærmest en skam at eje et bindingsværkshus. Til gengæld ved vi fra en syns- og skønsforretning, som blev foretaget i forbindelse med afståelsen af ejendommen til kongen i 1784, hvordan Wildes ejendom var indrettet, og det er jo ganske spændende.

Beboelseshuset var to etager højt og forsynet med en kvist på fire fag. I stueetagen fandtes en forstue med bræddegulv samt et spisekammer adskilt fra forstuen ved en simpel bræddevæg. På højre side af forstuen havde konsumtionskontoret til huse i et fem fag stort lokale med indgang fra gaden. Lokalet var forsynet med bræddegulv og brystningspanel, altså et ganske præsentabelt lokale i konsumtionens tjeneste. Til venstre for forstuen lå en stue på fire fag med bræddegulv og vægge, som var beklædt med malede brædder fra gulv til loft. I stuen stod en jernbilæggerovn på jernfod. Fra forstuen kunne man gå op på anden etage, hvor man fra endnu en forstue havde adgang til et kammer og en sal. I salen var væggene beklædt med brystningspaneler og over dette med »trykket Pappier«, hvilket antagelig har været tapet limet på lærred udspændt mellem brystnings-

panelet og loftet. I salen stod en jernvindovn på jernfod. På den anden side af forstuen lå ligeledes en sal, som på det tidspunkt benyttedes til materialrum, hvorfor vi ikke får nærmere oplysning om indretningen. Fra forstuen gik en trappe videre op til kvisten, hvori var indrettet to kamre af delt fra hinanden med bræddeskivevægge. Heri stod alkover til »Sængestæder«, måske beregnet til logerende skippere. Efter en gammel vedtægt kunne vejermesteren nemlig skaffe sig en ekstra fortjeneste ved at holde skipperhus i lighed med de mange skibsklarerere og købmænd i nabolaget. Det ene af kamrene havde da også den luksus at kunne opvarmes med en jernvindovn. Resten af loftet stod ubenyttet hen. Mod gården var bygningen øget i bredden ved en bindingsværkstilbygning ligeledes i to etager. I stueetagen fandtes ikke mindre end to køkkener, det ene med bræddegulv og det andet, der var lidt større, belagt med stenfliser. Her var også en stue med vægge beklædt med malede brædder, hvori stod en jernbilæggerovn på jernfod, rimeligvis i forbindelse med køkkenets store ildsted. Den anden etage var indrettet med endnu et køkken samt to kamre. Det er tydeligt, at bygningen har tjent til udlejning, og det er meget tænkeligt, at det er i en af disse mindre lejligheder, at en hosekræmmer har boet. En sådan lejede i hvert fald et par værelser i bygningen for en årlig leje af 48 rigsdaler.³¹ Op mod vejermesterens bolig lå mod syd selve vejerboden. Det var en ni fag lang bindingsværksbygning, egentlig bestående af to sammenbyggede huse, et fire fag langt og to etager højt hus, og et fem fag langt enetages hus. I femfagshuset var vejerboden indrettet og heri var tillige et lille kontor. Selv om den store vægt må henregnes under nagelfast inventar, nævnes den desværre ikke, ligesom resten af inventaret i vejerboden forbliver ukendt for os. I firefagshuset benyttedes stueetagen til pakhus, og den anden etage til en sal med vægge beklædt med malet panel, hvilket kunne tyde på et ganske pænt lokale med fyldingspaneler fra loft til gulv og måske tilsvarende lofter. Desværre får vi ikke at vide, hvilken funktion salen har haft. Mod havnepladsen var huset øget med en halvtagsbygning af bindingsværk, en etage høj. Den bestod af seks små boder, som var åbne fortil, idet disse om sommeren blev udlejet til »Skoe-Magere og andre Professionister«, som



Udsnit af kortet side 16.

her kunne falbyde deres varer til de mange søfolk på havnebroen. Skomagerne benyttede to af boderne, medens en anden bod var udlejet til krogemagerne. Desuden ved vi, at også dragerne havde lejet sig ind her for at have plads til deres »Bære-Redskaber«. Som nævnt var udlejningen af boderne også en del af vejmesterens indkomst.

Syd for vejerboden og de små handelsboder stod et malet stakit med en port. Gennem denne kom man ind på den åbne plads ud mod vandet. Denne tjente som oplagsplads for ankre, kanoner og andet gods opfisket fra havet. For enden af pladsen lå to små pakhusbygninger, begge opført i 1779. Den ene var en bindingsværksbygning med mansardtag, og den anden var en halvtagsbygning af tømmer og brædder, begge en etage høje. Den nordlige del af pladsen afgrænsedes af en 19 fag lang bindingsværksbygning, en etage høj og forsynet med en tofags kvist. Heri var indrettet »4re diffirerende Afdeeling til Pakhuse« og over disse et stort gennemgående loftsrum. Midt i bygningen var en port, gennem hvilken man kunne komme ind på den brolagte gårdsplads. Det synes at være meget åbenbart, at en væsentlig del af vejmesterens indkomster hidrørte fra udlejningen af pakhusrum, thi også i gården fandt man flere småbygninger, hvis placering ikke nøjere kan stedfæstes, indrettet til dette formål. I alt skal der have været 13 pakhuse til udlejning. Nordligst i gården lå en 11 fag lang bindingsværkssidebygning til beboelseshuset. Denne bygning benyttedes før i tiden til bryggeri og spritbrænderi, men var nu indrettet til en mindre bolig med stue og køkken samt stald. Naturligvis var der også her blevet plads til pakhusrum. I bygningen fandtes tillige en opmuret brønd, der kunne supplere »Springvandet« på den brolagte gårdsplads. Det var ikke ualmindeligt at finde den form for »indlagt« vand i bygningerne. I Sophie Brahes Gade 5 findes stadig en velbevaret senmiddelalderlig kælder med en lignende brønd, formodentlig den eneste bevarede i Helsingør.³²

Generaltoldkammeret overtager vejerboden

I april 1782 kunne Generaltoldkammeret forelægge Helsingørs borgmester sit forslag til betingel-

serne for overtagelsen af Jacob Wildes ejendom. Man bemærkede med en løftet pegefinger, at vejmesteren, enten Wilde eller hans forgængere, i tidens løb havde bemægtiget sig en del mere plads mod vandet, end der oprindeligt var blevet tilskødet ham, hvorfor man gjorde opmærksom på, at man til enhver tid havde ret til at gøre brug af denne del af grunden »og især naar den behøves til saa almindelig nyttig Brug.« Konditionerne for overtagelsen blev forelagt magistraten samt Jacob Wilde og godkendt af begge parter efter nogle få ændringsforslag. Resultatet blev, at toldvæsenet skulle overtage Wildes ejendom efter at bygningerne var blevet takseret. Wilde skulle dog kunne forblive i vejmesterembedet med de dertil hørende indkomster af byen og målepenge for livstid. Taksationsforretningen skete den 16. februar 1784. Husene blev ikke vurderet særlig højt, men grunden »og dend aarlige Intresse som samme indbringer sin Eyere, hvis Lige ey nogen Private Bygning eller Gaard i Helsingør findes faa«, gjorde at ejendommen kunne takseres til 3500 rigsdaler. I marts tilkendegav en ny taksationsforretning, at værdien kun var 3000 rigsdaler, en afgørelse som Wilde ikke kunne godtage, da han var »en fattig Mand«, og forskellen på de to beløb var for stor for ham at kunne bære: »Jeg forlader mig paa hans Kongelige Majestæts og det høye Collegii Retfærdighed og Billighed, at de ikke tager min Ejendom fra mig, hvorpaa jeg har anvendt anseelige Bekostninger og hvoraf ieg til Indkvarterings og andre Byens Skatter har contribueret lige ved andre Indvaanere, der have Eiendomme, uden derfor at give mig saadan Erstatning, at ieg kand være skadesløs.«³³ Generaltoldkammeret kunne tilbyde Wilde 2200 rigsdaler i erstatning for bygningerne. Wilde skulle så selv sørge for nedbrydelsen mod til gengæld at få rådighed over bygningsmaterialerne. Denne afgørelse var Wilde ganske tilfreds med; dog ønskede han som en »gældbunden Mand«, at modtage nogle hundrede rigsdaler yderligere i erstatning til dækning af de udgifter, som nedbrydelsen ville påføre ham. Wilde skulle snarest og senest til påske flyttedag 1784 fraflytte sin bolig og inden da opsige alle sine lejere og brugere af pakhusene og boderne. Som kompensation for den derved mistede lejeindtægt, blev han i stedet befriet for de 110 rigsdaler, som han årligt skulle

svare Magistraten ifølge resolution af 20. december 1743. Også her forsøgte Wilde at redde sig et ekstra tillæg på 250 rigsdaler årligt, da »mit Levebrød har været af Pak Huusene, da mine Indkomster af Tiennesten er saa overmaade ringe, at samme ikke er tilstrækkelig til Huus Leye og Ildebrand.«³⁴ Det er forøvrigt ganske interessant, i hvert fald lokalhistorisk set, at se den liste, som Wilde i april 1782 udfærdigede over sine indtægter ved vejerboden:

Chr. Nørregaard for hans Krambod	48	–
for hans sovekammer	12	–
Consumptions Contoiret	36	–
Madame Kramer	25	–
De smaae Pak-Huuse:		
Walter Wood	40	–
Consul Gløerfeldt	24	–
Meulengracht & Diston	20	–
Brown	20	–
Lindenhagen	20	–
Schuttelwort	20	–
De gamle og store Pak-Huuse:		
Holm	20	–
Spæth	12	–
Consul Gløerfeldt et Compagnie	30	–
Commisair van Deurs		
et Compagnie	30	–
Consul Fenwick	30	–
Lund et Compagnie	36	–
Spruncks Arvinger	16	–
Dotd	30	–
Cadday	30	–
Commisair van Deurs		
for et Pak-Loft	13	–
Endvidere:		
For Dragerne	7	–
Skoemageren	10	–
Krogemageren	11	–
Madam Keils Plads	2	–
Ankere og Kanoner	10	–
Vejerboden	120	– ³⁵

Wilde fik tilsyneladende, hvad han ønskede i sagen. I hvert fald foreligger der ikke flere klager eller ønsker fra ham. Hvad angår Magistraten, der nu måtte give afkald på de 110 rigsdaler i

årlig indtægt fra vejermeisteren, så kunne den nu fremover modtage beløbet af kongens kasse. De nærmere omstændigheder fremstilles i det tidligere omtalte brev fra Generaltoldkammeret af 9. april 1782:

»At Hans May.tt derimod paatager sig at bonificere den nu værende Magistrat for dens Embeds Tid disse 110 Rdl, paa den Maade, at man antog et proportioneret Tal af det den halve pro Ct. Magistraten i de 10 sidste Aar har hævet af Commisionair Oplags Godset, har beløbet, hvilket kan antages for det, som Oplaget i sin nærværende Forfatning kan afgive aarlig til Magistraten; hvad den halve pro Cent derover beløb sig i den tilkommende Tid, skulde være Magistraten til Erstatning for de tabte 110 Rdl, naar det gik dertil eller derover, men naar det ikke naaede til de 110 Rdl, da skulle den Kongel. Kasse dertil completere det i den nærværende Magistratum Embeds Tid, saaledes at enhver fik sin en hørende Andeel. Men efterhaanden som Medlemmerne af den nærværende Magistratur afgaae, skulde den Kongel. Kasse ikke i Tilfælde at noget i de 110 Rdl. manglede completere hans Andeel for Eftermanden. Herved vilde da den nærværende Magistratuer altid være vis paa sine 110 Rdl, og havde tillige Adgang til Overskuddet som kan ventes ved en meere udbredt Handel, og den tilkommende Magistratuur, som ved denne udbredte Handel vist vil have Fordele, behøver ikke at forsikkres for Tab.

At da Magistratens hidtil havde Fordele af Veiermester Tiennesten saaledes forsikres den og der ved den nye Indretning endnu aabnes flere Emolumenter [biindtægter] for bemeldte Magistrat, saa kunde Hans May.tt derimod heretter besætte Veiermester Tiennesten som ikke vil kunne afgive noget til Magistraten, i hvilket Fald den maaskee burde forbindes med andre Forretninger i Pakhuuset, hvilket ikke kan skee, naar den ei besættes af Kongen, men da kunde derimod fra Kammerets Side sørges for, at den Person, Schythe, [Simon Schiødt] som nu har Forsikring af Magistraten om at succedere den nu værende Veiermester blev befordret til en for ham passende Tienneste, saasom en Obertoldbient eller Controlleur Tienneste, og at denne befordring skeede strax, dertil kunde kammeret gierne byde Haanden.«³⁶

Magistratens allerunderdanigste svar på disse sidste to punkter er ganske fornøjelig læsning:

»Magistraten har havt alt for mange kiendelige og stor naadige Prøver paa Hans Kongl. Maj.ts allernaadigste Naade imod dem og det høye Collegii Retsindighed, end at de nogensinde kunde fatte den allermindste Afgang udi vores, i Proportion imod mange andre Embeds-Mænd, ringe Indkomster, allerhelst bekiendt, at Magistraten herstædes ikke er aflagt med nogen vis Løn, eller haver, som paa andre Stæder deres Indkomster næsten ene og alleene bestaaer udi det, hvad som vi af Accise, Recognition samt Veiermester Tiennesten fra umindelig Tiid Nydt haver, og ved senere Kongl. Benaadninger ere forundte, og derfor lever i det glade Haab, meere at nyde Naades Velgierninger end Tab; Vi negte ikke, at det efter at Anseelse er, og vi tror at det høye Collegium naadigst billiger at det er et stort Tab at miste de Aggrement og den os forundte høy Kongl. Benaadning, herefter at beskikke ved forefaldende Vacance en ny Veiermester, hvorved vi havde den uskattelige Fordeel og Lykke, at kunde komme een eller anden af vores eller anden Familie trængende eller ulykkelig Mand til Hjælp; Men uagtet alt dette glæder vi os ved at kunne som troe og redelige Embeds-Mænd fremvise vores underdanigste Redebonhed til at rødde af Veien de Hindringer, hvorved det høye Collegii høyest priiselige intentionerede Anlæg til Nytte saavel for Hans Maj.ts samtlige Undersaatter som Handelens Flor kunde findes. Vi fortror os i eet og alt til det høye Collegii naadigste Fortale for os, og ere som lydige Undersaatter fuldkommen fornøiede med vores Allernaadigste Konges Befaling, hvorunder vi submittere det alt uden Hensigt til den omtalte og omskrevne Refusion af de 110 Rdl. formedelst Recognitionens Forøgelse eller Forringelse.«³⁷

I april 1783 var man i Generaltoldkammeret langt fremme med planerne om en ny toldbod og pakhuis i Helsingør. I et brev til Magistraten meddeler man, at for at få plads til »det Pakhus, som i Helsingør for offentlig Regning mueligen kan blive bygget, vilde det være fornødent at trække et Bolværk fra Toldbodbroens søndre Side lige over til den uden for Spæths Grund gjorde Indpæling 32 alen ud i Søen fra det nuværende gamle Bolværk at regne, og at opfylde Pladsen

inden for det nye Bolværk. Denne nye Plads som opfyldes, kom da til at gaae forbie den Bygning, Lysthuus, Haugeplads og Fortoug, som har tilhørt eller tilhører Holms Arvinger, og at støde med Enden til Spæths Grund og bemelte Indpæling. « Man bad derfor Magistraten om oplysninger om ejerforholdene og om, hvorledes Magistraten kunne deltage i projektet.³⁸

Christopher Holm, købmand og eligeret borger, var vejerbodens nærmeste nabo. Han ejede en anseelig grund med flere bygninger, både ud til Strandgade (B 126, senere Strandgade 78) og mod vandet. Han havde arvet ejendommen efter sin fader Engelbrecht Holm, som i 1760'erne var involveret i en næsten to år lang strid med Magistraten om et bolværk, som han havde bygget 25 alen ud i vandet og dermed dannet sin egen private havn i mangel af en sådan. Magistraten ville imidlertid ikke tolerere, at de private bolværker nåede så langt ud i søen som Toldbodbroen. Enden på striden blev, at han pænt måtte fjerne sit bolværk.³⁹ Nu var det så sønnens tur til at acceptere nye indgreb i privatlivets fred. Helt ude mod vandet havde Holm bygget sig en stor veranda med udsigt over sundet, så det var forståeligt, at han ikke var ubetinget tilfreds med pludselig at skulle have denne liggende langt inde på land. Samme problem havde hans nabo Johan Andreas Spæth, som foruden købmandshandel, også ernærede sig som herberger. Det var faderen, sukkerraffinadør, rebslager og købmand Johan Adam Spæth, som i 1746 havde fået privilegium på værtshus »for Reisende i fornødent Antal«. Spæth kunne tilbyde værelser i sin nye bygning ved stranden for fornemme rejsende til en pris af fire mark for een dag og een nat.⁴⁰ Også Spæth havde opført et anseeligt bolværk til beskyttelse for sit lysthus og herberg, men dette bolværk havde han tilsyneladende fået lov til at beholde. Spæth havde ofret en ikke ubetydelig sum på at nyopføre sit hus mod Strandgade (B 125, senere Strandgade 78) og var ikke begejstret for en forringelse af ejendommens værdi. Både Holm og Spæth blev af Magistraten opfordret til at give møde og komme med deres eventuelle indsigelser mod det nye projekt, eller som Generaltoldkammeret udtrykte det, at man kunne »modtage deres positive Erklæring. « En slags lokalplan ville man vel kalde det i dag. Der gik dog tre mæne-

der, før man fik et møde i stand. Holm var rimelig positivt indstillet; dog blev man enige om at undersøge »om den igiennem Holms Gaard løbende Rendesteen, naaer for dens Udløb ved den nye Bygning bliver sørget« ville være det eneste problem at løse. Spæth påberåbte sig nogle ikke nærmere definerede rettigheder, som kunne være til hinder for projektets gennemførelse. Disse skulle være sikret ham ved en højesteretsdom, hvorfor dette forhold nærmere skulle undersøges. Man har lov til at gætte på, at det drejede sig om bolværket.⁴¹

Landvinding

Hverken Holm eller Spæth fik dog anledning til at ændre på Generaltoldkammerets plan. Man gik i slutningen af 1783 i gang med opførelsen af et 82 alen langt bolværk fra Toldbodbroen til Spæths bolværk og i »Tvær-Linie til Holms Bolværk 24 al. 9 Tom. i lige Høide med Toldbodbroen.«⁴² Arbejdet blev udført af den Københavnske hoftømmermester Andreas Pfütznér og skulle være tilendebragt i løbet af 12 uger. Bolværket bestod af nedrammede tilspidsede planker, der senere viste sig at have den mangel ikke at være sammenfugede. Den 4. februar kunne der holdes syn og skøn over det færdige bolværk, hvorefter opfyldningen af det indvundne areal kunne begynde. Forinden havde man i bunden ud mod bolværket anbragt 250 fasciner, hver fem alen lange og en fod tykke for at styrke bolværkskonstruktionen. Desuden havde Pfütznér sørget for ved det mindre bolværk at udlægge blåler »til Toldbodbroens Conservation«. I 1783 havde generalkrigskommissær Sehested ved kongelig resolution fået overdraget opsynet med toldvæsenet i Helsingør og dermed også bygningsarbejdet. Henning Gether, fuldmægtig ved Helsingør Toldbod, havde derfor æren af at kunne overrække sin nye overordnede den store nøgle til toldbodporten mod Strandgade. Det er ikke godt at vide, hvad Sehested skulle med denne nøgle, da han senere klager over, at porten altid er åben og kun bevogtes af en enkelt skildvagt. Til gengæld anser han »baade Porten og Stakitværket, som indhegner Toldbodbroen og Havnen for ganske udygtig, da hele Byen er aaben, især under det nye Bolværk gør en gandske aaben Plads fra Søen af paa den

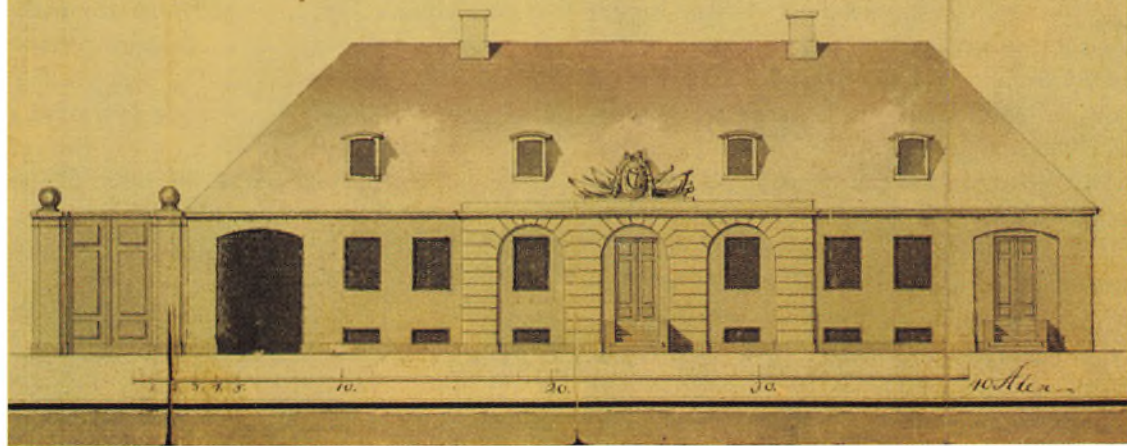
Side af Broen og denne Port ved at blive lukket om Aftenen forbyder Betjentene at have Opsigt paa Broen om Natten med utilladelig Trafique, hvorved de nødes at søge andre Indgange til Byen og derved undgaaer Undersøgning.« Sehested beder derfor om tilladelse til at fjerne både port og stakitværk, og foreslår, at materialerne enten sælges ved auktion eller benyttes til den lovede indhegning af Holms grund, der jo efter opfyldningen af det indvundne areal var blevet nabo til toldvæsenets grund.⁴³

Den ny toldbod opføres

I marts 1784 havde Generaltoldkammeret modtaget overslag og tegninger til toldbodpakhuset samt »en Bygning til Veierbod, Told- og Consumtions Contoir m.v. og til en Vagt«, altså toldbodbygningen. Disse papirer blev nu tilsendt Rentekammerets Bygningsadministration til nærmere eftersyn. Her kunne man pege på en del mangler, både ved tegningerne og i overslagene. Disse mangler fik man afhjulpet ved at »forfatte 2de Klapper [pålimede lapper, der kunne løftes fri af originaltegningen] med Profil-Tegninger« til pakhuset og et nyt overslag over arbejdet og materialerne i »samtlige Professioner«, beløbende sig ialt til 16.382 rigsdaler og 48 skilling for begge bygninger. Man var dog forbedret på, at beløbet kunne blive op til 17.000 rigsdaler, da man ikke kunne vide, hvor omfattende piloteringen ville blive.

Den første bygning, der skulle opføres, var toldboden. Det betød at vejermester Wildes bolig nu måtte nedrives, fordi arealet skulle benyttes til oplagsplads for byggematerialerne, og sidenhen skulle pakhuset optage arealet. Sehested kunne meddele, at Wilde allerede var ved at gøre klar til at flytte. Han havde lejet pakrum andre steder i byen og havde også fundet sig et passende sted at bo. Sehested anbefalede for god ordens skyld Generaltoldkammeret, at Wilde blev beordret til at begynde med nedbrydningen af bygningerne så hurtigt som muligt, da Sehested mente, at dette arbejde ville forgå med »Langsomhed« og derved forsinke nybyggeriet. Wilde kunne til gengæld se frem til en ekstra fortjeneste ved at sælge kampesten fra bygningernes fundamenter til brug i den ny toldbodbygning. Byg-

Facade til Helsingørs Tøjs. Huse. Contoir og Sagt. Bygning.



Den approberede facadetegning til toldbodbygningen fra 1784. Bemærk sporene fra de 3 udraderede tagvinduer. Rigsarkivet.

ningsadministrationens folk havde nøje gennemgået tegninger og overslag til toldbodbygningen og rettet de mangler, der var ved disse, heriblandt tagvinduerne, som tankeløst var blevet anbragt på en sådan måde, at det midterste af de 3 vinduer skjulte sig bag det sandstensrelief, som skulle pryde gesimsen over bygningens midtparti. Den 15. maj 1784 kunne Bygningsadministrationen meddele Magistraten i Helsingør, at der ville blive afholdt licitation over toldbodbygningen og pakhuset den 27. maj »udi Bygnings-Contoiret i forrige Posthusgaard«, som skal have ligget i Brostræde.⁴⁴

Billigst var den lokale tømrermester Kratzsch, der kunne påtage sig at opføre bygningen for 4898 rigsdaler, hvilket var 52 rigsdaler lavere end overslaget. Kratzsch fik hermed entreprisen.

Kun tømmermaterialer var ikke indbefattet i prisen, hvilket skyldtes den specielle omstændighed, at generalkrigskommissær Aagesen fra København havde leverancen af alt tømmer til de kongelige bygninger ifølge en resolution af 22. oktober 1783. Den endelige pris for bygningen ville derfor andrage 6885 rigsdaler. I juni måned kunne bygningsadministrationen bede Kratzsch om straks at gå i gang med arbejdet. Tegninger, overslag og konditioner kunne han se hos Sehested. Samtidig tilskrev man Aagesen om at levere det nødvendige tømmer til bygningen. Kratzsch var ikke ubetinget tilfreds med, at han først kunne komme i gang med arbejdet, efter at han havde modtaget meddelelse om approbationen den 12. juni, hvilket var »meget sildig paa Aaret til at begynde med Slig en Bygning.«⁴⁵ Først i slutningen af juni ankom de pommerske fyrrebjælker, der skulle anvendes ved piloteringen, med skib fra København. Inden nedramningen af pælene, eller de såkaldte Pahlholter, kunne begynde, måtte man først anskaffe pumpeværk

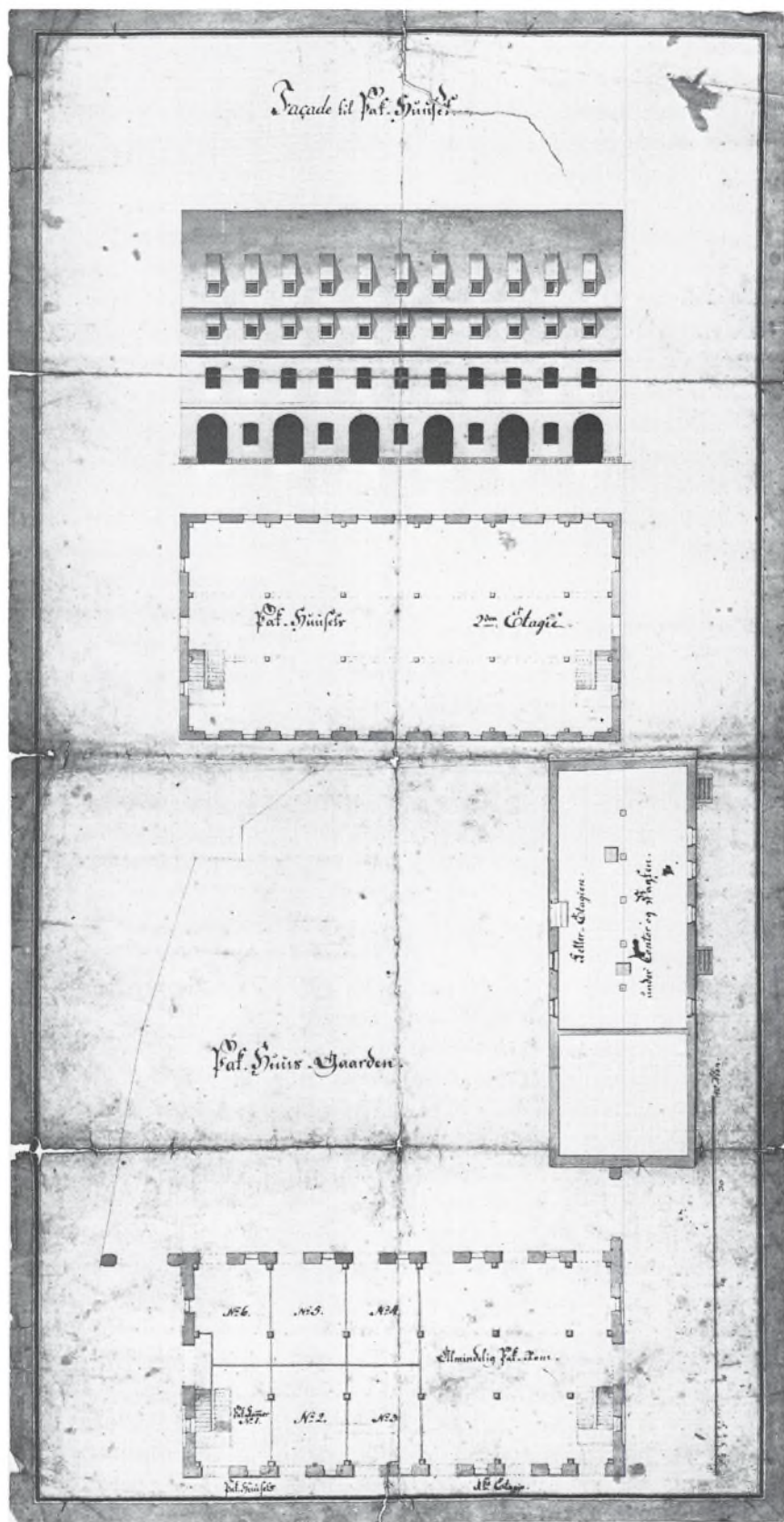
for at fjerne det vand, der samlede sig i udgravningen. Det var en af byens engelske købmænd, John Diston, der stod for udlejningen af et sådant maskineri. Man havde oprindeligt besluttet, at piloteringen skulle omfatte grunden for både toldbod og pakhús, men den særdeles regnfulde sommer dette ár, gjorde sit til at Kratzsch fik rigeligt at se til for blot at søge tidsplanen for opførelsen af toldbodbygningen overholdt. Den 27. juli arbejdede 11 daglønnerne [daglejere] særdeles flittigt på at få afsluttet piloteringen denne dag, hvilket lykkedes, da de til deling fik udbetalt en mark og otte skilling i »Drikke-Penge« mod at blive færdige, et beløb, der svarede til een mands dagløn. Alt tyder på, at Wilde til gengæld ikke var blevet færdig tids nok med nedbrydningen af sin gamle bolig, som Sehested havde forudset. I hvert fald manglede man oplagsplads til byggematerialerne, hvorfor man måtte ty til pladsen foran Øresunds Toldkammer og acceptere udgiften til soldater og daglejere for transporten frem og tilbage. Byggematerialerne kom i en stadig strøm med skib til havnen, så det er forståeligt, at Kratzsch med bekymring kunne se frem til endnu en væsentlig forsinkelse af arbejdet. I august synes murerarbejdet dog at være så vidt fremskredet, at tømmer- og snedkerarbejdet kunne begynde. Tømmerne havde forinden afbundet tømmeret på byggepladsen, efter at savskærerne havde gjort deres del af arbejdet henne på pladsen foran Øresunds Toldkammer. Det havde været spændende, om kilderne kunne fortælle lidt mere om dagligdagen på byggepladsen, men det er noget vi må tænke os til. Når man i regnskaberne finder penge afsat til »Rambukkenes og Tougenes Vedligeholdelse ved Pilotagen«, så er det dog ikke svært at forestille sig, hvor mange der har måttet slide med at nedramme pælene i den fugtige grund. At arbejderne da også i ny og næ har fået sig en tår over tørsten er vel forståeligt, i hvert fald set med vor tids øjne. Således mistede tømmerne den 19. juli en halv dags løn, fordi de havde moret sig ved »Sviir«.

Bygningen skulle ifølge licitationsbetingelserne stå færdig til indflytning den 15. oktober, men det stod nu klart for Kratzsch, at han ikke kunne opfylde denne betingelse. Den 5. september 1784 bad han derfor Generaltoldkammeret om at få udskudt datoen en måneds tid. Generaltold-

kammeret kunne hertil svare, at man kunne acceptere, at bygningen stod færdig den 1. november. Hvis Kratzsch imidlertid ikke overholdt denne tidsfrist, ville han blive idømt en »Mulkt af 10 Rdlr, i det Mindste for første Uge som overskrides og siden dobbelt op for de følgende Uger indtil Arbejdet fuldføres.«⁴⁶

I begyndelsen af oktober var otte svende og to drenge i fuld sving med at udføre forskallingsarbejdet i kælderen, et arbejde, der gav dem en dagløn tilsammen på tre rigsdaler og fem mark. En læredreng fik dengang to mark og otte skilling for en dags arbejde, medens svenden fik tre mark. Håndlangerne eller arbejdsmændene måtte nøjes med én mark og otte skilling. Der synes ikke at have været forskel på lønningerne i de enkelte, i byggeriet involverede fag. Den 16. oktober var gesimsen sat op. Sehested skulle sørge for, at kakkellovnen til bygningen blev anskaffet i tide. Dette var imidlertid endnu ikke sket ved slutningen af oktober, hvilket viste sig at have mindre betydning, da skorstenene først var færdige den 3. november! Ikke desto mindre beklagede Kratzsch sig over den sene leverance af ovnene, da disse skulle have sikret en hurtigere udtørring af det indvendige pudsarbejde på vægge og lofter. Selv om tidsfristen nu var overskredet, slap Kratzsch tilsyneladende for dagbøderne, da de arbejder, som stadig manglede, ikke var indregnet i projektet, men derimod var et spontant ønske fra Generaltoldkammeret. Således skulle der føres en trappe fra vejerboden op til loftet, for at man kunne have mulighed for at udnytte tagetagen til oplag af effekter som f.eks. brænde. En mere hensigtsmæssig løsning som et brændeskur i gården kom åbenbart ikke på tale. I slutningen af november var det kraftige gulv i vejerboden som det sidste blevet lagt og brolægningen i kælderen færdig.

Den 2. december, medens de arbejdsomme soldater fra garnisonen pudsede bygningens vinduer rene til en konkurrencedygtig løn, og to daglønnerne var i fuld gang med at anlægge fortovet foran bygningen, kunne en tilfreds Sehested sidde på sit kontor og lade skriveren udforme et brev til Generaltoldkammeret, hvori han anmodede om at få foretaget en snarlig besigtigelse af den nyopførte toldbodbygning. Det skulle helst være håndværkere fra København, da Helsingør-



Den approberede facade-tegning til pakhuset samt grundplan af kælder og stueetage til toldbodbygningen og 1. og 2. etage af pakhuset. Tegningen fungerer samtidig som beliggenhedsplan for de to bygninger. På den tid var det ikke ualmindeligt at udstyre tegningerne med såkaldte »klapper«, hvorpå de »skjulte« detaljer var indtegnet, eller som her, hvor kelderetagen til toldbodbygningen vises på klappen. Slår man den op, kommer stueetagen til syne. Det burde egentlig have været omvendt. Rigsarkivet.

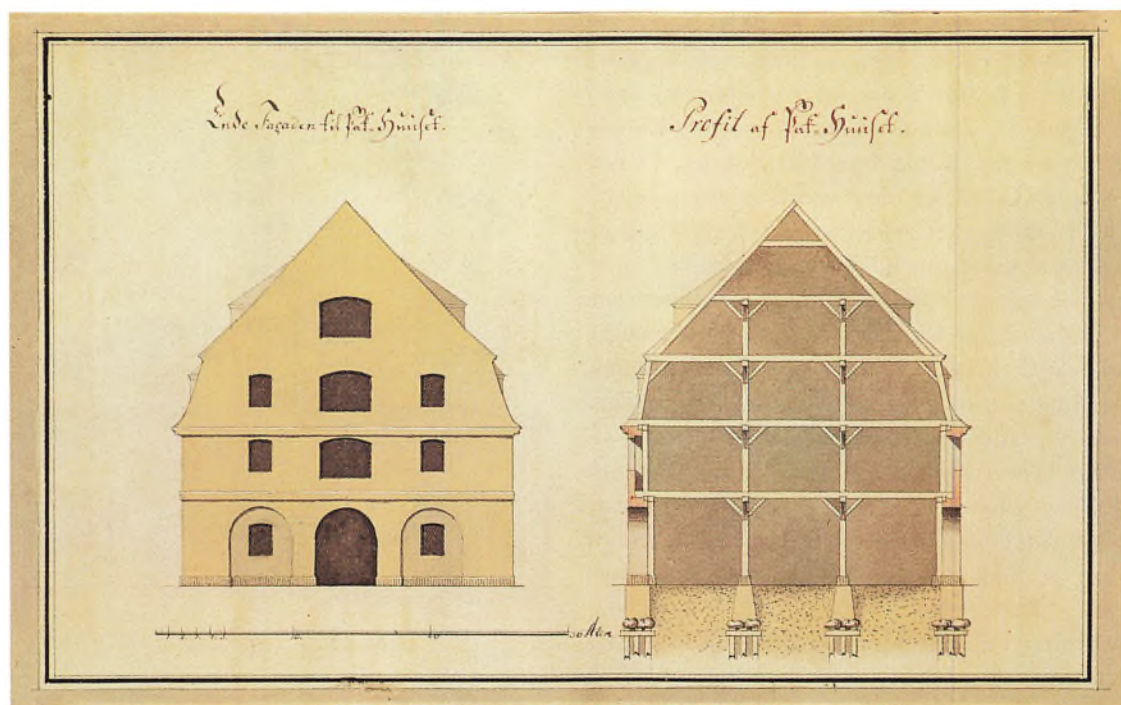
ske mestre, »for endeel enten Interesse i Entreprisen eller haver havt med Bygningen at gjøre.«⁴⁷ Den 27. december var tømrmester J. C. Suhr og murermester M. H. Petermann vel ankommet med vogn den lange sandede vej fra København og kunne tage bygningen i øjesyn i nærværelse af Svanstrup, der til gengæld for grundigt arbejde kunne divertere de ærede håndværksmestre med tre flasker god rhinskvin indkøbt til lejligheden for en rigsdaler, fire mark og otte skilling! Bygningen blev da også bedømt at være »forfærdiget vel og forsvarlig«.⁴⁸ Petermann hørte forøvrigt til den skare af ansete Københavnske håndværksmestre, der arbejdede efter det arkitektoniske grundlag, som arkitekten C. F. Harsdorff skabte i 1770'erne, og som tydelig har præget toldbodbygningen, hvilket vi senere vender tilbage til.

Pakhusbygningen opføres

Nu gjaldt det opførelsen af det tilhørende store pakhus, som skulle ligge umiddelbart syd for den ny toldbodbygning. Allerede i oktober havde Generaltoldkammeret anmodet Bygningsadministrationen om, at pakhuset skulle opføres næste år, altså 1785, følgende de overslag og tegnninger, som allerede var udarbejdet og godkendt i april 1784. Den 2. oktober blev der afholdt licitation over pakhuset, og også her løb Kratzsch af med sejren, idet han kunne påtage sig at opføre bygningen for 9348 rigsdaler. Hertil kom, ligesom det var tilfældet med toldbodbygningen, Aagesens privilegerede leverance af tømmer. I november besluttede Generaltoldkammeret, at der kunne »udflaades Tømmer til Helsingør allerede i Aar, for dér at være i Beredskab ved Piloteringens Begyndelse.«⁴⁹ Tømmeret kom fra Østersøområdet og bestod af 200 stk. palholter, 100 stk. pommerske bjælker, 4 spær og 50 tylder 12-fods danske brædder. Flåden af tømmermaterialer lå den 16. december klar til afsejling fra Københavns havn, så snart vejret tillod det. Den 28. december 1784 fik tømrmester Kratzsch besked om, at han principielt kunne gå i gang med byggeriet for den lovede pris. Han kunne besigtige tegningerne, overslaget og konditionerne hos Svanstrup. Det blev en lang og kold vinter, der satte sit præg på den første del af året

1785, men den 26. januar var grunden alligevel afstukket, og savskærere og tømreere var i fuld gang med at tildanne det svære tømmer. Den 29. april kunne piloteringsarbejdet begynde. Den hårde vinter havde betydet, at de flensborgske mursten, som skulle bruges til bygningen, ikke kunne leveres, og da prisen på disse tillige var urimelig høj, anmodede Kratzsch om at få lov til at anvende Helsingørske mursten til bygningens fundament. Generaltoldkammeret kunne svare, at de Helsingørske mursten kunne benyttes »indtil Overkandtten af den hugne Sandsteens Sokkel, da det ikke i nogen Maade kan skade Bygningen, hverken i Hensigt til Anseelse eller Styrke.«⁵⁰ Man får heraf ikke just indtrykket af, at det ærede Generaltoldkammer nærede den allerstørste tillid til de lokale teglværkers produkter, så Kratzsch har sikkert som lokal håndværker følt en vis stolthed over, alligevel at have kunnet give et Helsingørsk teglværk en god ordre. Hvilket teglværk det har været, oplyser kilderne desværre ikke, da regningen kommer fra en underleverandør. Der var blevet en del tømmer til overs fra toldbodbygningen, som kunne anvendes til pakhuset og det har muligvis betydet, at Aagesen i første omgang har leveret for lidt tømmer. I hvert fald måtte der snarest »udflaades« mere tømmer, hvis arbejdet på pakhuset ikke skulle gå i stå. Opførelsen af pakhuset forløb rimelig planmæssigt. Murerarbejdet startede i maj, og i denne og den følgende måned lossedes de mange mursten til pakhuset; alene i juni lossedes der mursten i 19 dage. I august var man nået så vidt, at stilladserne omkring bygningen kunne stilles op, og i oktober kunne tagspærene rejses. Det er formentlig blevet fejret af nogle få indviede. Regnskabet oplyser i hvert fald om køb af tre flasker vin den måned. I december var taget færdigt; de sidste 200 tagsten købes den 2. december. I januar 1786 stod den store bygning endelig færdig. Bygningsadministrationen kunne den 28. januar 1786 anmode om, at en synsforretning måtte blive foranstaltet. Dette skete den 20. marts af murermester Møller og tømrmester Suhr, der kunne meddele, at også denne bygning var lavet, som den skulle.

Mellem toldbodbygningen og det store pakhus, skulle der anbringes en stor port med tilhørende murede portpiller, og det er takket være



opførelsen af denne, at vi i dag har tegningen til toldbodbygningen bevaret. Den 25. november skrev Sehested nemlig følgende brev til General-toldkammeret: »Paa Pakhuus Tegningen findes ikke aftegnet, hvorledes Pillerne til Porten imellem Pakhuuset og Toldbodhuuset, samt imellem Pakhuus Pladsen, skal opmuures; Men derimod erindrer jeg, at disse Port Pillere staaer anbragt paa Tegningen til Toldbodhuuset. Kratzsch undskylder sig med, at Mangelen af denne Tegning opholder ham i at opføre Port Pillerne, hvorføre jeg hermed skulle anmode Deres Velbh. om at blive tilsendt bemeldte Tegning, da jeg igien skal remittere Dem den, naar Krazsch har gjort fornøden Brug deraf.«⁵¹ Den 6. januar kunne Sehested, efter at portpiller og port var vel opmuret og anbragt, tilbagesende tegningen til Generaltoldkammeret. Tegningen blev, sammen med følgeskrivelsen, henlagt under en forkert journalsag, hvorfor den kun ved et rent tilfælde atter så dagens lys i forbindelse med eftersøgning af kilderne til denne bog. De fleste af de øvrige tegninger til toldbodbygningen synes til gengæld at være gået tabt, da de antagelig er udtaget af den sag, hvori også den genfundne tegning burde have ligget, men – i dette tilfælde heldigvis – ikke lå.

Den approberede tegning til pakhusets gavl mod gaden samt tværsnit. Rigsarkivet.

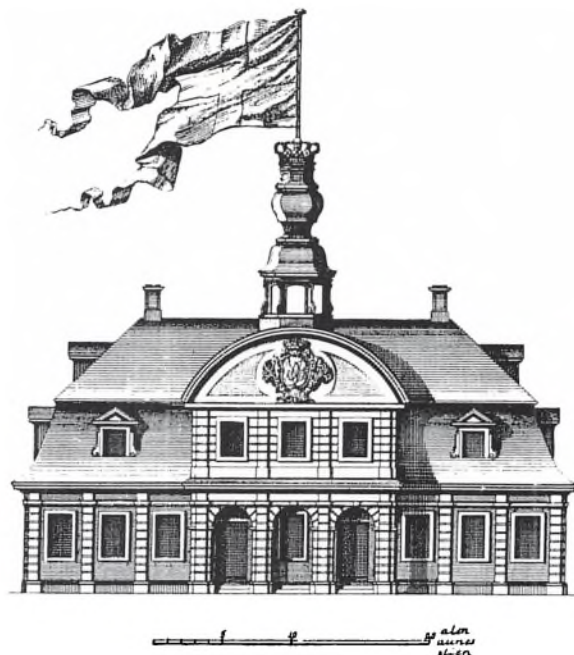
Det er et ganske godt materiale, der ligger til grundlag for den følgende nærmere beskrivelse af de to nyopførte bygninger, idet også tegningerne til pakhuset er bevaret, og i dette tilfælde endog dem alle tillige med de ikke approberede forslag, samt grundplanen af toldbodbygningen. Også disse tegninger er i sin tid udtaget af sagen, men blev afleveret til Rigsarkivet sammen med en del andre tegninger af toldvæsenets bygninger i 1870'erne.⁵²

Bygningerne

Den ny toldbodbygning lå placeret på vestsiden af Toldbodgaden, senere kaldet Brogade eller Brostræde, ligesom den nuværende del af strædet mellem Strandgade og Stengade. Umiddelbart syd for toldbodbygningen, men med sin gavl ud mod gaden, lå det store pakhus, Helsingørs fjerdestørste bygning, kun overgået af Kronborg og de to kirker.

Toldbodbygningen er et af de tidligste eksempler på nyklassicismen i Helsingør. Kun synes den overgået af den svenske konsulatgård i Stengade 46, der nu rummer Helsingørs Kongelig Privilegerede Skydeselskabs lokaler. Denne er opført 1782 for den svenske generalkonsul Glöerfeldt og er et særdeles fornemt eksempel på nyklassicismen, omend den synes mere beslægtet med samtidige svenske bygninger, hvilket ikke er så mærkeligt, da den er tegnet af den svenske arkitekt C. F. Adelcrantz. I lighed med toldbodbygningen er også denne bygning over hovedgesimsen prydet med et mægtigt skjold med et kongeligt kronet monogram, uden at dette iøvrigt skal tages for bogstaveligt. Først fra 1790'erne begynder de klassicistiske huse i Helsingør for alvor at dukke op. Det så berømte Claessenske Palæ i Strandgade 93 er ligesom den svenske konsulatgård et af de mere særegne eksempler på klassicismen, og det kan næsten kun sammenlignes med Heerings gård på Christianshavn. Mere betegnende for den helsingørske klassicisme er til gengæld Øresundshospitalets gamle bygning i Fiolgade, opført 1794 efter tegninger af hofbygmester Boye Magens, som var bygningsinspektør under C. F. Harsdorff på den tid, da toldbodbygningen blev opført.

Toldbodbygningen var en ganske lille og for så vidt ret uanseelig bygning. Den var 43½ alen lang og 15 alen dyb, eller 27 x 9,5 m, én etage høj og forsynet med halvmet tag belagt med røde vingetagsten. Den var grundmuret i Flensborgersten på en 12 tommer høj sokkel af Bornholmsk sandsten, pudset og kalket grå. Bygningen er en ypperlig repræsentant for klassicismen, omend det tydeligt fornemmes, at der er skelet meget nøje til økonomien. Når man betænker den store respekt for symmetrien, der i overensstemmelse med nyklassicismens krav præger bygningen, så virker det påfaldende, at midtpartiets refendfugning ikke er gentaget i bygningens ender. Det var da også tiltænkt fra arkitektens side, men efter Bygningskommissionens forslag, havde Generaltoldkammeret besynderligt nok intet imod, at »Rustiquen ved Enderne af Bygningen og omkring den der anbragte Port og Dør kunne om mulig som overflødig udgaae.«⁵³ På tegningen kan man ligefrem se, at denne prydelse møjsommeligt er raderet væk med nænsom hånd. Det



Nyholms festlige spirkrøned hovedvagt, bygget 1744-45 efter tegninger af arkitekt Philip de Lange. Kobberstik i Laurids de Thurahs værk »Hafnia Hodierna«.

svagt fremspringende refendfugede midtparti markerer sig til gengæld stærkt i facaden ved sine tre rundbuede blændinger, hvori hoveddøren flankeret af to vinduer er anbragt. Foruden at udgøre en del af bygningens klassicistiske tilsnit, er dette midtparti samtidig at betragte som en signatur for en vagtbygning, nemlig den åbne buegang, som findes fuldent i en række af de militære bygninger i København: Hovedvagten på Kgs. Nytorv, opført 1723 og nedrevet 1872-73. Nyholms Hovedvagt, opført 1744-45 eller Kassellets nye Hovedvagt, opført 1874, alle med tre rundbuede arkader. Københavns Toldbod og Århus Toldbod er eksempler på toldbygninger med lignende arkader, hvor Københavns toldbod som den helt store, markerede sig ved fire åbninger for senere at blive suppleret med vagtbygninger, hvor buegangene dannede en lang arkade. Da Helsingørs toldbodbygning tillige fungerede som militær vagtbygning, føltes det derfor naturligt at gentage motivet her, men altså kun som et dekorativt element i facadens puds. Bygningens ender accentueres af de porte, hvoraf dog kun den sydlige virkelig er en port.

Det er, som nævnt, typisk for klassicismen, således på det strengeste at håndhæve symmetrien, uagtet at det måske ikke altid passer ligegodt med bygningens indretning. I dette tilfælde tjener den sydlige port fint til den vejerbod, som den giver adgang til. Det er en gennemkørselsport, hvor en lignende derfor findes på bygningens bagside. I den nordlige ende kompenserer en portformet blænding for den manglende port, idet kun en smal dør i blændingen ind til vagtstuen behøves på dette sted. I Bjergegade 32 kan man i dag se et tilsvarende eksempel herpå. Denne nyklassicistiske bygning er opført så sent som 1830, men efter samme mønster: En gennemkørselsport i den ene ende og en markeret portbue med et vindue i den anden ende. Selv de profilerede vederlagssten er gentaget i portblændingen, men i en forenklet udgave. Eksemplet ses også i Rawerts Gaard på Sct. Annæ Plads 5 i København, opført 1796. Her havde man også indsat et vindue i den blænding, som modsvarede porten. I 1923 drog man imidlertid ved en ombygning den fulde konsekvens af klassicismens krav og lavede to porte i bygningen!

Toldbodbygningens vinduer sidder forholdsvis højt, hvilket skyldes den høje kælder under to trediedele af bygningen. Også her gør håndhævelsen af symmetrien sig gældende, idet der ingen kælder kunne laves under vejerboden, hvis solide gulv nødvendigvis måtte ligge i plan med gaden. Alligevel har man i form af blændinger markeret de lave kældervinduer. De to døre i facaden, hoveddøren i midten og døren til vagtstuen i den nordlige ende, var fløjddøre af fyrretræ sat i karme af egetræ. Dørene er klassicistiske i deres udformning med tre fyldinger i hver dørfløj, hvor den midterste er høj og smal. Den nederste fylding er prydet med fremspringende profilled foroven og forneden, som base og kapitæl og tillige dekoreret med et rhombeformet fremspringende midtfelt.

Bygningens midtparti er kronet af en kraftig gesims af bornholmsk sandsten, over hvilken en lav attika, som i overslaget kaldes »en Sokkel over Hovedgesimset«, af samme materiale danner fundament for det rigt udstyrede »Ornament« med Christian den Syvendes kronede monogram, der ligeledes var udhugget i Bornholmsk sandsten. Umiddelbart foreligger der ingen oplysninger om baggrunden for sandstensre-



Bjergegade 32. Klassicistisk hus opført i 1830 for bagermester F. C. Stæbling. Gennemkørselsporten modsvares af en markeret portbue i den anden ende af facaden. Helsingør Kommunes Museer.

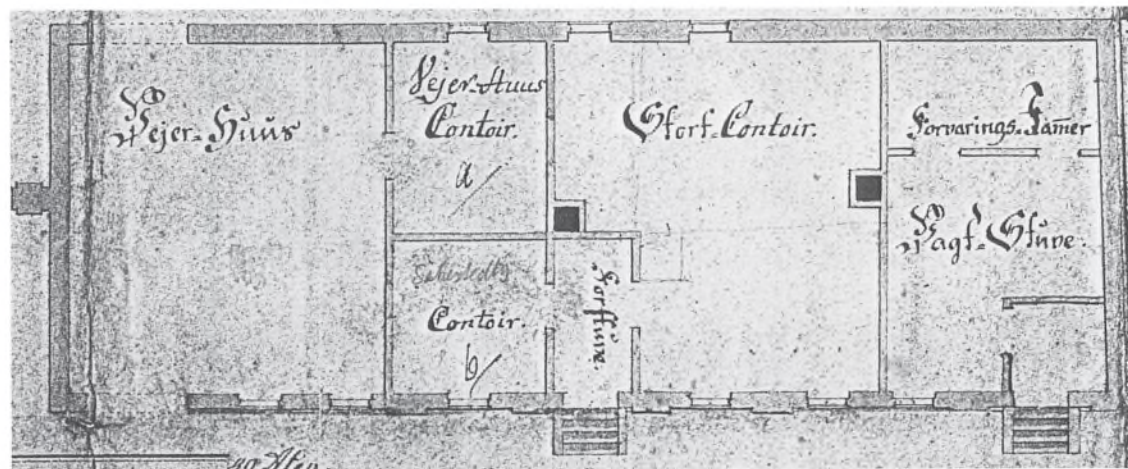


Sandstensrelieffet fotograferet medens det tilhørte Toldmuseet i København. Det blev skånet ved nedrivningen af toldbodbygningen i 1890 og skænket til Toldmuseet i 1911. I 1931 kom det atter til Helsingør og fandt sin blivende plads på Helsingør Toldkammer som udsmykning over hovedindgangen mod Brostræde. Told Skat Museet i København.

lieffets motiv. Ser man nærmere på de attributter, som omgiver monogrammet, faner, standarter eller rytterfaner, kanonrør, kanonkugler og en tromme, er der imidlertid ingen tvivl om, at relieffet kan henføres til en militær proveniens. Man skal da heller ikke længere væk end til Kronborg, før man finder et lignende motiv, som kunne have været stenhuggerens forbillede. Det findes på Kronværksporten og er udført i forbindelse med en istandsættelse og forhøjelse af denne i årene 1729-30 under ledelse af overlandbygmester Johan Cornelius Krieger. Det store sandstensrelief sidder i den buede fronton over portens indre facade. Her er Frederik den Fjerdes kronede monogram flankeret af militært udstyr i overdådig mængde. Foruden de på toldkammeret førnævnte attributter, ser vi her tillige krudttønder, en kanonlavet, et anker, ladestokke, geværer og meget andet til militæret henhørende. Bemærkelsesværdigt er det også, at vi her genfinder motivet med den åbne buegang, idet portfacaden består af tre rundbuede åbninger, hvoraf den midterste i dette tilfælde fungerer som portgennemkørsel. Toldbodbygningens militære islæt synes næsten at overskygge dens primære funktion.

De fire fladbuede kviste på hver side af toldbodbygningens tag har deres særlige historie. I sin kommentar til tegningen kunne Bygnings-

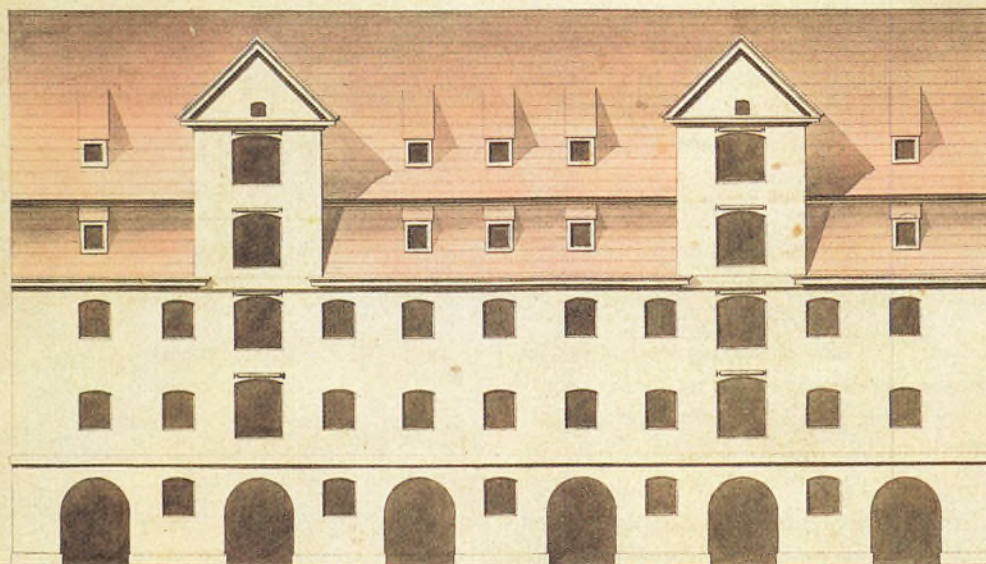
Udsnit af tegningen side 25, visende stueetagen af toldbodbygningen. Trappen op til vejer-kontoret og trappen til loftet er ikke angivet på tegningen, hvilket også fremgår af den i december 1784 foretagne synsforretning. Rigsarkivet.



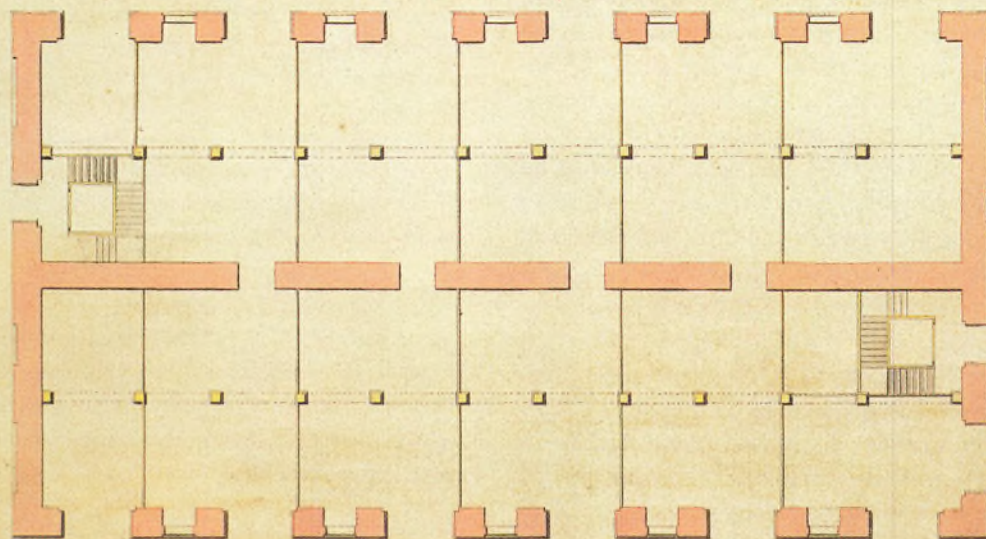
kommisionen fremføre følgende vedrørende tagvinduerne: »Det mellemste Tagvindue bag Ornamentet kan ikke vel passe sig paa dette Sted, hvor det kun vanziirer Bygningen og maatte derfor reent bortfalde.«⁵⁴ Arkitekten havde anbragt tre vinduer jævnt fordelt på taget, hvorfor det ene uundgåeligt måtte sidde i midten af bygningen, delvist gemt bag ornamentet. På tegningen kan man tydeligt se, hvordan Generaltoldkammeret har imødekommet kritikken og ladet de tre vinduer radere væk, hvorefter man har tegnet fire nye, pænt placeret lige over vinduerne i facaden. Som tidligere nævnt, var også hjørnerustikaen raderet væk, så det antyder, at man dengang ikke ukritisk kasserede en brugbar tegning, hvis blot den kunne rettes.

Det er så heldigt, at de bevarede tegninger af pakhuset inkluderer grundplan af toldbodbygningen, både det første, ikke approberede forslag, og det endelige forslag med senere tilføjede ændringer. Som nævnt optog kælderen kun to trediedele af bygningen. Man kom ned i den 2,5 m høje kælder ad en kældertrappe fra gården lukket med to skråtstillede lemme, en såkaldt kælderhals, forsynet med en 1,7 m bred dør »for at kunne derigennem transportere større Fousta-ger«. Det var eet stort lokale med brolagt gulv og pudset loft og vægge. Midt i rummet stod fem stolper på kampesten til at bære de overliggende bjælker. De seks kældervinduer var sikret med smedede jernstænger og monteret med stabler, så man senere ville kunne anbringe vinduesskodder til yderligere sikring af det i kælderen oplagte gods. Stueetagen bestod af tre afdelinger, vejer-

Facade
Zu einem Pack-Haus, welches in Helsingør gebaut werden soll.
55. Ellen lang und 22. Ellen breit.



1^{te} Etage Grund mit Abtheilungen zu 11 Pack-Räumen und Wege Hausf.



7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 Ellen

Forslag til et pakhus i Helsingør. Den os ubekendte arkitekt har forestillet sig et pakhus i lighed med C. F. Harsdorffs »Blaa Pakhus« ved Toldbodgade i København, som stod færdigbygget i 1783. Varetransporten sker i dette tilfælde fra facaden, hvilket også er det mest hensigtsmæssige. Imidlertid har man anset dette for vanskeligt realiserbart med den beliggenhed bygningen skulle have med sin gavl vendt mod gaden og havnen. Rigsarkivet.

huset og toldbod samt militær vagtstue. Vejerhuset eller -boden lå placeret i bygningens sydlige ende. Det kraftige gulv af tre tommer pommeriske planker lå i niveau med gaden, da vejerboden var udstyret med den førnævnte brede gennemkørselsport. Der var derfor ingen kælder under denne del af bygningen. En trappe førte fra vejerboden op på det lave loft, som kun udnyttedes til oplag af brænde samt småting fra kontorerne. Da gulvet i vejerboden lå lavere end gulvene i resten af bygningens stueetage, måtte man gå ad en lille trappe med repos til vejmesterens kontor, som var placeret ud mod gården med et enkelt vindue ud til denne. Midt i bygningen lå selve told- og konsumtionskontoret med indgang fra gaden. En sandstenstrappe med vangestykker førte op til hoveddøren midt i bygningen, hvorigennem man kom ind i en forstue med en dør på højre hånd ind til det store told- og konsumtionskontor, og en dør på venstre hånd ind til konsumtionsinspektør Svanstrups kontor, som var forsynet med et enkelt vindue ud til gaden. Gulvene i denne afdeling var belagt med halvanden tomme tykke pommeriske fyrrebrædder. I bygningens nordlige ende fandtes vagtstuen, hvortil en dør fra gaden gav adgang via en lille forstue. Forstuen var ikke planlagt på den første tegning (gengivet side 33), hvilket gav anledning til følgende kommentar fra Bygningsadministrationen: »Efter Tegningen skulle ingen Forstue være indrettet til Vagtstuen, men da Mandskabet ey skulle kunde holde det ud for Kulde, saa troe Vi at en liden Forstue bør indrettes saaledes, som man paa Tegningen haver anmærket.«⁵⁵ Vagtstuen udmærkede sig ved kun at have et enkelt vindue til gaden. Gavlen havde ingen vinduer, da der senere ville blive opført en privatejet bygning op mod denne, nemlig Brostræde 2. I vagtstuen var opstillet en dobbelt briks af træ, 2,5 m lang og 2 m bred, et møbel, der var indeholdt i bygningsarbejdet og antagelig må betragtes som nagelfast inventar. Bag vagtstuen lå et arrestlokale uden vinduer. Bygningen havde kun tre vinduer til gården, placeret i midtpartiet. I den nordlige ende af bygningen havde man nemlig planlagt en sidebygning til pakhus, et projekt, som i første omgang blev skrinlagt. De seks døre, som fandtes indvendig i bygningen var tofyldingsdøre beslået med hollandske hængsler og lå-



Det knivskarpe fotografi side 42 muliggør en forstørrelse som denne, hvor man kommer helt tæt på toldbodbygningens hovedindgang. Dørkarmen er lavet af egetræ og selve de kraftigt profilerede dørfløje af fyr. Det rundbuede parti over døren med en lygte indsat ses ikke på nogen af tegningerne, hvorfor det nok er en senere tilføjelse. Dørfløjene er til gengæld de oprindelige, hvilket også gælder de fine dørgreb med langskilte. Disse er lavet af jern, hvorfor de er malet over i samme farve som døren. Også den senere tilføjede fritrappes smedjergelænder ses her meget detaljeret.

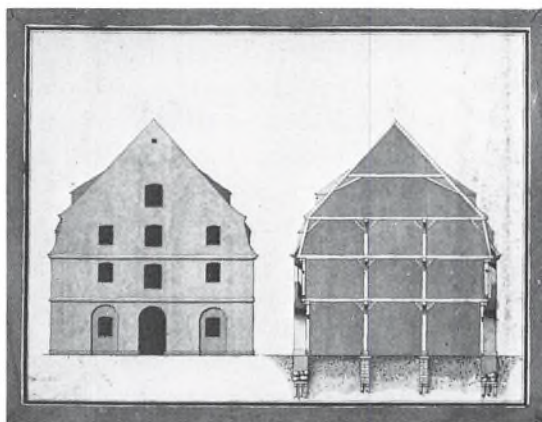
se og udstyret med dørgreb og langskilte af jern. Lokalerne opvarmedes af jern-vindovne leveret af Agert Wervoigt, medens smeden Jens Lange havde udført det »dertil fornødne Smede- og Plattenslager Arbeide.«⁵⁶

Toldbodpakhuset

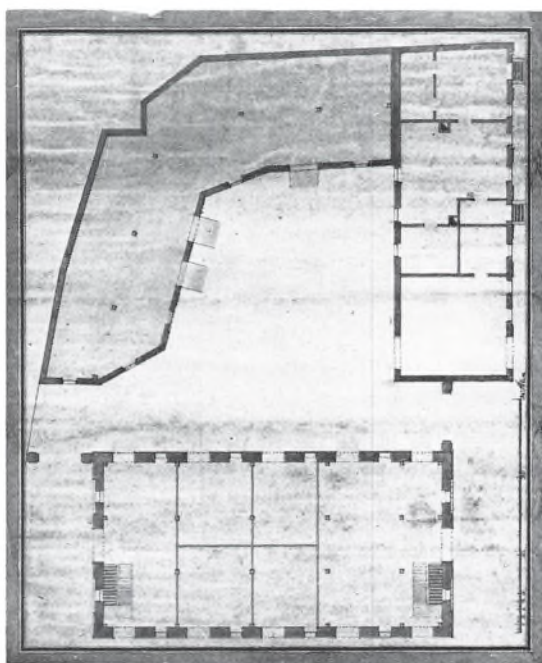
Medens der umiddelbart kun foreligger det approberede forslag til toldbodbygningen, så har pakhuset været genstand for flere forsøg, inden den endelige udformning blev bestemt. Et af de første forslag har været et pakhuis, hvori vejerbod og kontor for toldvæsen m.m. var indbefattet.

Det synes også at blive bekræftet ved de første skrivelser fra Generaltoldkammeret i 1783, hvori kun nævnes planer for »det Pak-Huus, som i Helsingør for offentlig Regning mueligen kan blive bygget.«⁵⁷ Teksten på tegningen er affattet på tysk og omfatter et 55 alen langt og 22 alen bredt pakhuis, som påfaldende ligner Harsdorffs såkaldte Blaa Pakhus ved Toldbodgade i København, som stod færdigt i 1783. Det projekterede pakhuis, som i kælderen skulle have et separat lokale til noget så specifikt som genever og brændevin, bestod foruden kælderen af tre etager samt mansardetage og var udstyret med trappeopgange i hver ende af bygningen. Den skulle have to toetages kviste og et mansardtag belagt med sortglaserede tagsten. På 2. etage havde man tegnet fire kontorer, medens vejerboden i sagens natur fandtes i stueetagen. Dette projekt har givetvis været for ambitiøst. I hvert fald blev det forkastet og erstattet med et par lignende, heller ikke antagne projekter, uden told- og vejerbodsfunktioner og med et tag belagt med almindelige røde vingetegl. Et enkelt forslag giver pakhuset en længde på 60 alen, medens bredden på 22 alen var bestemt af den længde tømmer, man kunne opdrive.

En stærkt medvirkende grund til tegning og opførelse af en selvstændig toldbodbygning og det dertil hørende pakhuis, har utvivlsomt været den på Kronborg værende garnisons ønske om en vagtbygning i tilknytning til toldboden. Det i 1784 approberede tegningssæt indeholder netop disse to bygninger, og det er, hvad vi senere skal vende tilbage til, tydeligt, at begge bygninger er tegnet af samme arkitekt. Det er vel at mærke en anden end den, der har givet de førnævnte forslag til pakhuset. Den meget flittigt benyttede grundplan af toldbodbygningen viser således desuden to grundplaner af pakhuset samt facaden til dette. Inden man nåede til denne endelige udformning af pakhuset, har arkitekten afleveret ikke mindre end tre tegningssæt til godkendelse. Umiddelbart ser bygningen på de tre bevarede facadetegninger ens ud, men antallet af porte og vinduesluger varierer. Det hænger til dels sammen med, at det første forslag viser en 52½ alen lang bygning, medens de næste tegninger viser pakhuset i sin endelige længde, nemlig 46 alen. Her har det været antallet af pakhuisrum til udlej-



Den ikke approberede tegning til pakhusets gavl mod gaden, samt tværsnit, som med få ændringer blev godkendt. jfr. tegningen side 27. Rigsarkivet.



Den ikke approberede grundplan til toldbodbygningen og pakhuset. Interessant ved denne er, at man har projekteret opførelsen af pakhuisbygninger i gården bag toldbodbygningen. Det forklarer, hvorfor der ikke var lavet vinduer i den nordlige ende af toldbodbygningens bagfacade. Først senere blev disse bygninger opført. Rigsarkivet.

ning, der har været bestemmende. I gavlen mod gaden er det bredden af luger og port, der har været ændret på de to bevarede forslag til denne.

Desværre er ingen af de ialt fire sæt tegninger bevaret komplet, men materialet er alligevel så fyldestgørende, at vi, suppleret af et par fotografier fra 1880'erne, kan danne os et vældig godt indtryk af denne smukke bygning, der hævdede sig højt over havneområdet øvrige huse.

Pakhuset var reelt to etager højt, men det rummede tillige to etager i mansardtaget, således at der ialt var tale om fire etager til fuld udnyttelse. 28 alen eller knap 18 m var bygningens totale højde. Østgavlen var den mest markante i pakhusets arkitektur, da denne jo lå ud mod gaden. Det var samtidig igennem gavlens luger, at godset kunne hejses ind i alle de øvre etager, hvilket skete ved et hejseværk øverst i gavlen. Arkitekten havde beriget gavlen med en stor rundbuet dobbeltport i underetagen flankeret af tilsvarende rundbuede blændinger med vinduesluger indsat. Man genkender uvægerlig motivet fra toldbodbygningen, hvilket måske også har været intentionen. Gavlen var dog, som hele bygningen, glatpudset og kalket gul. En rusticeret underetage var alligevel for meget på et simpelt pakhus, og tillige upraktisk. Af tegningerne fremgår det, at både hovedgesims og kordongesims løber rundt og dermed også pryder gavlen. På et af de fotografier, der findes af bygningen (se side 49), mangler disse elementer på gavlen, men de kan siden være fjernet af praktiske grunde. Gavlens midtakse accentueres ved at portene gentages i alle de øvre etager, dog her fladbuede som bygningens vinduesluger. Ligesom gavlen, var også de enkle facader præget af streng symmetri. I underetagen gav seks porte mellem fem vinduesluger den rette rytme og tyngde i forhold til den øvre etages ensartede række af 11 vinduesluger som gik igen i mansardtagets to rækker helt kvadratiske vinduesluger anbragt i taskekviste. Taget var belagt med røde vingetagsten.

Alle etagerne benyttedes til oplag af gods. Underetagen var opdelt i seks mindre pakrum eller »Pakkamre« til udlejning og et stort »Almindelig Pak-Rum«. De øvre etager synes at have været uden opdeling, i hvert fald fra opførelsen. Det må til gengæld have været ganske smukke rum med deres to rækker af stolper og dragere, der ligesom det øvrige svære tømmerværk bestod af pommersk fyr. I hver ende af bygningen fandtes adgang til etagerne ved ligeløbede trapper med repos'er.

Den store pakhusgård var indhegnet af en fem alen høj grundmur, der først var færdigbygget i begyndelsen af 1787 til stor irritation for naboerne, der allerede i april 1786 havde klaget over at toldvæsenet endnu ikke havde opfyldt betingelserne for den »lovede Indhegning«.⁵⁸

Hvem har tegnet bygningerne?

Vi ved desværre ikke med sikkerhed, hvem der har tegnet toldbodbygningen og pakhuset. Tegningerne er usignerede, og hverken regnskaber eller korrespondancesager røber arkitektens navn. Byggeriet blev liciteret til tømremester H. Kratzsch, og Generaltoldkammeret udmeldte en tilsynsførende og ansvarshavende for byggeriet, nemlig generalkommisær Sehested. Det er derfor kun disse to navne man ser på de attesterede regninger og i brevene. Generaltoldkammeret var for såvidt bygherren, og det var Rentekammerets Bygningsadministration, som tog sig af det rent praktiske ved hjælp af hofbygmestre, bygningsinspektører og bygningskommisærer, som alle var ansat under Rentekammeret. Det var ganske normalt, at mange af de tegninger, som udgik fra Bygningsadministrationen var usignerede, da arkitekterne arbejdede i Rentekammerets interesse og ikke som privat praktiserende. Det har nok været op til den enkelte arkitekt at afgøre, om han ville have sit navn på tegningen, der ofte var udført af en dertil ansat bygningstegner, hvilket gør det endnu sværere at udpege arkitekten, hvis han undlod sin signatur. Hofbygmestrene og bygningsinspektørerne havde hver deres bygninger at føre tilsyn med eller byggeopgaver at varetage, og disse udgjorde et mere eller mindre geografisk opdelt ansvarsområde. Skal vi forsøge at sætte navn på arkitekten til de to bygningsværker i Helsingør, må vi derfor se på, hvilken af Rentekammerets arkitekter, der havde Helsingør som ansvarsområde.

C.F. Harsdorff havde siden 1770 været hofbygmester og satte med sin store personlighed sit væsentlige præg på den kongelige bygningsadministration, ikke kun som embedsmand, men i særlig høj grad som kunstner. Det er derfor forståeligt, at nogle kunne fristes til at give Harsdorff æren for toldvæsenets bygninger i Helsingør, især når det gælder det første forslag til pakhusbygning.

gen, der som tidligere nævnt synes påvirket af Harsdorffs i 1783 færdiggjorte Blaa Pakhus ved toldboden i København. Harsdorff var imidlertid ikke ene om de mange offentlige bygninger, selv om han nok gerne ville have været det. Den 4. oktober 1781 havde arkitekten Christian Joseph Zuber afløst G.D. Anthon i hofbygmesterembedet efter dennes død, hvorefter det blev bestemt, at Zuber og Harsdorff skulle dele det bygningsarbejde, som før var betroet Anthon. I 1782 udnævnte Rentekammeret tillige to nye bygningsinspektører, nemlig Peter Meyn og Boye Magens. Disse skulle nu overtage de af Zubers og Harsdorffs opgaver, som var af en sådan art, at de »under Kammerets eget Opsyn skulde alene bestyre saadant for dem forbeholdt Arbejde, paa det at man kunde bedømme deres Indsigt, Flid og Sparsommelighed for den kongelige Kasse.«⁵⁹

Man ville med et moderne ord kalde det for en slags prøveansættelse, som da også siden førte til udnævnelsen af dem begge til hofbygmestre. Den nye arbejdsdeling mellem de to hofbygmestre og to bygningsinspektører betød, at Boye Magens overtog en del af Zubers mindre betydningsfulde arbejder, dog ikke told- og konsumtionsbygningerne i og ved København. Disse sorterede fortsat under Zuber tilligemed Kronborg, og dermed må det være denne arkitekt vi må rette vor opmærksomhed imod.

Zuber var bestemt ikke ukendt med Helsingør, idet han havde forestået det praktiske arbejde med opførelsen af Marienlyst efter N.H. Jardins tegninger.⁶⁰ Zuber startede nemlig sin karriere i 1759 med at arbejde som bygningstegner hos Jardin mod en årlig gage på 200 rigsdaler af den kongelige partikulærkasse. Dette arbejde havde han i syv år, hvorefter han udnævntes til kongelig bygningsinspektør. I 1781 blev han, som tidligere nævnt, hofbygmester, en stilling, der bestemt ikke var blevet ham tildelt med Harsdorffs gode vilje. Harsdorff fik da også hurtigt udvirket, at han selv forfremmedes til 1. hofbygmester for ikke at være sidestillet Zuber. Hofbygmesterembedet blev ikke den lykke for Zuber, som han havde regnet med. Det var ikke kun, fordi han bestandig kom til at stå i skyggen af Harsdorff og dermed ikke fik de helt store opgaver, men også på grund af store personlige problemer

som en uoverskuelig gæld, en syg kone og et barn, som på grund af småkopper mistede synet. Disse omstændigheder tog forståeligt nok hårdt på ham; sagerne dyngede sig op på hans bord og intet blev færdigt. Tilmed vurderedes hans bygningsforslag ofte som smagløse. Den 22. april 1789 valgte man at afskedige Zuber »for Efterladenhed i hans Arbejde«, hvilket er et enestående tilfælde i hofbygmesterinstitutionens historie. Han fik dog som en ringe trøst en pension på 300 rigsdaler. Efter Zubers afskedigelse overtog Boye Magens, der da sammen med Peter Meyn var blevet udnævnt til hofbygmester, tilsynet med toldvæsenets bygninger i Helsingør, indtil han i 1808 efter Peter Meyns død overlod dette område til den ny hofbygmester C.B. Hornbech.

Vi må antage, at Zuber med ansvar for told- og konsumtionsbygningerne i og ved København, er mester for de to bygninger i Helsingør, selv om hans navn ikke figurerer nogetsteds i korrespondancesagerne, hverken i Rentekammerets Bygningsadministration eller i Generaltoldkammeret. I hvert fald ikke i direkte forbindelse med de pågældende bygninger. Interessant er det imidlertid, at man ved gennemgangen af nævnte materiale bemærker, at Zuber flere gange befinder sig i Helsingør i årene 1783 og 1784 for at tilse restaureringsarbejder på Kronborg, hvor man for øvrigt genkender tømrermester H. Kratzsch og murermester Wendt som de arbejdende kræfter. Interessant er det især, at Zuber i december 1784 drager til Helsingør sammen med justitsråd Malling for at se på »nogle Bygningsindretninger som Generaltoldkammeret agter at lade foretage«, og det kan næsten kun være pakhuset. I oktober og december 1784 er Zuber ligeledes i Helsingør for at se nærmere på de rendestene og slamkister, som hofmurermester Pfütznar har lavet i tilslutning til bolværket og opfyldningsarbejdet, et arbejde som ikke var tilfredsstillende udført.

Ser man nærmere på tegningerne, er det tydeligt at de er udført af en arkitekt med en god baggrund. Vi må her tilgive arkitekten fejlen med tagvinduet bag sandstensornamentet! Bygningernes klassicistiske form giver dog intet fingerpeg om, at det er Zubers værk, men heller ikke at det ikke skulle kunne være ham. Harsdorff sat-

te som nævnt sit væsentlige præg på alt, hvad hans kolleger lavede, og samtidig er det Harsdorff, der må betegnes som den, der indførte nyklassicismen herhjemme efter at være grundigt skolet af N.H. Jardin, som startede denne mode ved at indføre den franske klassicisme eller Louis Seize-stilen. At det samtidig er Jardin, som i sin tid har skolet Zuber, kan gøre det endnu sværere at påvise særpræg i Zubers arkitektur. Til gengæld er tegningerne forsynet med en meget karakteristisk skrift, som kunne give det rette indicium. Det kræver imidlertid en grundig gennemgang af langt flere tegninger af Zubers arbejder, end det her har været muligt, da mange af disse nok er ligeså godt gemt som tegningen af toldbodbygningen. Det gennemgåede tegningsmateriale udelukker imidlertid ikke Zuber som arkitekten, snarere tværtimod. Man genfinder nemlig skriften på en tegning, udført af Zuber i 1785 til noget så simpelt som en retiradebygning til cancellibygningen i København. I øvrigt en ganske smuk bygning til dette formål.⁶¹

Ud fra det foreliggende materiale, er det således næppe forkert at tilskrive Zuber som arkitekten på toldbodbygningen og pakhuset i Helsingør, selv om tilskrivningen endnu hviler på et spinkelt grundlag.

Hovedvagten flytter til toldbodbygningen

Vejerboden i toldbodbygningen fik ikke nogen lang levetid. Den militære vagt, der havde holdt til i bygningens nordre ende, havde behov for bedre lokaler, og da det i 1791 blev bestemt, at hovedvagten skulle flyttes til toldbodbygningen, gik toldvæsenet med til at afstå vejerboden i bygningens søndre ende til dette formål. Til gengæld sørgede militæret for, at toldvæsenet fik indrettet en ny vejerbod i pakhuses østlige ende. Vi er så heldigt stillede, at der findes bevaret en smukt koloreret opmåling af toldbodbygningen, visende dens facade, tværsnit og ikke mindst en grundplan. Den er tegnet af ingeniøren ved Kronborg Fæstning, Peter F. Qvaade i 1829, antagelig i forbindelse med en registrering af alle de militære bygninger i Helsingør, og viser, hvor stor en forandring, der er sket med bygningen efter hovedvagtens flytning hertil.⁶² Forståeligt nok er

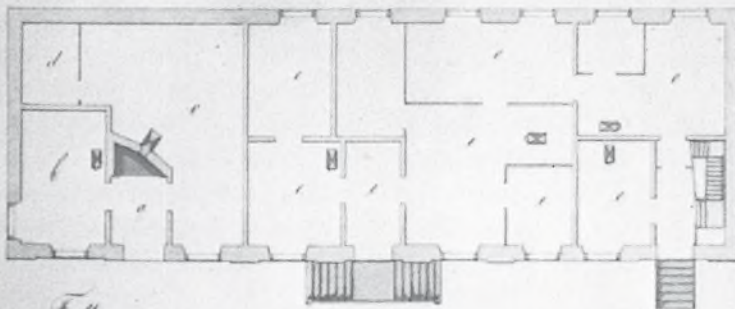
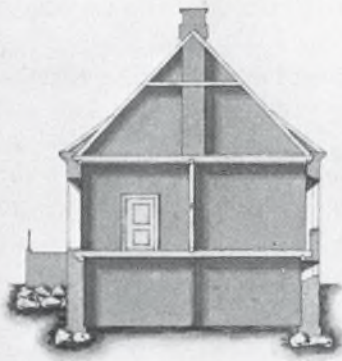
det den militære del af bygningen, som på grundplanen specificeres nøje ved angivelse af de enkelte lokalers funktion, medens toldvæsenets del blot under eet betegnes som »Toldkammer-Leiligheder«. I forbindelse med militærets genaflevering af lokalerne til toldvæsenet i 1869, hvilket senere skal omtales, blev der udarbejdet en afleveringsforretning, hvori der til gengæld gives en god beskrivelse af de militære lokaler i denne søndre ende af toldbodbygningen.⁶³

Det gamle vejerbodsløkkale blev totalt ombygget. De kraftige gulve blev bevaret, men niveauet en anelse forhøjet ved pålægning af nye brædder og murstensgulve. Portene blev »stillede til Bortsalg« og portåbningerne blændet og erstattet med vinduer. En ny indgangsdør blev anbragt ved siden af den tidligere port mod gaden. Herfra kom man ind i en forstue, som i den bageste ende var udstyret med en stor kaminskorsten til brug for personalet ved tilberedning af mad, en datidens kantine. På højre hånd kom man ind i et stort lokale, som var kortegarden eller vagtstuen, hvor underofficererne og de menige soldater holdt til. Gulvet herinde var belagt dels med mursten og dels med brædder. Væggene var hvidkalkede. Mod gården var anbragt et højtsiddende smalt vindue med tremmer for. Lokalet, der opvarmedes ved en jernbilæggerovn med tromle, har været spartansk udstyret. Et par senge, nogle stole og borde samt tre hylder var alt. En fyldingsdør på venstre hånd i forstuen førte ind til officerernes vagtstue, et lille lokale i bygningens sydøstlige hjørne. Også her var der kalkede vægge med fodpanel og gulvet var belagt med brædder. Selv om lokalet var betydeligt mindre end mandskabsstuen, var varmekilden her en stor toetages jernvindovn med tromle og forplade; det var jo officerernes tilholdssted. Lokalet udmærkede sig ved at være beriget med et vindue mod havnen, således at man kunne holde øje med det bestemt ikke altid stilfærdige liv dernede. Da gulvet i denne tidligere vejerbod imidlertid lå lavere

Modstående side:

Facadetegning, snit og grundplan af Helsingør Toldkammer og Toldbodvagt tegnet af Peter F. Qvaade i 1829. Udsnit af en større tegning, der også viser vagtbygningen og acciseboden ved Swingelport. Forsvarets Bygningstjeneste.

Grund, Profil. og Facade
 af
 Føddedragten og Hælfingens Føddhammer



a Fødder
 b Officers Værelse
 c Corps de Garde
 d Kullensald
 e... Føddammer Sølghæder

end den resterende del af bygningen, sad vinduet i en sådan højde, at man havde været nødsaget til at bygge en forhøjning eller repos, hvorpå den vagthavende kunne sidde. Foruden bord og stole, var lokalet udstyret med to hjørneskabe og en hylde over døren. Desuden fandtes et ringeapparat, hvormed officererne har kunnet tilkalde mandskabet i det store lokale. Dette havde nemlig ifølge afleveringsforretningen en på det tidspunkt »kassabel Klokke«. Bag officerernes vagtstue, i bygningens sydvestlige hjørne, lå arresten, der nødvendigvis hørte med til en hovedvagt som denne. Rummet kunne lukkes forsvarligt med en kraftig overfalset plankedør forsynet med en solid hængelås. Væggene var kalkede og på to sider beklædt med brædder. På bræddegulvet stod en simpel træbriks. Et højsiddende smalt vindue sikret med jernstænger gav lys til arrestlokalet.

Garnisonen

Forklaringen på det militære engagement i toldbodbygningen var, at Helsingør siden 1660 havde været garnisonsby. Derfor var en ganske stor vagtstyrke af soldater udstationeret i byen. Soldaterne boede ikke på Kronborg, dertil var styrken normalt alt for stor, men var indkvarteret hos borgerne i byen, idet de havde krav på frit kvarter, ild, lys og en seng. Indkvarteringen af soldaterne var nemlig en borgerpligt, og selv om de ofte arbejdede for kosten hos deres værter, så følte den af borgerne som meget belastende og var en medvirkende årsag til hyppige stridigheder mellem militær og borgerskab. Soldaterne var hvervede, men deres løn var så ussel, at mange af dem tillige drev borgerlig næring, hvad byens indvånere måtte føle som et utåleligt indgreb, idet soldaterne kunne arbejde for en betydelig lavere løn. Som tidligere omtalt, arbejdede et betydeligt antal soldater da også på opførelsen af toldbodbygningen og pakhuset, så deres arbejdskraft har været velanskrevet, også i det offentlige byggeri. I de sidste årtier af det 18. århundrede havde byen ganske vist kun haft en meget ringe garnison, der bestod af en del af det sjællandske jægerkorps og to såkaldte Kronborgske Artillerikompanier. Ikke desto mindre beklagede borgerne sig over, at denne garnison forvoldte byen

uforholdsmæssig store indkvarteringsudgifter, idet disse beløb sig til 4500 rigsdaler årligt, medens et helt regiment kun ansloges til at koste omkring 3600 rigsdaler. Men hvad enten det var, fordi man efterhånden var kommet til den anskuelse, at en talrig garnison også i økonomisk henseende var til fordel for byen, og især for dens småborgere, eller det var fordi man under de mere og mere truende forhold til udlandet og især til England, ville føle det mere betryggende at have en stærkere militærbesætning, så ansøgte Helsingør i begyndelsen af 1799 ligefrem regeringen om at få en sådan og helst i form af et helt regiment. Til støtte for ansøgningen var både de eligerede borgere og Magistraten helt enige om at påpege, at den hidtidige garnison i lang tid havde været så svag, at flere af portvagterne, ja endog selveste Svingelporten, ikke havde kunnet bemandses, så vagtbygningerne havde stået lukkede og tilspærrede. Man undlod ikke hertil at tilføje, at man desuagtet pænt havde måttet betale for lys og brændsel til vagterne. Også skildvagtposterne ved Ny Kirkegaards Port og Lappeporten havde man måttet inddrage, hvilket især for Lappeportens vedkommende var et problem, fordi byen derved kom til at stå så godt som åben for de mange »Ugerningsmænd, mestendeels Svenskere«, som dermed frit kunne komme sejlene hertil. Man glemte ikke til slut at anføre, at selv de fremmede søfarende magter alle ønskede, at Helsingør havde en stærk garnison.⁶⁴ Ejendommeligt nok havde det i lang tid været det magtfulde Helsingør Færgelaugs medlemmer, der med regeringens billigelse havde ageret som en slags politi på rheden. Således blev lauget i 1794 beordret til at påse, om svenske toldkrydsere under forfølgelse af smuglerbåde vovede sig ind under dansk territorialrets område, og til i så fald at opbringe dem. Også når fremmede nationers krigsskibe, hvad enten de var alene eller i eskadrer, nærmede sig eller ankrede op på Helsingørs rhed, så var det i almindelighed færgelaugets, som blev anmodet om at holde øje med og gøre indberetning om disse skibes antal og bevægelser. Da den engelske flåde således i marts 1801, det var krigen mod England med det berømte slaget på Rheden den 2. april, nærmede sig Sundet, fik færgelaugets folk for alvor deres sag for. Det var dog ikke kun på Sundet, at der kunne opstå pro-

blemer som en følge af den store skibstrafik. Livet på Helsingør Havn, her, hvor alverdens søfolk steg i land i forbindelse med betalingen af Øresundstolden, har selvsagt været mere end levende. Det havde i mange år været Magistratens sag at have opsynet ved havnen, og denne havde normalt overdraget det til en eller anden pålidelig mand, sædvanligvis til en af toldvæsenets embedsmænd. Meget betryggende var det derfor, at det i 1791 blev besluttet at flytte byens hovedvagt hen til havnen med domicil i toldbodbygningen. Hovedvagten havde tidligere ligget i Strandgade, lige overfor Hovedvagsstræde, som naturligt har sit navn herfra. Efter vagtens flytning til toldboden, blev den gamle bygning i vinteren 1793-94 solgt til nedrivning.

Selv om toldbodvagten eller hovedvagten helt officielt var etableret til »Told og Qvarantainevæsenets Tarv«, så synes det at være betragtet som en selvfølge, at der »til Opretholdelse af Lov og Orden blandt de mange fremmede Søfolk« var oprettet »en permanent Militair-Vagt.«⁶⁵ Man kan undre sig over, at dette arbejde ikke var politiets sag. Politistyrken i byen var imidlertid ikke stor. Så sent som i 1856 opgøres den til blot fire politibetjente, hvoraf den ene tillige var arrestforvarer, samt to kystpolitibetjente. Det er derfor forståeligt, at garnisonens soldater var et velkomment supplement til ordensmagten. I 1856 truede Krigsministeriet med at inddrage toldbodvagten, hvilket fik byfogden i Helsingør til at reagere skarpt herimod. Et uddrag af hans argumenter mod denne inddragelse giver et godt indtryk af, hvor væsentlig en funktion toldbodvagten havde på den tid, og forholdene har utvivlsomt været de samme i al den tid vagten havde været på stedet:

»Helsingørs Beliggenhed ved Sundet gjør den til Grændsestad, ikke alene mod Sverrig, men saa at sige mod alle de Lande, hvis Skibe i bestandig tiltagende Mængde passere Sundet. Det er deraf en Følge, at ikke blot en meget betydelig Deel af Communicationen med Sverrig gaer ad denne Vei, men at ogsaa en stor Mængde Matroser fra de forbiseilende Skibe, hvis Førere her skulle clare Sundtolden og besørge andre Forretninger, komme iland her og ofte tilbringe mange Timer i Skibsbaadene i Havnen med at vente paa deres Skippere, og det er naturligvis meget hyppigt, at

de drikke sig fulde og komme i Slagsmaal eller paa anden Maade afstedkomme Uordener.

Mange skibe ligge til sine Tider under Losning eller Ladning eller for at reparere Søskade i Havnen, og i Tilfælde af Iisgang i Sundet indtræffer det oftere, at der i Havnen indkommer og undertiden i mange Uger der henligger saamange Skibe, som den er istand til at rumme, i et Antal af henimod 100, hvis Besætninger udgjøre en Befolkning af lavt ansat 500 til 600 Mand. Alle disse Omstændigheder medføre, at Helsingørs Havn i den største Deel af Aaret er et Samlingssted for en stor Mængde Søfolk af forskellige Nationer, til sine Tider, naar saa mange Skibe samtidigt ankomme i Sundet, i et overmaade betydeligt Antal, og iblandt dem ikke faa, der adspredde sig ved Nydelsen af Spiritus og blive drukne og ustyrlige. Det er derfor med god Grund, at der allerede for et halvt Aarhundrede siden er anordnet og bestandig siden har bestaaet et særegent Politiofsyn ved bemeldte Havn, og det synes indlysende, at et saadant ikke kan bortfalde, uden at store Misligheder saagodtsom uundgaaeligen deraf maa opstaae. Jeg maa endvidere tillade mig at bemærke, at netop Tilstædeværelsen af en militair Vagt paa dette Sted er det virksomste og meest hensigtsmæssige Middel til at overholde Orden. Enhver, endogsaa drukken Matros forstaaer, hvad en Skildvagt under Gevær har at betyde, og veed, at det er alle Landes Skik, at han skal respecteres, og at han har Ret til at bruge sine Vaaben mod den der gjør ham Modstand, hvorfor han især naar han staaer udenfor en militair Vagt, der i fornødent Fald kan soutenere ham, ved sin blotte Nærværelse, er et meget virksomt Middel til at forebygge Uordener, hvad der dog er en meget bedre Maade at holde Orden paa, end at undertrykke Uordener, naar de først ere opstaaede. Det vil derfor efter min Formening endogsaa være saagodtsom ugjærligt at erstatte Vagten paa dette Sted paa en fuldkommen fyldestgjørende Maade, og da der, saalænge Sundtolden vedvarer, synes at paaligge den danske Regjering en ligefrem Forpligtelse til at træffe saa betryggende Foranstaltninger som muligt til at overholde Orden iblandt, og beskytte mod opstaaende Uordener, de Søfolk, der for Sundtoldens Skyld eller i Anledning af samme maa opholde sig i en af Statens egne Havne, er

det efter min Formening aldeles utilraadeligt at hæve bemeldte vagt, saalænge Øresundstolden endnu indflyder i den danske Statskasse, og da der vel er al Rimelighed for, at dens Afløsning er nærforestaaende, synes der at være saameget des- tomindre Grund til netop i dette Øieblik at ile saameget med en Forandring i den fra gammel Tid bestaaende Tingenes Tilstand, der uidentvivil hverken paafører Statskassen nogen Udgift eller de paagjældende Militaire nogen Ulempe, idet, saavidt jeg veed, Vagttjenesten kan bestrides uden Forøgelse af den nuværende reducerede Tjenestestyrke, og Vagtlocalet, der nylig er istandsat, er af meget god Beskaffenhed. Hvad angaaer det ovenomhandlede Tilsyn med tilsøes ind- og udpasserende Reisende, da er sam- mes Vedligeholdelse ligeledes af Vigtighed, og jeg maa navnlig være af den Formening, at Opgi- velsen af samme vilde være en i oeconomic Hæn- secnde ingenlunde velberegnet Foranstaltning. Det vilde nemlig da ikke længere være muligt at forhindre alskens Vagabonder og erhvervsløse Personer fra ad denne Vei at strømme ind i Lan- det, baade fra Sverrig og fra de Sundet passerende Skibe, og deslige Personer vilde da for en stor Deel, efter kort Tids Forløb, enten som Forbry- dere eller som Erhvervsløse falde det Offentlige til Byrde. Det vilde især blive føleligt med Hæn- syn til de Mange, som fra de forbiseilende Skibe vilde blive ilandsatte her, og hvis Udsendelse af Landet maatte skee for offentlig Regning. Nu vaages der nøie over, at ingen Matros eller Passa- geer modtages fra noget fremmed Skib, med- mindre han enten selv har de fornødne Midler til sit Underhold her i Landet, eller der stilles fyl- destgjørende Sikkerhed for, at han ikke falder det Offentlige til Byrde, men saadant er ikkun muligt under Betingelse af, at Politiet strax kom- mer til Kundskab om hans Ilandsættelse, medens det paagjældende Skib endnu er tilstede, hvorfor en umiddelbar Control i denne Henseende er aldelse nødvendig. Jeg formener saaledes, at de Omkostninger, der anvendes paa det omhandle- de Tilsyn, ere vel anvendte, og at man, ved at bespare dem, vilde komme til at betale meere paa anden Maade.«⁶⁶

Det bør nævnes, at byporten, der tidligere var placeret helt henne ved Strandgade, nu var an- bragt lige ud for det militære vagtlokale i toldbod-

bygningens sydøstlige hjørne, og tæt herved var en skildvagt placeret (se forsidebilledet). Tillige stod her et lille vagtskur. Det var altså ikke ligetil at komme ind i byen uden lovligt ærinde.

Det lykkedes Helsingør at formå Krigsmini- steriet til at opretholde toldbodvagten en tid end- nu. Men i 1858, året efter Øresundstoldens afløs- ning, var det definitivt slut. Fra kommandant- skabet på Kronborg meddeltes det, at toldbod- vagten efter Krigsministeriets ordre ville blive inddraget den 12. juli 1858 kl. 5 eftermiddag.

Toldboden efter 1791

Ændringen af toldbodbygningen i 1791 havde i væsentlig grad sat sit præg på facaden mod gaden. Mest markant var den store fritrappel, som byg- ningens midtparti var blevet forskønnet med. Vi kender ikke forklaringen på dette indgreb i byg- ningens arkitektur, endsiige hvem der har lavet det, men selv om fristelsen er stor, er det næppe rigtigt at forestille sig, at det lokale toldkammer har villet gøre det så berømte Øresunds Told- kammer rangen stridig, selv om trappen unægte- lig leder tanken hen på ØT's prægtige bygning. I øvrigt sorterede begge toldsteder under General- toldkammeret på det tidspunkt. Et velbevaret fo- tografi taget af toldbodbygningen under nedriv- ningen, giver et nærbillede af trappen, der var udstyret med et meget smukt smedejernsge- lænder.

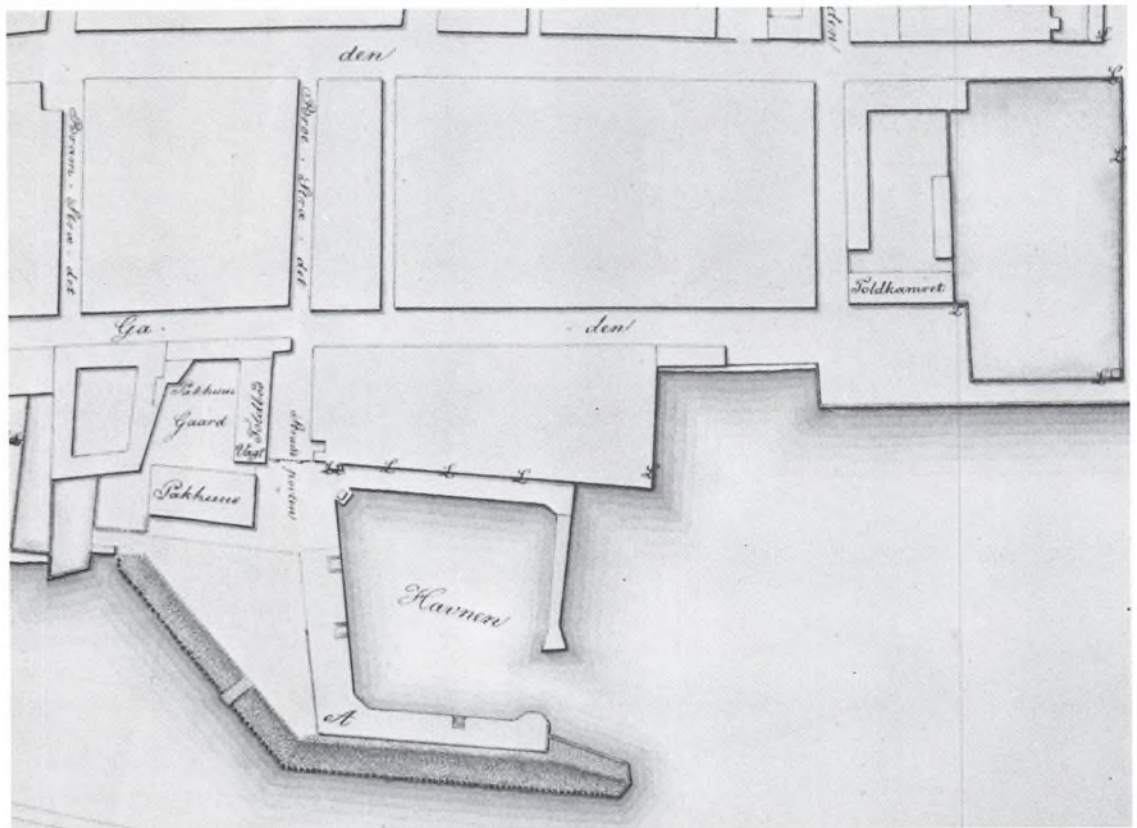
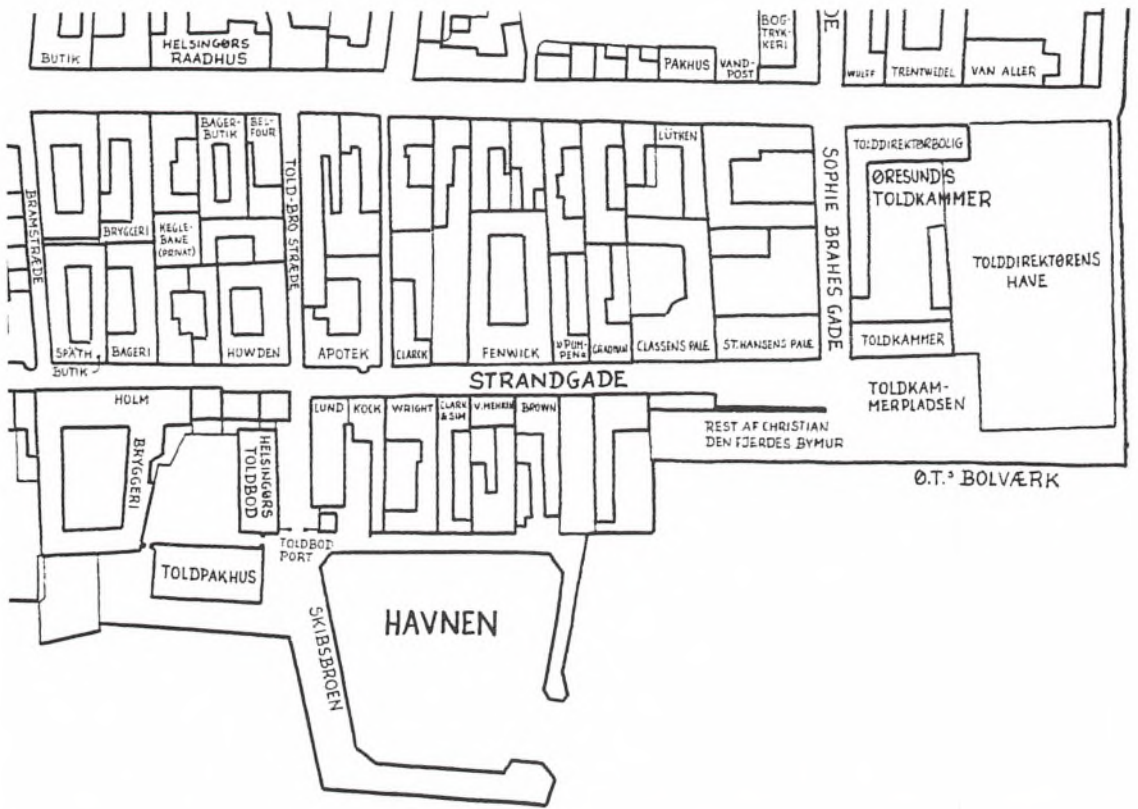
Efter flytning af vejerboden, havde man tilve- jebragt en ny indgang ved siden af den gamle, nu

Modstående side øverst:

Det ældste kort over Helsingør, hvor alle bygninger er indteg- net, er Christopher Lønborgs kort fra 1803. Der her viste kort er en nyttegning af kortet, hvor busejerne og/eller buse- nes funktioner er angivet. Her ser vi den ny toldbodbygning samt pakhuset på det opfyldte areal. Bemærk det stadigt eks- isterende bolværk ud for Spæths grund. Tegnet efter original- kortet af Lars Bjørn Madsen.

Modstående side nederst:

I 1823 lod Generaltoldkammeret ved Peter J. Hjorth udfær- dige et kort over Helsingør, hvorpå var angivet alle byporte- ne, toldkamre og acciseboder. Bemærk, at man har udvidet arealet bag pakhuset ved endnu en opfyldning vest for hav- nen. Rigsarkivet, kortsamlingen.



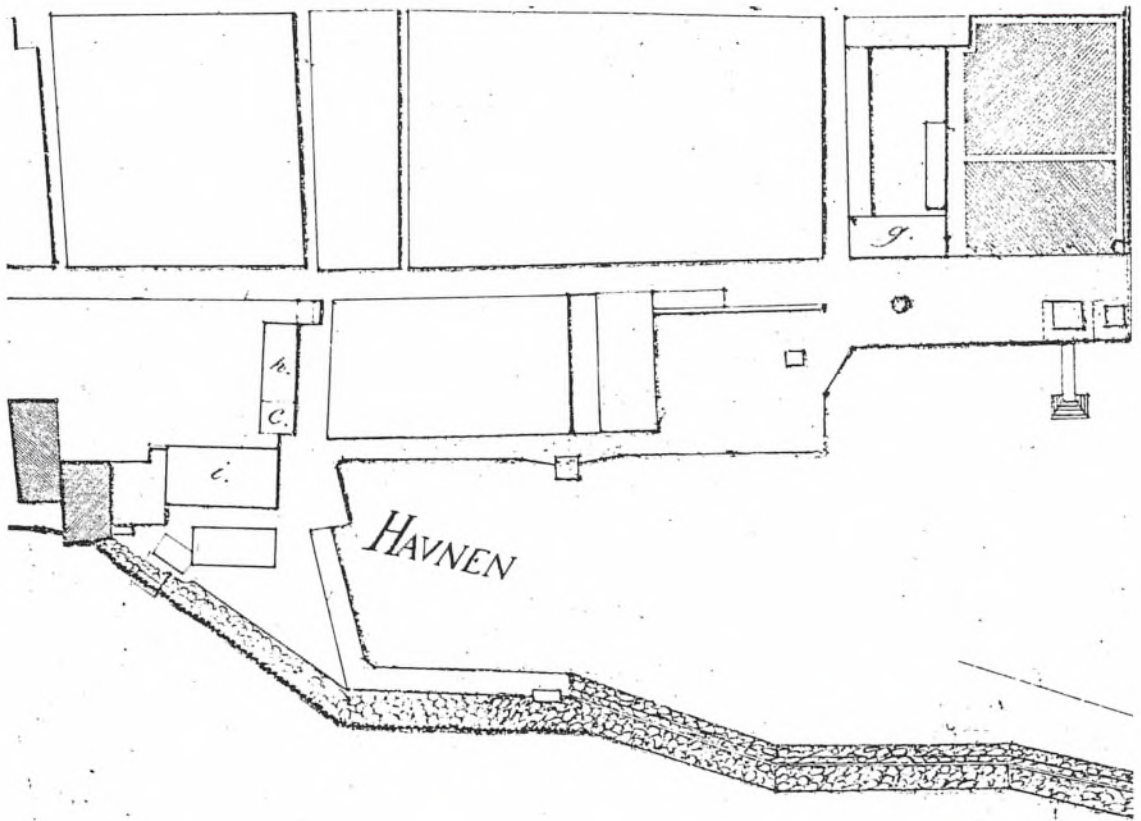
blændede, portåbning. Indgangsdøren var pietetsfuldt fremstillet som en kopi af de to oprindelige døre, men flankeredes af to høje vinduer, det ene anbragt i portblændingen. Vinduerne var gjort høje for at opnå en normal brystningshøjde i den tidligere vejerbod, hvis gulv jo lå betydeligt lavere end i resten af bygningen. Resultatet var blevet en klassicistisk bygning, der bestemt ikke længere honorerede fortidens strenge krav til symmetri. Fritrappen accentuerer til gengæld bygningens midtparti stærkere og får umiddelbart en til at glemme disharmonien i facaden. Det kunne måske være forklaringen på an-

bringelsen af trappen, thi havde det været af rent praktiske grunde, som hensynet til trafikken i gaden, så ville man nok også have ændret den gamle nordre trappe, hvilket ganske vist også skete, men først langt senere.

Det er muligt, at man i forbindelse med etablering af en vejerbod i pakhuset har realiseret det oprindelige projekt, bestående i opførelsen af nogle mindre bygninger til pakrum. Disse skulle, som tidligere nævnt, have stødt op til den nordlige del af toldbodbygningens bagfacade, der derfor ikke var forsynet med vinduer. Bygningerne findes indtegnet på det ene af de tre projekter til



Toldbodbygningen fotograferet under nedrivningen i 1891. På muren er påklistret en meddelelse til publikum om, at »Toldkamret er flyttet til Strandgade Nr. 78. Indgang i Porten tilvenstre.« Takket være dette knivskarpe fotografi kan man iagttage adskillige detaljer på bygningen, ligeså dørene og vinduernes beslag til tagkonstruktionen. Fløj døren stammer fra bygningens opførelse, medens vinduerne, efter beslagene at dømme, synes at være udskiftet omkring midten af århundredet. Told- og Skatteregion Helsingør.

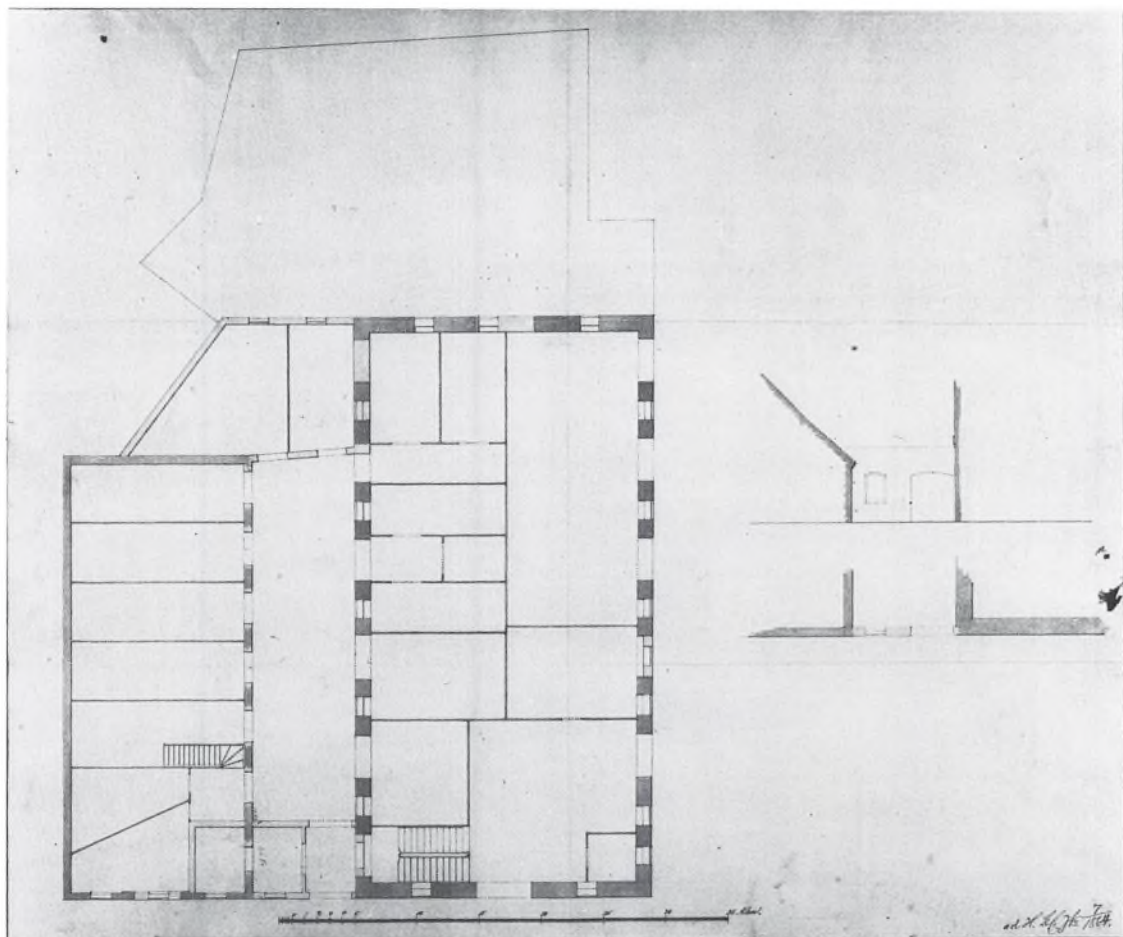


toldbod og pakhus (se tegningen nederst side 33), og de skulle følge grundens meget uregelmæssige form. Brandtaxationen for 1801 nævner disse bygninger som bræddeskure på en etages højde. Bemærkelsesværdigt er det i øvrigt, at de i brandtaxationen for 1791 nævnte »44 Qvist Luger« på pakhusets tag ikke er omtalt i 1801. Vi ved fra de bevarede fotografier, visende pakhuset i slutningen af århundredet, at taget var forsynet med almindelige tagvinduer og endda kun i den nedre del af mansardtaget. Det kan således ikke udelukkes, at de fine taskekvistluger, som bygningen var født med, allerede kan være fjernet i det sidste årti af det 18. århundrede, uvist af hvilken grund.

Udvidelsen af Helsingør Havn i årene 1824-29 har været en medvirkende årsag til behovet for udvidelse af oplagspladsen ved Helsingør Toldkammer, hvorfor man i denne forbindelse lod opføre et mindre pakhus ved siden af det store pakhus. Pladsen til denne ny bygning var fremkommet ved den opfyldning, som skete vest for havnen for at beskytte denne mod havets grådige bølger. Arealet syd for det store pakhus var hermed blevet øget væsentligt, og her kunne det ny

Kort over Helsingør 1829, udført til brug for garnisonen. Vi ser her den i 1824-29 udvidede havn samt det lille pakhus opført på det indvundne terræn vest for havnen. Toldbodbygningen er her tydeligt delt i to dele, toldvæsenets del markeret med et h og militærets del med et stort C. Til højre ses Øresunds Toldkammer og den dertil hørende nye landgangsbro ud for karantænehuset og de såkaldte brokaperers vagtbus. Forsvarets Bygningstjeneste, tegningsamlingen.

og mindre pakhus derfor passende opføres. Det var en 34 alen lang og 15 alen bred grundmuret bygning på en etage med udnyttet tagetage. Ligesom den store pakhusbygning, havde også den ny bygning sin gavl vendt mod gaden og herfra foregik til- og frakørsel med varer. De to pakhuse kaldtes nu for henholdsvis »det gamle Pakhuus« og »det ny eller mindre Pakhuus.« Efterhånden som behovet for frilagerplads for de handlende yderligere voksede, blev tømrermester J. Steen i 1864 anmodet om at give udkast til en omdannelse af det lille pakhus til frilagerbygning, ved at omdanne pladsen mellem de to pakhuse til en lukket gård. Ud mod gaden rejstes en mur, der



dels fungerede som port og dels som facade for en tilbygning til det lille pakhus. Pakhuset deltes op i langstrakte rum i bygningens tværretning med hver sin indgang til den aflukkede gård.⁶⁷

Tømrermester J. Steens tegning fra 1864 til ombygning af det lille pakhus til frilagerbygning samt opførelsen af en mur med port mellem de to pakhuse. Planen af det store pakhus viser, hvor mange ændringer der er sket her siden opførelsen i 1786, bl.a. indretningen af en vejerbod. Landsarkivet.

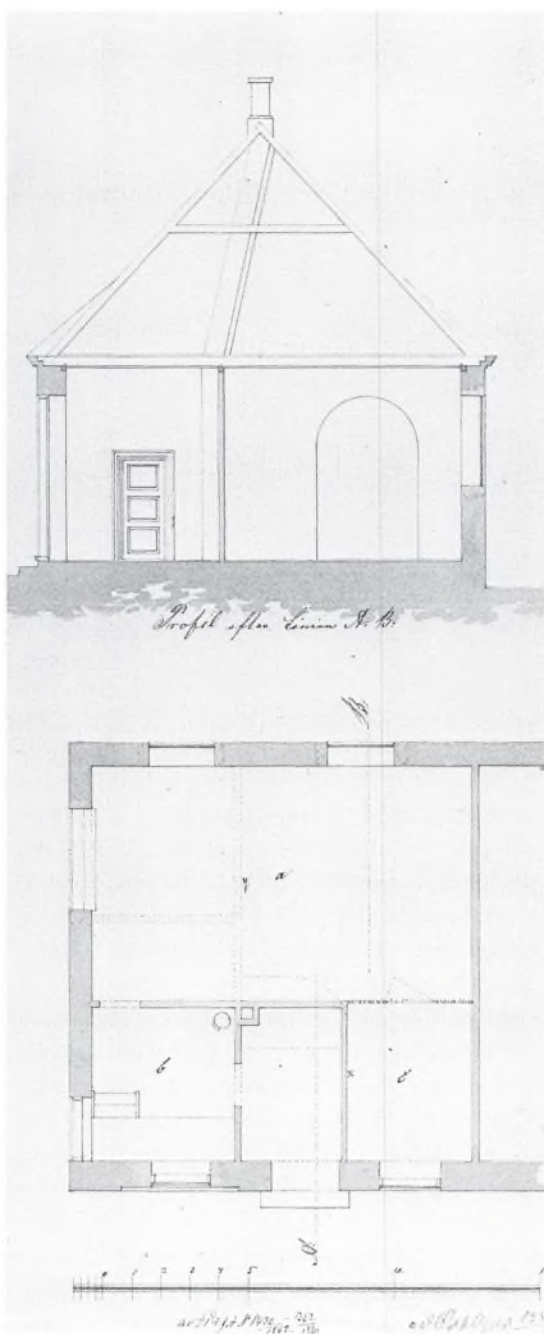
Militæret forlader toldbodbygningen

Som nævnt, var det i 1858 uigenkaldeligt slut med den militære hovedvagt i toldbodbygningen. Den 15. juli blev lokalerne i den gamle vejerbod rømmet, for derefter at stå næsten ubenyttede hen de følgende 10 år. Et enkelt værelse blev dog af militæret udlånt til politiet som opholdssted for de få politibetjente, som nu måtte klare opsynet med havnen. I 1867 fik toldvæsenet lov til at anbringe en gasmåler herinde »paa Grund af de Ulemper der ere forbundne med at have en Gasmaaler i et mindre Værelse, hvori mange Mennesker have Ophold Dag og Nat«, nemlig toldassistenternes lokale. Det var i gasbelysningens barndom. Hel-

singør havde fået sit gasværk i 1854 og blev dermed en af de første byer med gasbelysning, men det er en helt anden historie.

I juni 1868 modtog Generaltoldkammeret et brev fra Helsingør Toldkammer, hvori man dybt beklagede, at militæret siden rømningen af lokalerne i 1858 intet havde gjort for at holde disse i sømmelig stand.⁶⁸ Væggene i lokalerne var »tildeels sunkne og havde skilt sig fra Loftet, saa at der var en dyb Revne imellem Loftet og Væggene.« At denne mangel i høj grad skyldtes en svag fundering af bygningen, betød åbenbart mindre i anlagen mod militæret. At væggene var

i en sådan forfatning »at Kalken falder i store Stykker ned« fra disse og at der »af Maling paa Vinduer og Karne næsten ikke Spor er tilbage«, synes til gengæld at være en bedre begrundelse. Helsingør Toldkammer mente derfor, at Krigsministeriet måtte betale en istandsættelse af lokalerne, hvilket dette da også gik med til. Spørgsmålet var blot, i hvilken stand toldkammeret ønskede lokalerne tilbageleveret, og her var man ikke i tvivl. At retablere den gamle vejerbod som den var, kunne lades helt ude af betragtning, da den i pakhuset indrettede åbne vejerbod fungerede udmærket. Dog var der her en betydelig ulempe, som ville kunne fjernes ved en nyindretning af militærets gamle lokaler. Bag vejerboden i pakhuset lå nemlig et fortoldningslokale for såkaldte »fine Vægts Varer«, i modsætning til de »grove Varer«, som blev behandlet i den åbne vejerbod. I dette lokale var belysningen så dårlig, »at det i mindre klart Veir ikke er muligt med Sikkerhed at skejlne t. Ex. Manufacturvarers Bestanddele. Man er undertiden nødsaget til at foretage den fornødne Undersøgelse udenfor Locallet under aaben Himmel.« Belysningen var ikke den eneste mangel ved fortoldningslokalet. Kuldene kunne være så streng, at opsynspersonalet ikke kunne opholde sig derinde i længere tid, og skrivarbejdet kunne slet ikke udføres på tilfredsstillende vis, især ikke i frostvejr, hvor blækket simpelthen frøs til is! Helsingør Toldkammer havde ladet murermester E. Wallin give forslag til, hvordan militærets gamle lokaler kunne ombygges til toldvæsenets brug og indenfor rimelighedens rammer, hvad angik økonomien. Hele arbejdet var anslået til at kunne udføres for 403 rigsdaler, hvis man frit kunne genbruge en del af de gamle materialer. Krigsministeriet var meget positivt stemt overfor toldvæsenets ønsker, men man ville ikke undlade at gøre opmærksom på, at såfremt lokalet blev istandsat, så det befandtes i den stand, hvori militæret overtog det, så var det af ingeniørkorpsets folk beregnet til blot at koste 25 rigsdaler! Da man imidlertid havde lånt lokalerne i så lang tid, og i en årrække havde ladet dem forfalde, ville Krigsministeriet derfor gerne gå med til at yde 100 rigsdaler i tilskud til renoveringen af lokalerne for toldvæsenet. Hermed var alle parter tilfredse, og den 29. januar 1869 kunne afleveringsforretningen ske og ombygningen



Murermester E. Wallins projekt fra 1868 til ombygning af militærets lokaler i den sydlige ende af toldbodbygningen til brug for toldvæsenet. Grundplanen betegner følgende: a) Den tidligere mandskabsstue, nu vejerbod og fortoldningslokale. b) Den tidligere vagstue for officererne, nu kontor til toldopsynet samt fortoldningslokale. c) Rum til oplag af småpækker. Mellem b og c findes forstuen. De lyse partier i murværket og nogle af de indre skillerum er de ændringer, der udføres i 1869, medens de stiplede linier angiver skillerum fra militærets tid, som fjernes. Rigsarkivet.



begynde. Arbejdet, der var færdigt i september samme år, var udført af følgende lokale håndværksmestre: Murerarbejde: E. Wallin. Tømrer- og snedkerarbejde: J. Steen. Malerarbejde: J. Hansen. Smedearbejde: N. Lindberg. Jernstøber: L. F. Kierulff.⁶⁹

Wallins tegning til ombygningen af den gamle vejerbod og senere hovedvagt er bevaret i sagens akter og viser tilstanden før og efter ombygningsarbejdet. Den gamle forstue blev bibeholdt. Dog fjernede man den store kamin og erstattede den med en mindre skorsten. På venstre hånd førte en dør ind til den tidligere vagtstue for officererne, der nu var blevet kontor, hvor opsynet kunne sidde og skrive om vinteren uden fare for at blækket frøs. Desuden kunne fortoldning af mindre genstande ske her. Med dette lokale havde toldkammeret desuden fået et længe næret ønske opfyldt. Nemlig opsynet med havnen. Allerede i 1841 og atter i 1843, havde toldvæsenet forgæves begæret dette lokale overladt, men militæret gjorde jo samme nyttige brug af det. Nu, hvor det endelig var i toldvæsenets hænder, havde man lavet et fint repos med trappe og sikret dette med et rækværk prydet af drejede balustre, bag hvilket toldopsynet kunne have sin udgikspost. Nu var

Dette fotografi af Helsingør Toldkammer fra omkring 1870, er det ældste vi kender. Her ser man tydeligt det bøjtsiddende vindue i sydgavlen, hvorfra personalet kunne holde øje med livet på havnen. Helsingør Kommunes Museer.

der tillige behov for repos'et til begge vinduer, da man ved ombygningen havde ændret de for bygningens arkitektur så ødelæggende høje vinduer til den type vinduer, som fandtes i den resterende del af facaden. Dette æstetiske hensyn tog man også ved bagfacaden, hvor de smalle tremmesikrede vinduer ligeledes blev udskiftet. Bag kontoret indrettedes i den gamle mandskabsstue et 13 alen langt og 8 alen bredt lokale til vejerbod og fortoldningslokale for »fine Vægts-Varer«. Fra den gamle vejerbod flyttedes vægten, bordene samt et skab med skrivepulte og tilbehør herover. Indgangen til vejerboden tilvejebragtes ved at hugge hul i den søndre gavl og her indsætte en port af samme type, som den der tidligere fandtes mod gaden. På højre side af forstuen havde man ved et lavt stakiværk med dør fraskilt et lille lokale fra vejerboden, hvor der kunne oplægges småpakker, hovedsagelig postgods, hvorfor loka-

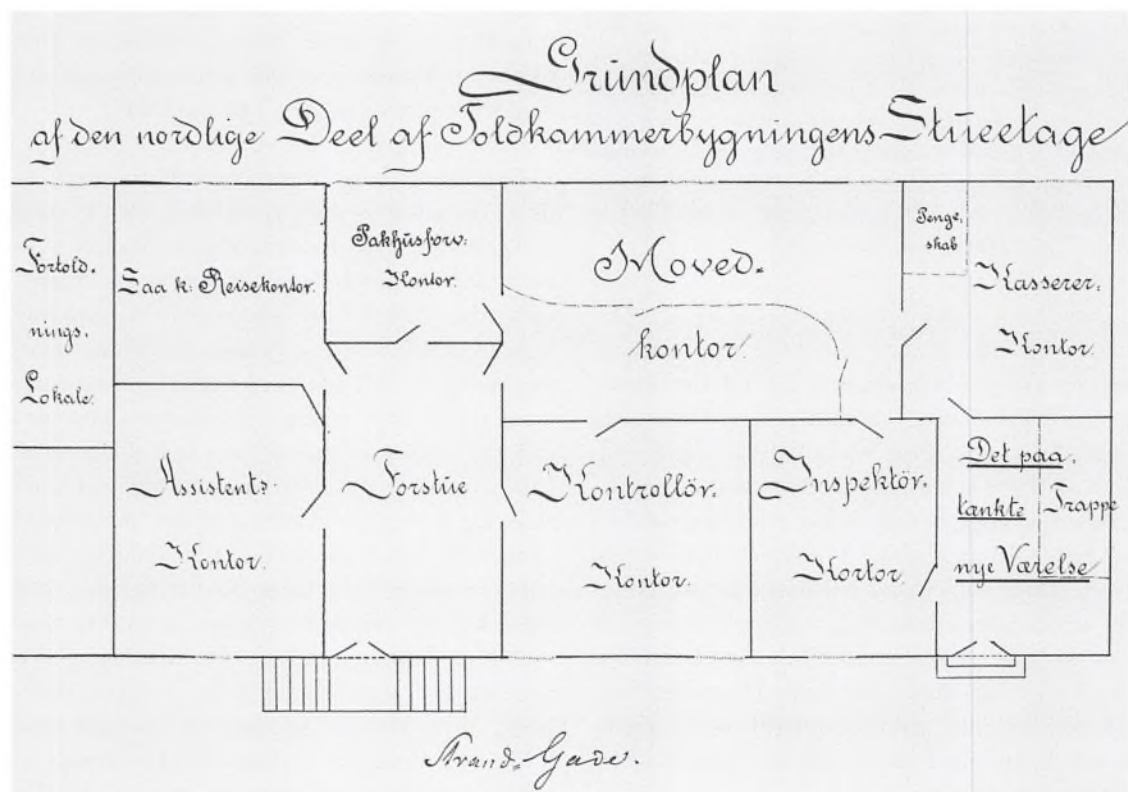
let var udstyret med hylder. Alle væggene i de nyindrettede lokaler blev malet med limfarve, mens døre og paneler fik oliefarve. Vinduerne maledes med perlefarve. Man kan undre sig over, at der ikke blev lavet en dør mellem denne gamle vejerbod og den øvrige del af bygningen. Denne mangel blev imidlertid først afhjulpen i 1876, da man var blevet godt trætte af at høre på de mange, der klagede over at skulle »ud paa Gaden i slet Veir«, blot for at komme fra hovedkontoret over i fortoldningslokalet. I mellemtiden var man ved møntkonventionen, som trådte i kraft 1. januar 1875, gået over til kronemøntsystemet, så regningen på forbedringen kom til at lyde på 44 kroner og 50 øre!

I efteråret 1885 skete de sidste ombygninger i toldbodbygningen. Dermed får vi forklaringen på, hvorfor den nordlige dør til gaden er blevet erstattet af et vindue, som et par fotografier viser. Byggesagens akter giver samtidig et godt indtryk af, hvorledes forholdene var i et af bygningens mindre heldigt indrettede kontorer, nemlig kassererkontoret:

»Det har længe været følt som en væsentlig

Ulempe ved de herværende Toldlokaliteter, at det til Toldkassererens personlige Brug bestemte Værelse er af en saa yderst tarvelig Beskaffenhed. Beliggende ud til Pakhusgaarden i Toldkammerbygningens nordligste Ende, det eneste Fag Vinduer forsynet med tykke Jærnstænger, umiddelbart op til den høje Indhegningsmur imod Nabo-gaarden, og med et lavt Pakhusskurs røde Tegltag i to Alens Afstand lige udenfor, er der altid kun sparsom Adgang for Dagslyset, og paa mørke Efteraars- og Vinterdage er det endog jevnlige nødvendigt at tænde Lys allerede midt paa Formiddagen. At en stadig Syslen med skriftlige Arbejder under deslige Forhold maa være i høi Grad anstrængende, for ikke at sige skadelig for Synet,

Tømremester H. Schmidts grundplan fra 1885 af toldbodbygningens nordlige del giver sammen med murermester E. Walins grundplan fra 1868 af bygningens sydlige ende (gen-givet side 45) et godt indtryk af, hvordan toldbodbygningen var indrettet. Tegningen er lavet i forbindelse med flytningen af kassererkontoret samt fjernelse af trappen og døren i bygningens nordlige ende. Rigsarkivet.





I 1884 fratrådte toldkasserer, etatsråd Jørgen Henriksen sin stilling ved Helsingør Toldkammer på grund af alder. I den anledning fik han af toldkammerets personale overrakt dette fotografi af sin gamle arbejdsplads. Det var sammen med portrætfotografier af alle hans gamle kolleger indrammet i en ganske pompøs ramme. En af personerne i forgrunden på det her gengivne fotografi af toldbodbygningen er utvivlsomt Jørgen Henriksen. Billedet var iøvrigt bestemt til at skulle overdrages Helsingør Toldkammer efter hans død, hvilket det da også blev i 1909. I dag hænger det på et kontor i Told- og Skatteregion Helsingør på Sundtoldvej.

især for Mænd i en modnere Alder, vil ikke behøve nærmere Paavisning. En anden Mangel er den fra første Færd af knappe Plads, der yderligere indskrænkes ved et stort muret Kasseskab, og saaledes jevnligen viser sig utilstrækkelig til Modtagelsen og Ekspeditionen af det Publikum, der især de første Dage i hver Maaned indfinder sig talrigt for at hæve Pensioner og deslige, og som det ikke kan undgaaes tildels at give Adgang til dette indre Værelse igjennem Skranken i Hovedcontoiuret udenfor, navnlig ogsaa for at holde dette nogenlunde praktikabelt for det der samtidigt toldklarerende Publikum. «⁷⁰

Denne lille sag forelagdes den kongelige bygningsinspektør, der på det tidspunkt var selvste arkitekt, etatsråd og dr. Phil. Johan Daniel Herholdt, en mand vi siden skal høre meget mere til. Han kunne fuldt ud tilslutte sig toldkammerets kritik og tillod sig yderligere at påpege den alvorlige mangel, der var ved det i lokalet opmurede gamle pengeskab. Den svære dør var lavet af træ og kun beklædt med en tynd jernplade, hvilket betød, at indholdet i tilfælde af brand ville gå tabt. Og det var ikke ringe summer, der lagdes i det lille pengeskab af »forældet Konstruktion«, som stod inde i det store skab. Således måtte nogle af de penge, som modtoges fra »Finantshovedkassen til Udbetaling til Militairetaten« ligefrem anbringes udenfor pengeskabet! Løsningen på problemet blev, at man gik til Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri og fik dette til at smede en solid rundbuet jerndør med lås. Kassererens problem løstes ved indretningen af et nyt kontor mod gaden i samme del af bygningen. Døren til den daværende forstue og trapperum blev erstattet med et vindue, og trappen, der kun benyttedes ved eftersyn af taget, blev flyttet til det såkaldte rejsekontor midt i bygningen. Det gamle kassererkontor blev nu omdannet til et kasse- og udtællingslokale, hvori det store pengeskab kom til sin ret. Historien melder intet om, hvorledes man løste pladsmangelen i pengeskabet!

Den lille lave og langstrakte toldkammerbygning, det store og mægtige pakhuis, den mindre frilagerbygning og havnekontorets smukke bygning med Øresunds Toldkammers gamle ur indsat i kvisten, lå side om side med mellemrummene udfyldt med mure og plankeværker, og dannede i mange år den smukkeste tænkelige baggrund for den hyggelige brolagte havneplads. Her færdedes et mylder af mennesker mellem stabler af kasser, tøndes og sække fra de mange lossende skibe og havarister. Her var skibe, der lastede »Paketter« til København, Oddebådene, der kom helt ovre fra Rørvig og Sjællands Odde med korn, kartofler, fjerkræ og meget andet. Og sommeren og høsten igennem »Holstenerne«, som var skippere, mest fra Cappel, med fedevarer, smør, byggryn, ost og undertiden også med frugt, de gode ægte Gravenstenere og Borsdorferæbler, som byens folk kom og købte hos dem. De

sejlede når de havde solgt ud og kom igen så længe årstiden tillod det.⁷¹

Husrækken og havnepladsen ville utvivlsomt have været fredet i højeste klasse, hvis den havde været bevaret i dag. Dette er imidlertid ikke tilfældet. I 1891 satte de Danske Statsbaner med den ny og mægtige jernbanestation et endeligt punktum for denne del af Helsingør Toldkammers bygningshistorie.

På dette pragtfulde fotografi af havnen, taget omkring 1889, ses Helsingør Toldkammer sammen med sine nærmeste naboer. Det kan anbefales læseren at sammenholde billedet med kortet fra 1884 på side 50. Yderst til venstre ses havnevæsenets kontorbygning med uret fra det i 1859 nedrevne Øresunds Toldkammer i gavlkvisten. Den smukke røde murstensbygning er opført 1844 efter tegninger af bosbygmester Jørgen Hansen Koch. Ved siden af denne ligger det lille pak-

bus, benyttet som frilager, og tillige fra 1889 til toldvisitation, som skiltene forkynder. Den i 1864 opførte mur med port ind til frilagerlokalerne forbinder det lille pakhus med det store, som er næste bygning i rækken. Bemærk det næsten vinduesløse store mansardtag. Under portlugerne er anbragt ruller og brædder til beskyttelse af murværket, når varerne transporteres ind og ud ved hjælp af hejsebommen øverst i gavlen. Ved siden af pakhuset ligger den lille toldbodbygning, og op til denne ses Simon Unnas høje og smalle kontor- og beboelsesbygning. Overfor denne havde Simon Unna sin forretning i den mægtige bygning til højre i billedet, »Skibet«, opført omkring 1830 for brygger Chr. Jeppesen. Ud mod Havnegade lå Hotel Skibet med restaurant, café og billard. Det var denne store bygning, der i 1939 brændte og gav anledning til den meningsløse nedrivning af hele karréen mellem Strandgade og Havnegade. Bemærkelsesværdigt er det, at kun to bygninger på billedet stadig eksisterer, nemlig Helsingør Rådhus, hvis tårn knejser i baggrunden og Strandgade 75 midt i billedet, som i dag buser Simon Unnas vinhandel og Borgerkroen. Bygningen fik i 1918 det nuværende ganske smukke mansardtag. Helsingør Kommunes Museer.





I forbindelse med ombygning af den søndre havnemole, skulle der i 1884 laves ændringer af linieføringen for de daværende spilleadvandsledninger. En ny ledning skulle nedgraves i toldkammergården, hvorfor man udarbejdede dette oversigtskort til toldvæsenets orientering. Kortet er tegnet på grundlag af et matrikelkort fra 1874 og er derfor ganske nøjagtigt og detaljeret. Numrene, som er tilføjede af forf. henviser til nedenstående fortegnelse:

- 1) Toldbodbygningen
- 2) Pakhuse
- 3) Købmand Simon Unnas kontor- og beboelseshus, Brostræde 2, opført omkring 1830. Først ved opførelsen af denne bygning, blev gaden rettet helt ud, idet facaden blev rykket tilbage i flugt med toldbodens. På kortene side 41 kan man se, hvorledes det førværende hus sprang umotiveret frem, hvilket skyldtes, at det i sin tid havde afløst den gamle portbygning fra Christian den Fjerdes tid.
- 4) »Skibet«, opført 1783 og 1830.
- 5) Privat ejendom
- 6) Havnekarlens bolig.
- 7) Kontor for særgelauget og havnevæsenet, samt bolig for havnefogeden, opført 1844.

Tegnet af Chr. Hummel juni 1884. Rigsarkivet.

Den nordsjællandske jernbane

I juni 1864 var Den Nordsjællandske Jernbane blevet indviet under stor pomp og pragt. Jernbanen gik fra København over Hellerup, Lyngby og Birkerød til Hillerød, hvorfra ruten var identisk med den nuværende Nordbane til et stykke forbi Mørdrup. Her, omtrent ud for det nuværende Sydkystens Idrætsanlæg, fortsatte jernbanen ad en snorlige jernbanedæmning over Borupgaards jorder og videre på den strækning som i dag er erstattet af Nørrevej og Stubbedamsvej over Kongevejen til endestationen i Helsingør. Stationsbygningen, der er opført i 1863 efter tegning af arkitekt Carl Wolff, som også har tegnet de øvrige gamle stationer langs Nordbanen, ligger stadig på Trækbanen nær Kongevejen og står i dag stort set som da den blev opført. Den har siden 1981 været domicil for Det Sociale Boligselskab i Helsingør. Kun mangler den overdækkede perron bag bygningen.

Lidt længere mod Rosenkildevej lå rangerterrænet med lokomotivremise og jernbanetoldkontrollens pakhuis. Hvis de rejsende ville videre ned til byen og havnen, måtte de enten gå eller lade sig befordre med almindelig hestevogn. Jernbanegodset derimod kunne fortsætte med hestetrukne godsvogne på skinner ad den nuværende vej Trækbanen og I.L. Tvedesvej ned gennem den smalle Kongensgade til Allégade, hvor der var anbragt en drejeskive. Herfra kunne godsvognene skubbes videre ad Havnegade til toldbodpakhuset og havnen. Selv om vognene var forspændt store kraftige arbejdsheste, var det kun med møje og besvær, at de kunne forcere stigningen på banestrækningen, og ofte skete der afsporinger af de tunge godsvogne. Trods disse mangler var jernbanen som frygtet blevet en stor konkurrent til de øvrige transportmidler, da den udgjorde en både hurtigere og nemmere forbindelse fra og til København. Især var der stor bekymring over, at jernbanen kom til at overtage en stor del af den godstransport, som gik over havnen. Havnen var jo en så stor del af byens identitet, at det var særdeles svært for borgerne at vænne sig til jernbanens helt klare fordele. Jernbanen var imidlertid kommet for at blive, og med denne næredes snart ønsket om en jernbanefærgeoverfart mellem Helsingør og Helsingborg. Alle-

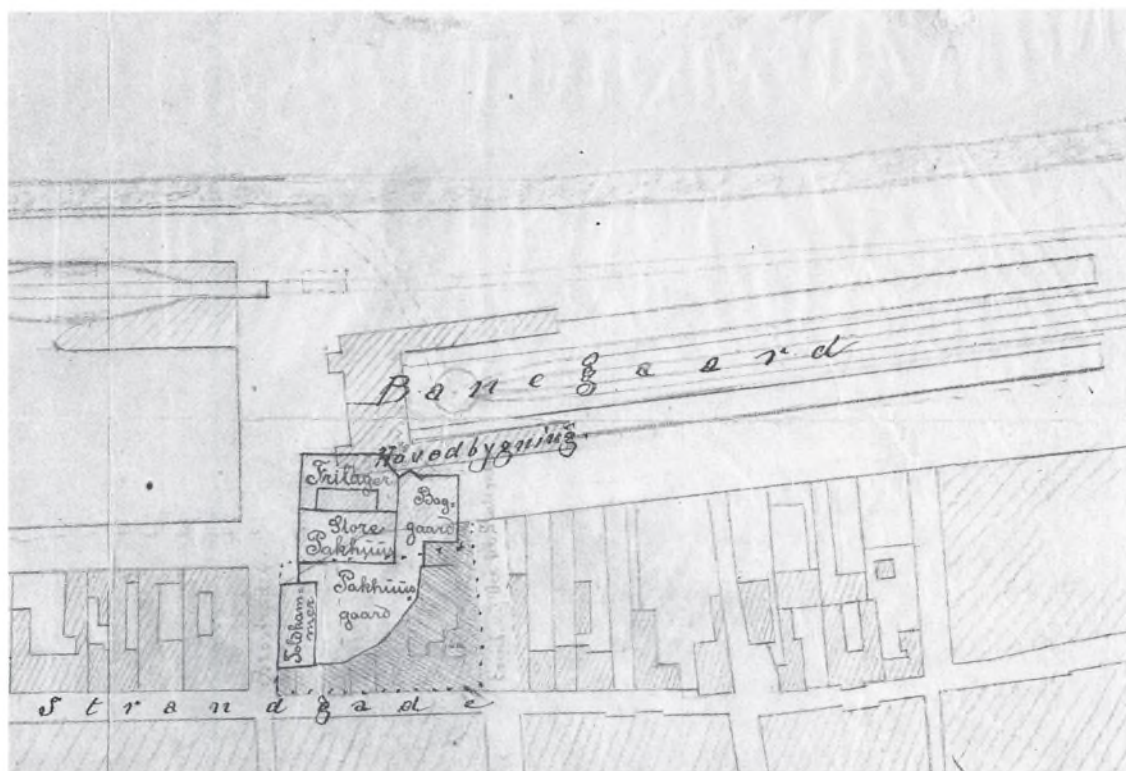
Toldbodbygningen og det store pakkhus set fra Strandgade omkring 1887. Yderst til højre ses Simon Unnas i 1830 opførte kontor- og beboelsesbygning, Brostræde 2, med de særprægede vinduer i stueetagen. Til ære for fotografen har hele toldbodens personale taget opstilling på begge sider af Brostræde. Træbygningen bagest i billedet er en ventesal for dampskibspassagerer. Alle bygninger på billedet er i dag nedrevet. Helsingør Kommunes Museer.



rede ved anlæggelsen af Nordbanen, påpegede flere det uhensigtsmæssige i at placere banegården ved Kongevejen og ikke nede ved havnen. Den sælsomme hestebane kunne i sagens natur ikke råde bod på dette forhold og slet ikke, hvis det drejede sig om at få togvogne transporteret videre med færge til Sverige. Byen var alligevel ikke meget for at få jernbanestationen flyttet til havnen med de deraf følgende gener ved en forlægning af selve jernbanelegemet. En lille station ved havnen kunne gå an, hvis jernbanelegemet lagdes nord om byen, som det forsåvidt allerede var, omend det var den hestetrukne del. Byrådet måtte imidlertid indse fordelene ved en stor og tidssvarende station ved havnen og bøjede sig

snart for overmagten. Den 30. marts 1889 vedtog Rigsdagen loven om »Udvidelser og Forandringer ved den Nordsjællandske Jernbane«, som gik ud på, at der skulle opføres en ny stationsbygning ved havnen, at jernbanestrækningen fra Snekkersten skulle forlægges syd om byen langs kysten til havnen med omfattende udgravningsarbejder til følge, og at der skulle laves nye havnespor og ikke mindst etableringen af et jernbanefærgeleje. Et projekt til en sum af 1.800.500 kr.⁷²

Den 6. april 1889 fik Helsingør Toldkammer besked om Rigsdagens planer. Stationsbygningens nøjagtige placering var endnu ikke afgjort, men toldinspektøren i Helsingør, August Frede-



Toldinspektør Boldts skitse til, hvordan det nye banegårdsprojekt vil berøre toldvæsenets ejendom. Udsnit af tegning i Rigsarkivet.

rik Boldt, kunne med gru konstatere, at »den vil komme til at bortskjære væsentlige Dele af det nuværende Told-Etablissement, nemlig hele Frilagerbygningen med det deri værende Eftersynslokale for Reisende og største Delen af det saa kaldte store Pakhus med tilliggende Baggaard og Vareskuur.« Hertil kunne han i sit brev til Generaldirektoratet for Skattevæsenet tilføje »at Toldstedets Organisme ikke efter en saadan Lemlæstelse kan fortsætte sine Funktioner uforandret.« Boldt vedlagde en skitse, der viste, hvorledes anlægget af stationsbygningen ville medføre nedrivning af de to pakhusbygninger. Han foreslog, at toldvæsenet ved køb eller ekspropriation i stedet erhvervede de bag toldbodbygningen beliggende grunde og huse med front ud mod Strandgade for herpå at opføre nye pakhusbygninger. Overtoldinspektoratet ved overtoldinspektør L. C. Neuhaus bifaldt forslaget og videresendte det sammen med Overtoldinspektora-

tets egen indstilling til Generaldirektoratet.

Som grundlag for indstillingen lå en række drøftelser mellem Helsingør Toldkammer og Helsingør Handelsforening samt Overtoldinspektoratet. Helsingør Handelsforening kunne fremkomme med en række ønsker for de ny bygninger som skulle erstatte de gamle: De skulle opføres nær den nuværende toldbodbygning, men gerne med front mod Strandgade. Frilagerbygningen burde ligge nær »Anlægspladsen for Skibsbaade« og størrelsen skulle være som den nuværende frilagerbygning, som man var særdeles tilfreds med. Det gamle pakhus fungerede ligeledes tilfredsstillende. Blot kunne Handelsforeningen tænke sig, når et nyt nu skulle opføres, at det ikke blev for højt. Loftsetagen på det gamle stod nemlig ubenyttet hen af samme grund. Man ville derfor anse det for »lige ønskeligt for alle Parter, om der kunde skaffes betydeligt rigeligere Undertrum, især i Form af dybere og bredere aabne og lukkede Skure omkring Pakhusgaarden, til Oplægning af forskelligt Havarigods, Skibsinventarium og deslige.« Til slut ville Handelsforeningen ikke undlade at bemærke følgende: »Trafikken paa Østersøen er i stadig Tiltagende,



Toldvæsenet havde udset sig denne busrække i Strandgade, som måtte vige for en ny toldkammerbygning. Forrest ses Brostræde nr. 2, som var J.A. Unnas smalle kontorbygning med de særprægede vinduer med spidsbuede ruder. Den ligger lige op ad toldbodbygningen til venstre. Gavlkvisthuset med bejsbommen er Strandgade 82, som ejedes af maskinmester Alex-

og efterhaanden som Helsingørs Jernskibsværft bliver mere bekjendt og benyttet af Havariskibe, vil det kunne ventes, at trangen til Oplagspladser og Skure for Havari-Ladninger stadig vil forøges, og da den dertil ønskelige Plads, hvis den ikke straks sikres, maaske længere hen i Tiden kun vanskeligt vil kunne erholdes, anser Handelsstanden det for særdeles ønskeligt, at et saa stort Areal som muligt bliver optaget til disse Øjemed. Ligeledes vil en meget rummelig Gaardsplads ofte kunne være af Vigtighed, naar beskadigede Ladninger skulle sorteres, eller Foustager og Emballage efterses med Reparation.«⁷³ Handelsforeningen og Helsingør Toldkammer

ander Møller. Den kaldtes populært »Jylland«. Her lå J. Petersens Gæstgiveri. Nr. 80 skyder sig lidt frem i busrækken. Det var konsul Louis Chr. Schierbecks ejendom. Han havde selv sit konsulat i lejede lokaler i den næste ejendom, Strandgade 78. Den ejedes af brygger Niels Larsen og værtsbusholder Anton P. Jensen og omfattede to store bygninger mod Strandgade, som er de lyse 2-etages huse på billedet. Man kan ane Schierbecks konsulatskilt med tilhørende flagstang. Schierbeck var både italiensk, brasiliansk og portugisisk konsul. Et stort skilt skyder sig ud i gaden mellem de to bygninger. Det forkynder, at her bolder skomager E. Lorentzen til. Bag nr. 78, som altså er de to lyse bygninger, aner man en høj bygning. Det er nr. 76, som skulle blive sidste bygning i rækken, derskullefalde. Det skete ved Bramstrædesforlængelse. På side 68 ses et billede af denne bygning. Bag hestevognen på den anden side af Strandgade ligger hotel Belle Alliance. Bygningen veg i 1909 pladsen for det nuværende Strandborg. Hestevognen bolder ud for K.F. Marstrands skibsprovianteeringsforretning i nr. 71. Bygningen forrest til højre i billedet er det gamle Svaneapotek, Strandgade 77. Her havde J. Juels grønthandel lejet sig ind i kælderen, hvor der nu er lager for pølsekiosken ved Sveasøjlen. Desværre kender vi ikke personer på billedet, men konen, der falbyder sine æbler i kurven kunne være en konkurrent til Juels grønthandel. Fotografi fra ca. 1887. Helsingør Kommunes Museer.

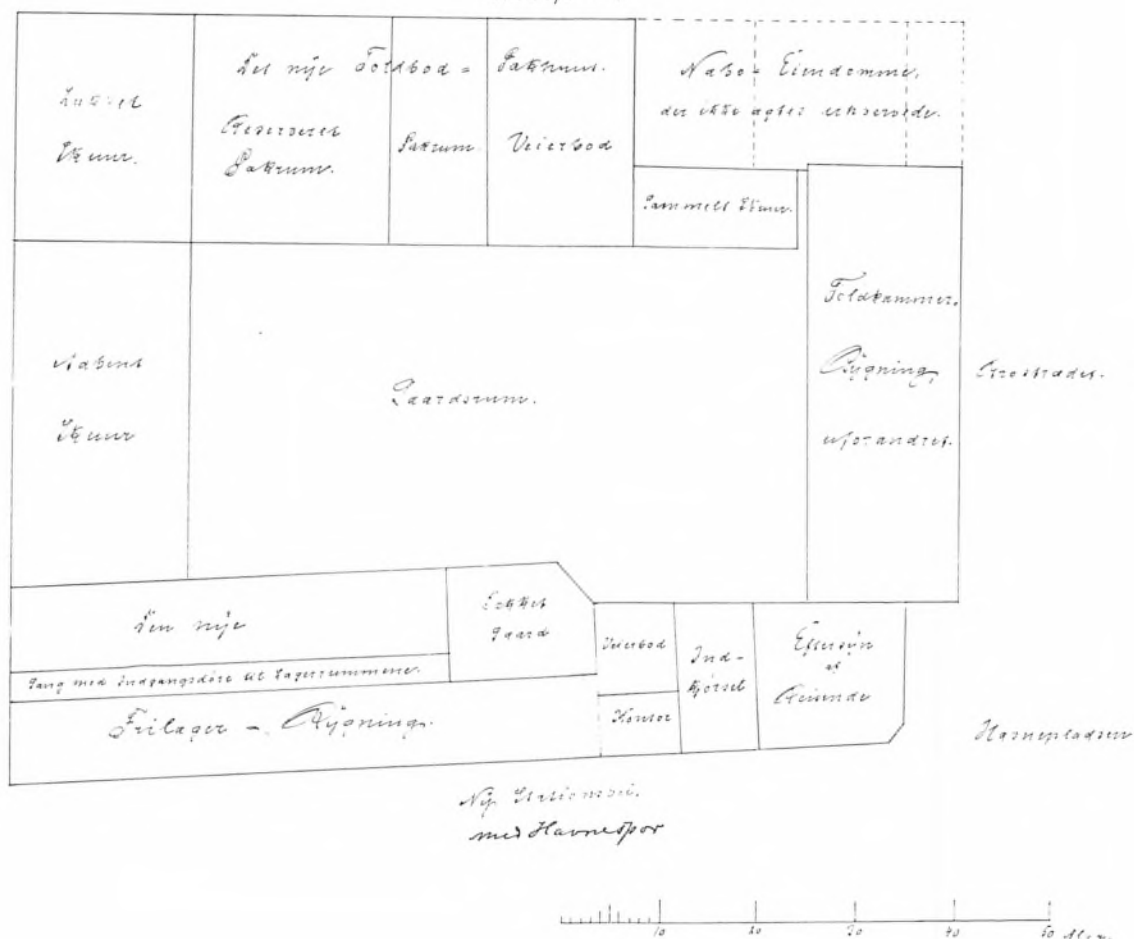
havde et yderst godt forhold til hinanden, og ønskerne kunne for såvidt ligeså godt være fremsat af toldkamret. Også fra Overtoldinspektora-tets side var der tilfredshed med de fremsatte ønsker. Man foreslog dog tillige, »at Toldvæsenet ved nærværende Lejlighed ikke alene maa see at købe den større Ejendom bagved det nuværende Toldetablissement, men ogsaa de tre smaa Bygninger, der ligger vesten for Toldbygningen, hvis saadan af pengehensyn er gjørligt, idet Toldetablissementet da vil fremtræde som et afsluttet Hele og kun blive begrænset af Brostræde, Strandgade, den nye Stationsvej, hvis den bliver gennemført, og Banegaardens Territorium.«⁷⁴ Den store ejendom på Strandgade bag toldbodbygningen, matr. nr. 306, strandgade 78 ejedes af brygger Niels Larsen og værtshusholder Anton P. Jensen. Vi har tidligere stiftet bekendtskab med denne ejendom, idet den på det tidspunkt, da toldbodbygningen blev opført, bestod af to store gårde ejet af Christopher Holm og Johan A. Spæth. De tre små bygninger, der var tale om, var Strandgade 80 og 82, samt Brostræde 2.

Ekspropriationen

Der var berammet en ekspropriationsforretning den 24.-26. juni 1889, men der blev på denne ikke truffet nogen endelig afgørelse, da en ny plan fra jernbanevæsenets side om at opføre en postbygning og telegrafstation ved banegården først skulle udarbejdes. En sådan plan kunne nemlig betyde andre ønsker med hensyn til ekspropriationer. Finansministeriet kunne meddele toldvæsenet, at man måtte forde skadesløs erstatning, således, at alle udgifter til erhvervelse af arealer og opførelse af nye bygninger ville blive dækket.

I august kunne Helsingør Toldkammer forelægge Overtoldinspektora-tet en skitse over, hvorledes man her ønskede sig de ny bygninger indrettet og placeret. Den gamle toldbodbygning skulle forblive uforandret. Man undlod dog ikke at nævne muligheden for en noget rummeligere toldkammerbygning, hvis man endelig skulle have en ny, da de »nuværende Kontorer ere gennemgaaende vel trange.« Hvad angik pakhuse-ne, da havde man følgende at sige: »Naar ikke baade den kongelige Tjeneste og det herværende

Kommerciums berettigede Interesser skulle lide uforsvarlig Afbræk, for ei at sige gaae fuldstændig istaae, under Overgangen, kan denne kun gjøres i den Orden, at det nye Pakhuus først opføres fuldt færdig paa den dertil erhvervede nye Grund, hvornæst det gamle med deri værende Deel af Frilageret evakueres, og det nye Frilager opføres paa sammes Tomt. Først derefter kan det gamle Frilager nedbrydes, alt imedens selve Toldkammerbygningen forbliver uberørt og i uforstyrret Virksomhed.«⁷⁵ Man påpegede også vigtigheden af, at ingen kontorlokaler blev indrettet i etager over jordniveau: »At anbringe Kontorlokaler i 2den Etage, hvormed antages at være meent 1ste Sal, være sig af Frilager- eller Pakhuusbygningen, maa Toldkamret derhos paa det bestemteste fraraade. I og for sig i ringe Samklang med al Toldbodforretnings Natur vilde en saadan Ordning passe ganske særdeles ilde til de herværende særegne Forhold med deres Utaal af Smaaforretninger, der hver især kun kræver Minuters Tilstedeværelse paa de forskellige Steder. Allerede nu føles de 8 Trappetrin, der skal gaaes op og ned ad for hver ringe Udførsel, Fortoldning eller Frilagerexpedition, paa travle Dage som en kjendelig Byrde, især for Opsynets aldrende Medlemmer; men skal man hver Gang op og ned fra en 1ste Sal, vil Opsynet komme til at tilbringe sin halve Tjenestetid paa Trapperne og hele Tilstanden blive noget nær utaalelig baade for Toldvæsenet og Publikum. Dertil kommer, at Frilagerbygningen under alle Omstændigheder maa lægges ud til Havnen, altsaa til alfar Plads eller Vei, og de Lokaler, der vende ud hertil, kunne ikke, da hverken Jernstænger eller Gitter ville yde fornøden Sikkerhed, have Vinduer i Ydermuren, men maa belyses gennem Taget. Oven paa denne Bygning kunne Kontorlokalerne følgelig ikke anbringes. Ligesaa nødvendigt vil det nye Pakhuus komme til at ligge ud til Strandgaden, endog et anseeligt Stykke op ad samme Gade, hvorfra der ikke er Spor af Udsigt, hverken til Havnen eller til noget af det Steder, hvor Opsynets egentlig Virksomhed foregaaer, slet ikke at tale om den urimelige lange Afstand til alle disse Steder.« Man gruede for, at det ville blive nødvendigt at bibeholde et areal i det nye pakhuus svarende til det gamle, hvilket kunne betyde, at der måtte indrettes kontorer på 2. sal,



Skematisk Rids til et rekonstrueret Told- og Frilageretablisement i Helsingør. Helsingør Toldkammers forslag til, hvordan man ønskede sig de nye bygninger indrettet og placeret. Den gamle toldbodbygning skulle forblive usforandret. Tegning i Rigsarkivet.

senteret ved overtoldinspektør Neuhaus, havnevæsenet ved Helsingørs borgmester P. Rosenstand, postvæsenet ved postinspektør Svendsen, telegrafvæsenet ved direktør Høncke samt afdelingschef Bayer og overingeniør Tegner fra jernbanevæsenet. Neuhaus indgik en foreløbig aftale med jernbanevæsenet om en størrelse på det areal som toldvæsenet fordrer, der var noget mindre, end man fra Helsingør Toldkammers side havde ønsket sig. Havnevæsenet krævede ligesom toldvæsenet fuld kompensation for det tabte. Postvæsenet ytrede ønske om at få opført en bygning i umiddelbar forbindelse med stationen, en bygning, der foruden postkontor tillige omfattede telegrafstation og bolig for telegrafbestyreren. Denne bygning kunne opføres på det areal syd for stationen, som jernbanevæsenet allerede havde eksproprieret. Man var enige om, at der til brug for toldvæsenet måtte erhverves grundene

og det ville være en katastrofe. Der foreligger ikke umiddelbart svar på Helsingør Toldkammers henvendelse, men en række spørgsmålstejn påført i brevs margin synes at vise, at Generaldirektoratet ikke helt forstod alle klagepunkterne, eksempelvis at det kunne være noget stort problem at skulle benytte sig af trapper!

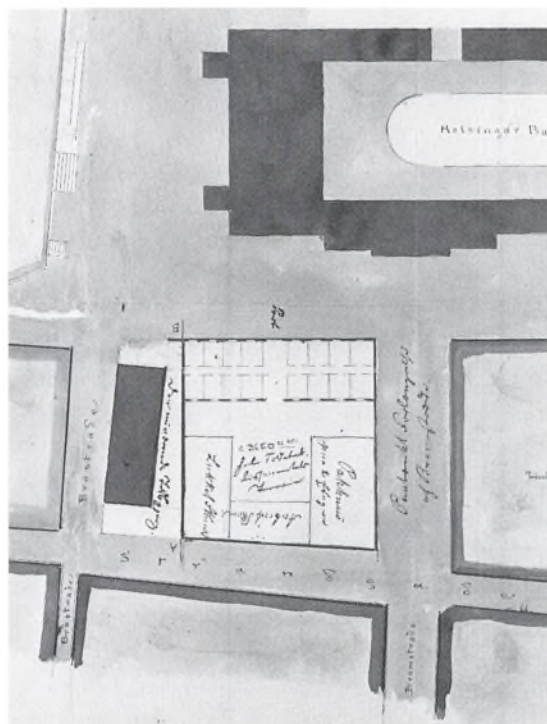
I august mødtes repræsentanter for de institutioner, som ville blive berørt af det nye jernbaneanlæg til nærmere forhandling med jernbanevæsenet i København. Toldvæsenet var repræ-

nr. 78-82 på Strandgade samt hjørnebygningen ved siden af toldbodbygningen, Brostræde 2. Havnevæsenet kunne passende overtage toldbodbygningen samt nogle arealer fælles med toldkammeret, et forslag, der bestemt ikke faldt i toldkammerets smag. Jernbanevæsenet havde bedt arkitekt N. P. C. Holsøe som at udarbejde skitseprojekter og overslag til de forskellige byggerier, hvilket blev udregnet til at koste følgende:

Post- og Telegrafbygningen	112.500 kr.
Toldbodbygningen	103.500 kr.
Havnebygningen	20.000 kr.

Resultatet af forhandlingerne med jernbanevæsenet vakte stor bestyrtelse i Helsingør Handelsforening: »Det er for ganske nyligt kommet til

vor Kundskab, at der i et i Kjøbenhavn afholdt Møde af Delegerede fra forskellige i denne Sag interesserede Administrationsbrancher er fremført en Plan, som i meget væsentlige Punkter kuldkaster vore Forhaabninger. Imedens disse i Korthed gik ud paa, at den nuværende Toldkammerbygning vilde blive bevaret, og at de nye Frilager, Pakhus-, og Gaards- og andre Lagerum, alle i væsentlig udvidet Skikkelse, skulde anbringes paa Hele den bagved liggende Grund, lige til Bramstrædets projekterede Forlængelse, skal, efter den nu fremkomne Plan, Toldkammerbygningen med et anseeligt Stykke Grund afstaaes til Havnevæsenet, og et helt nyt Toldetablissement opføres bagved i en paa væsentlige Omraader indkneben Skikkelse. Herved fortrænges Toldboden fra sin gamle naturlige Beliggenhed i Havnens umiddelbare Nærhed, og i Stedet for Udvidelse faar vi Indskrænkning. At man vil bøde paa det beskaarne Grundareal med at lægge samtlige Kontorlokaler paa en første Sal ansee vi kun for en Ulempe til. Da Helsingørs Handel med forbigående Skibe paa Grund af de bedre Fragtforhold er i Fremgang, er det et almindeligt Ønske blandt vor Byes Handlende at udvide deres Frilagerrum, men den nye Plan byder os tværtimod mindre Areal end det nuværende, ikke at tale om, at der helt mangler det uundværlige Gaardsrum med Vandopstander, og de os tiltænkte Lokaler i det Hele ere mørke, ubekvemme og utilgjængelige.« Der var næsten ingen grænser for Handelsforeningens kritik af planerne. Udvidelsesmulighederne på arealet måtte anses for udelukket. Den ældgamle ret til at holde auktioner over al slags gods, dog navnlig materiel fra strandede og havarerede skibe på toldboden var udelukket med den påtænkte disponering af bygningerne og det indskrænkede gårdareal, og det ville medføre, at »denne ældgamle og lukrative Erhvervsgren er saa godt som tabt for vor By.« Handelsforeningen var naturligvis meget positivt indstillet, hvad angik planerne om forlængningen af jernbanen, men understregede, at dette, der ville blive til stor gavn for Landet, nødvendig skulle gå hen og blive til skade for byens handelsliv.⁷⁶ For at lægge et yderligere pres på toldvæsenet, henvendte Handelsforeningen sig til folketingsmanden, general Christian A.F. Thomsen og fik ham til at skrive følgende brev til general-



Udsnit af N.P.C. Holsøes plan til et nyt toldkammer. Den gamle toldbodbygning bevares og overlades til brug for havnevæsenet. Der er indkørsel fra gaden overfor stationsbygningen gennem pakhuset. Etagen over denne bygning tænkes anvendt til kontorer. Mod den projekterede forlængelse af Bramstræde ligger et pakhus på 2 etager. Mod Strandgade er 2 skure, et åbent og et lukket. Rigsarkivet.

direktøren for Skattevæsenet: »Jeg tør ikke atter besvære Dem med et Besøg, og tillader jeg mig derfor at fremsende disse Linier: De Handlende i Helsingør, mine brave Høirevælgere, ere paa Fortvivlesens Høidepunkt. De troede den hellige Grav vel forvaret derved, at de og Toldinspektør Boldt i Helsingør vare fuldt enige om, hvorledes Bygningsforholdene for Toldvæsen og Frilager kunne indrettes med Iagttagelse af Alles Tarv, naar Banegaardsflytningen lægger Beslag paa de nuværende Lokaler. Men saa holdes der et Møde af forskjellige Delegerede – hvor hverken de eller Boldt vare repræsenterede, – men hvor Overtoldinspektør Neuhaus var tilstede, – og dette Møde vedtager et Forslag, hvorved 1) det nyprojekterede Frilager bliver mindre i stedet for større end det tidligere, og 2) det gamle Lokale nedrives inden det nye er bygget, og en midlertidig uholdbar Tilstand tilveiebragt. Helsingør, der i tidligere Aar har lidt meget, er i de seneste Aar i god Fremgang, og det er et Livsspørgsmaal for Byen at holde Konkurrencen med Helsingborg, og det synes haardt, at den nye Banegaard, der er mere til Nytte for Landet end for Byen, skal blive ødelæggende eller i det Mindste indskrænkende for Byens Handel, som det nyanlagte Skibsværft atter har bragt i Veiret.« Thomsen foreslog, at toldvæsenets interesser i dette tilfælde varetoges af Boldt i stedet for Neuhaus, i hvert fald ved et enkelt møde med finansministeren, hvor også Handelsforeningen ved formanden, købmand Major Wright samt J. Razga var repræsenteret.⁷⁷ Neuhaus forsvarede Holsøes plan overfor Overtoldinspektoratet, men han var snild nok til at overlade afgørelsen til dette efter at have redegjort for Handelsforeningens indsigelse mod planen. Sagen overvejedes atter i Generaldirektoratet, som i september besluttede at imødekomme Helsingør Toldkammer og Handelsforeningens krav. Toldvæsenet måtte forlange, at der »til en hensigtssvarende Toldkammerbygning med de dertil hørende Localiteter i Helsingør, maae, efter hvad der er udtalt af Toldkammeret i Helsingør opstilles følgende For- dringer:

Til Contoirlocaler	ca. 500 kvadratalen
Til Frilagerum	ca. 1200 kvadratalen
Til Pakhus	ca. 1000 kvadratalen

Til aabne og lukkede Skure Gaardsrum

ca. 1500 kvadratalen
ca. 2000 kvadratalen⁷⁸

Det daværende areal udgjorde 5200 kvadratalen, hvorfor man ved ovenstående krav ville opnå en udvidelse på ca. 1000 kvadratalen, og det anså man for bydende nødvendigt. Den foreløbige aftale, som blev indgået mellem Neuhaus og jernbanevæsenet, indebar imidlertid kun løfte om et areal på 3650 kvadratalen, hvilket også fremgår af Holsøes plan, og det kunne man i Generaldirektoratet ikke acceptere. Finansministeriet fulgte Generaldirektoratets indstilling og forlangte i skrivelse af 28. september, at jernbanevæsenet stillede 6200 kvadratalen til rådighed for toldvæsenet som erstatning for de bygninger, som man måtte afgive til det store banegaardsprojekt.

J. D. Herholdt tegner det ny toldkammer

Den 25. oktober 1889 kunne generaldirektør Tegner fra Statsbanerne meddele Overtoldinspektoratet, at man var villig til at erhverve det ønskede areal til brug for toldvæsenets nye bygninger. Både Handelsforeningen og Helsingør Toldkammer synes at være faldet lidt til ro, thi nu ville de være tilfredse med et areal, der blot svarede til det nuværende, altså 5200 kvadratalen, hvilket alle parter dermed kunne billige. Nu manglede man blot at få udarbejdet de endelige tegninger og overslag til toldvæsenets nye bygninger. Den gamle toldkammerbygning skulle forblive uforandret og udelukkende til brug for toldvæsenet. Havnevæsenet måtte derfor finde andre lokaler, men det blev deres problem og ikke toldvæsenets. Frilagerum på ialt 1200 kvadratalen samt plads til opsynskontor m.v. skulle anbringes i en bygning ud til den nye stationsvej. En pakhusbygning skulle opføres ud mod det ny Bramstræde, og to skure, et lukket og et åbent, skulle opføres ud mod Strandgade. Hvad angik højden på pakhusbygningen, blev det overladt arkitekten at undersøge behovet for en eller to etager. Det er tydeligt, at oplægget til arkitekten er lavet ud fra N.P.C. Holsøes tegninger. Imidlertid skulle det ikke blive Holsøe, som fik opgaven, selv om denne var ganske velanskrevet i Helsingør, hvor han havde tegnet flere smukke bygning-

ger, heriblandt brygger Carl Wiibroes privatbolig ved havnen i 1861 (nu nedrevet) og Marienlyst Hotel i 1859. Holsøe var ansat ved Indenrigsministeriets Kontrol for Statsbanerne, og i denne egenskab havde han leveret tegninger til både jernbanestationen og posthuset og i første omgang altså også til toldvæsenets bygninger. Det vedtoges imidlertid, at toldvæsenet selv skulle drage omsorg for opførelsen af de nye bygninger, hvorfor man helt naturligt anmodede den herfor ansvarlige kongelige bygningsinspektør, arkitekt og professor Johan Daniel Herholdt om at udarbejde tegninger og overslag til de nye bygninger for toldvæsenet.⁷⁹ I begyndelsen af november drog Herholdt til Helsingør og tog lokaliteterne i øjesyn, hvorefter han den 27. november kunne forelægge tegninger og overslag for overtoldinspektør Neuhaus. Opførelsen af samtlige nye bygninger og nyindretninger i den gamle toldbodbygning kunne gøres for en pris af 105.000 kr. Hertil kom flytteearbejder ved pakhus, vejerbod og frilager under opførelsen af de nye bygninger, hvilket ville koste yderligere 8000 kr. Midlertidige plankeværker omkring byggepladsen ville koste 1800 kr og brolægning, dræning og kloakarbejde 6000 kr. Til uforudsete udgifter afsatte han 6000 kr og beregnede sig selv et honorar på 3% af omkostningerne, hvilket ville blive 3804 kr. En konduktør i halvandet år ville medføre en udgift på 3600 kr. I alt ville hele arbejdet derfor komme til at koste 134.204 kr.

I Herholdts projekt ville toldvæsenet kun få rådighed over ca. 4800 kvadratalen mod de 5200, som man havde regnet med. Forklaringen var, at Herholdt havde fået oplyst, at kommunen ønskede en tiltrængt udvidelse af Strandgades bredde, når nu muligheden for dette forelå. Der viste sig imidlertid ikke at være hold i disse rygter, selv om borgmester Rosenstand til Neuhausen kunne meddele, at man da håbede, at toldvæsenets nybyggeri helt naturligt ville medføre en regulering af den smalle gade, idet den ny jernbanestation ville betyde øget trafik i området. Kommunen havde nemlig ingen midler til at erhverve et areal af den af toldvæsenet udsete grund til en påtrængt gadeudvidelse. Herholdts tegninger blev forelagt Handelsforeningen, som ved formanden, Major Wright, kunne billige projektet, når blot man så bort fra den indskrænkning af arealet, som rygter-

ne om Strandgades udvidelse havde medført. Herholdt havde da også taget højde for dette ved at anslå omkostningerne til at blive 4600 kr. højere ved udnyttelse af hele det tiltænkte areal. Der var også gået rygter om, at jernbanevæsenet havde gjort fordring på et stykke af det grundareal mod stationsvejen og det ny Bramstræde, som Herholdt havde tiltænkt frilagerbygningen. Generaldirektør Tegner kunne dog ved et møde i Slagelse forsikre Neuhaus om, at det måtte bero på en misforståelse.⁸⁰

Ved årsskiftet var alt klar til rømningen af de gamle bygninger og opførelsen af de nye. Toldvæsenet havde udarbejdet listen over de krav, som man stillede til jernbanevæsenet:

- 1) Toldvæsenet afstår til Jernbanevæsenet de Toldvæsenet tilhørende Arealer og Bygninger paa Matr. No. 310 og 311 i Helsingør, forsaavidt samme skulle anvendes til den nye Banegaards Opførelse og hvad dermed staaer i Forbindelse.
- 2) Som Vederlag derfor erhverver og afstaaer Jernbanevæsenet til Toldvæsenet forsaavidt dette ikke iforveien er Eier deraf, det paa den vedlagte Tegning afsatte, mellem Brostræde, Stationsvejen, Bramstrædes Forlængelse og Strandgade beliggende Terræn indtil den punkterede sorte Linie ud mod sidstnævnte Gade med de derpaa opførte Bygninger m.m.
- 3) Af Expropriationsfondet eller paa anden Maade sikres der Toldvæsenet det Beløb, der er fornødent til Opførelsen af et ny Toldetablisement paa førnævnte Areal. Efter Etatsraad Herholdts Overslag vilde hertil udkræves 138.804 kr. men under Hensyn til den herfordrede Udvidelse af det Terræn, som Jernbanevæsenet skal afstaa, maa dette Beløb forhøies noget, i hvilket Henseende Overtoldinspektoret anmodes om at indhente nøiere Oplysning hos Etatsraad Herholdt.
- 4) Omkostningerne ved Nedbrydningen af de Bygninger m.v. der ere opførte paa det førnævnte Toldvæsenet tilhørende men til Jernbanevæsenet afstaaede Areal, ere Toldvæsenet uvedkommende.
- 5) Omkostningerne ved Nedbrydningen af de Bygninger der have tilhørt Toldvæsenet fremkomne Materialer blive Jernbanevæsenets Ejendom.

- 6) Toldvæsenet forpligter sig til senest den 1ste Marts 1890 at rømme det samme tilhørende Terræn med derpaa beliggende Bygninger, som ligge Øst for det nuværende store Toldpakhus.
- 7) Det øvrige Toldvæsenet tilhørende Terræn med derpaa opførte Bygninger, som i Henhold til Foranstaaende skal afstaaes til Jernbanevæsenet, vil blive rømmet, saasnart det nye Toldpakhus er opført og kan tages i Brug til dette Øiemed samt til midlertidig Frilagerbygning.
- 8) Jernbanevæsenet har at drage Omsorg for, at de private Bygninger, der findes paa Toldtablisementets fremtidige Terræn, ere fjernede saa betimeligen, at Opførelsen af de nye Toldbygninger derved ikke forsinkes.
- 9) Jernbanevæsenet har, forinden den nye Banegaard maa tages i Brug, efter Toldvæsenets Bestemmelse ved Dampfærgehavnen at opføre en Bygning til Toldeftersyn af søværts ankomende Reisende samt deres Reisegods.«⁸¹

Den 5. februar 1890 fik Helsingørs borgere gennem Helsingør Avis besked om, hvad der var ved at ske med toldvæsenets gamle bygninger: »De smaa Frilagre ved Toldboden skulle, efter sikkert Forlydende, være ryddede i Løbet af 8 Dage for at stilles til Disposition for Jernbaneanlægget. I den Anledning er man nu i Færd med at indrette midlertidige Frilagre paa Loftet i det store Toldbodpakhus for de Husvilde. Endvidere ville de for et Aarstid siden indrettede Toldvisitationslokaler falde for Jernbaneingeniørernes nivellerende Haand. Efter hvad vi i dette Øieblik erfarer har Flytningen af de nævnte smaa Frilagre allerede taget sin Begyndelse idag. Der flyttes foreløbig til nogle Rum, som indrettes paa 1ste Loft i det store Toldbodpakhus, men da ogsaa dette, ligesom nu de smaa Frilagre, om nogen Tid skal falde for Jernbaneanlægget, bliver det midlertidige Opholdssted dersteds kun af kortere Varighed.«⁸² Man havde problemer med hensyn til anbringelsen af materialer, som fremkom ved nedrivningen af det lille pakhus eller frilagerbygningen. Materialerne kunne ikke umiddelbart anvendes til toldvæsenets nybyggeri, da bygningens dimensioner var afvigende fra de projekterede bygninger. Dog fandt man, at en del indvendige bræddeskillerum var af en så god kvalitet,

at de med fordel kunne genanvendes i nybyggeriet. Disse kunne uden videre henlægges i det store pakhus, medens man på ingen måde ville have de øvrige byggematerialer liggende på toldvæsenets grund til gene for det daglige arbejde. Over-toldinspektoratet var dog af en anden formening, idet de materialer, som ikke kunne genanvendes af toldvæsenet, skulle sælges under hånden eller ved offentlig auktion til gavn for toldkassen, hvorfor de sagtens kunne opmagasineres på toldvæsenets grund frem for at man skulle til at betale for leje af plads på fremmed grund.

Den gamle toldbodbygning falder

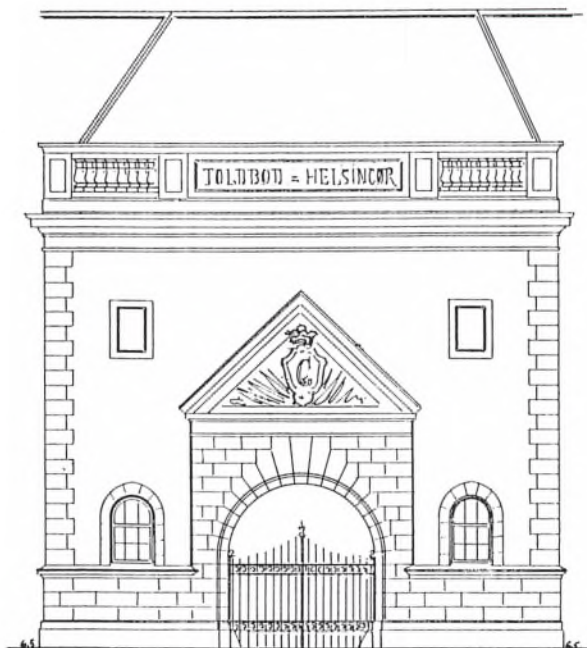
Den 14. og 15. februar 1890 samledes besigtigelses- og expropriationskommissionen i Helsingør for at gøre de nødvendige ekspropriationsforretninger. Kommissarius, kammerherre Tobiesen, kunne bemærke, at kommissionens opgave, hvad angik toldvæsenets interesser, var at erhverve ejendommene i Strandgade 78-82 samt hjørnejendommen, Brostræde 2, for at anvende dem dels som skadesløsholdelse for det areal som skulle eksproprieres fra toldvæsenet og dels til fyldestgørelse af formål i baneanlæggets interesse. Alle ejerne var mødt op, og een efter een erklærede de sig forbavsende nok fuldt tilfredse med den erstatning, de blev tildelt for afhændelsen af deres ejendomme. Den 15. februar fortsatte ekspropriationsforretningen, og her blev der truffet en vigtig afgørelse, som fik indflydelse på toldvæsenets videre planer. Man anså det for væsentlig betydning, at adgangsvejene til den nye jernbanestation, som blev betragtet som »mer end tarvelige«, blev udvidet og forbedret. Dette måtte ske i forbindelse med denne ekspropriationsforretning ved, at der af det erhvervede areal tillagdes Strandgade en strimmel af en sådan bredde, »at bemeldte Gade paa Strækningen fra Bramstræde til Brostræde erholder en Bredde af 20 Alen, og at der tillægges Brostræde en Strimmel fra Strandgade ned til Havnepladsen, saaledes at dette Stræde paa denne Strækning bliver 25 Alen bredt.« Man anså disse udvidelser for yderst vigtige, da man måtte antage, at trafikken i området ville blive øget betydeligt som følge af både den nye kystbane og dampskibstrafikken. Der var imidlertid kun een mulighed for at udvide

Brostræde, nemlig at ekspropriere den gamle toldbodbygning. Det var en trist afgørelse, men kommissionen var af den opfattelse, at Helsingør måtte være villig til at bringe »passende Offre« for at opnå det uomtvistelige gode, som en gadeudvidelse ville være for trafikken i og for byen. Byens repræsentanter ved mødet måtte da også erkende dette og erklærede derfor sig rede til at søge byrådets samtykke til, at byen overtog regulering og brolægning samt den fremtidige vedligeholdelse af de nævnte gadeudvidelser. Toldvæsenet var ved mødet repræsenteret af generaldirektør Erik Blechingberg, og han kunne acceptere følgende aftale med jernbaneanlægget: »Der stilles til Toldvæsenets Raadighed som Ækvivalent for den Grund, der i Anledning af Jernbaneanlægget exproprieres fra samme, det Areal som henhører til de igaar erhvervede Ejendomme Matr. Nr. 306, 307, 308 og 309, dog at der af denne Grund udimod Strandgade tages en Strimmel af en saadan Bredde, at bemeldte Gade fra Bramstræde til Brostræde kan erholde en Bredde af 20 Al. Udmod Brostræde afskæres der af de indkjøbte Ejendomme samt af Toldkammerbygningen en saa bred Strimmel, at Brostræde paa nævnte Strækning fra Strandgade til Havnepladsen kan erholde en Bredde af 25 Al. For Toldvæsenets Bygninger, som i Henhold til ovenstaaende Overenskomst samt i Anledning af Jernbaneanlægget blive at nedrive, gives der Toldvæsenet en Erstatning af 115.000 kr., hvorhos Toldvæsenet er Ejer af samtlige Materialer, hvoraf dets egne Bygninger og de indkjøbte Ejendomme ere opførte. Samtlige Bygninger Øst for Frilagerbygningen stilles senest inden 1ste Marts d. A. til Anlæggets Raadighed, og indrettes der midlertidig Toldvisitationslokale paa Havnepladsen efter nærmere Overenskomst med Hensyn til Stedet mellem Toldvæsenet og Havnevæsenet.«⁸³

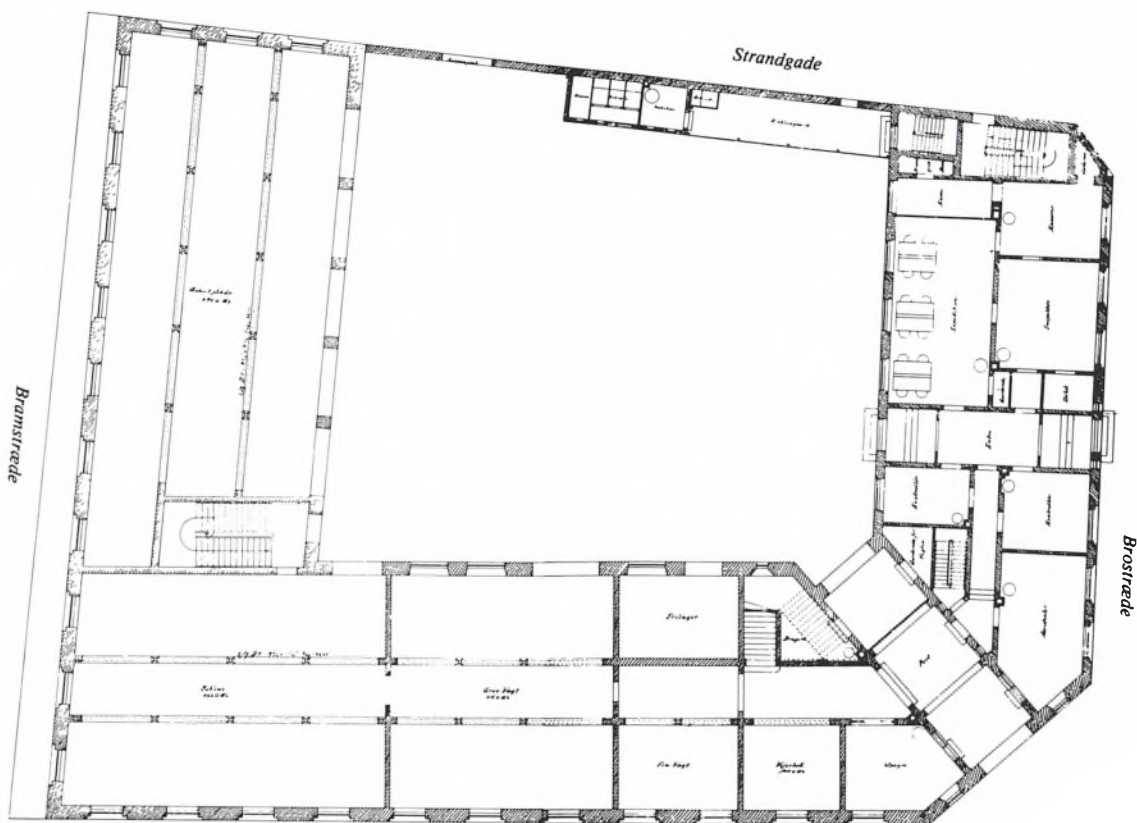
Med ekspropriationskommissionens afgørelse var der sat et endeligt punktum for det gamle Helsingør Toldkammers bygningshistorie. Alle de smukke bygninger skulle nu falde for jernbaneanlægget. I dag kan man kun beklage denne hårde dom, når man betænker, at trafikken til havnen og jernbanen siden har søgt andre veje end Brostræde og Strandgade. Hvordan arkitekt Herholdt så på kravet om nedrivning af den smukke toldbodbygning ved vi ikke, men det har

utvivlsomt gjort det lettere for ham at tegne et helt nyt toldkammerkompleks uden hensyntagen til ældre bygninger, og han kunne da også den 8. april 1890 forelægge de endelige tegninger til et sådant for overtoldinspektør Neuhaus. Det vil nok være i bygningshistoriens interesse af gengive Herholdts brev: »I Henhold til Herr. Overtoldinspektørens Skrivelse af 26de Februar d. A. angaaende Udarbejdelsen af nye Tegninger og Overslag til Toldlokalerne i Helsingør, tillader jeg mig herved at fremsende et saadant Project og Overslag med følgende Bemærkninger. Rummenes fordeling i Planerne ere foretagne efter Konference med Toldinspektøren i Helsingør, ifølge hvilken det aabne Underrum er henlagt til den sydlige Bygning, hvorved en lettere Adgang til dette skaffedes end om det henlagdes under Frilageret. Overslaget over det foreliggende Project, hvortil alle brugelige gamle Materialer ere tænkte benyttede, viser en samlet Udgift af 135.955 kr. Denne Udgift formener jeg maatte kunne bringes ned med 6600 kr ved at lade Etagen over det aabne Underrum bortfalde, og henlægge Pakloftet til Tagetagen over samme; den samlede Udgift vil derefter blive 129.355 kr. En yderligere Reduction paa ca. 9000 kroner kunde vel opnaaes ved at udelade Beboelseslejligheden over Kontorerne, men Udeladelsen af denne Del af Bygningen vil i høj Grad virke uheldig paa den hele samlede Bygningsmasses Udseende og Værdighed, ligesom den indvundne Rente af ovennævnte Sum, ca. 9000 kr, vil være langt under den aarlige Leje, som kan indvindes af en saadan Bolig, som vel nærmest maa ønskes benyttet af en af de overordnede Toldembedsmænd i Helsingør.«⁸⁴ Herholdt var nødt til at fremlægge forslag til disse besparelser, da erstatningen til toldvæsenet på 115.000 kr var godt 23.000 kr mindre, end man havde krævet. Ikke desto mindre kunne Herholdt ikke bringe udgiften ned på mindre end godt 120.000, hvis man undlod embedsboligen, og det var for lidt. Generaldirektoratet påpegede, at det var et ufravigeligt krav, at udgifterne blev holdt nede på de 115.000 kr. På Helsingør Toldkammer var man selvsagt yderst tilfreds med Herholdts forslag, ikke mindst når det gjaldt embedsboligen: »Naar det af Planerne sees, at det nu er Hensigten at bygge Kontorfløien i 2 Etager og paa første Sal at indrette en

Familieleilighed, som da tør antages at ville blive anvist en af Toldstedets tvende øverste Embedsmænd til Embedsbolig, da viser det flygtigste Blik paa Planerne, at denne 2den Etage fra Bygningskunstens Standpunkt vistnok maa betragtes som en absolut Nødvendighed, og at dens Udeladelse vilde i høieste Grad ødelægge Totalindtrykket af det nu saa anseelige Bygningskomplex. Ei heller skal der her lægges Skjul paa, at en Embedsbolig som den omhandlede herfra betragtes som en Herlighed ved Stillingen, paa hvilken man vilde sætte overordentlig Priis, især naar Leievilkkaarene, hvad der vel ikke kan være Tvivl om, blive gunstige for Vedkommende. Endelig bør det erindres, at den aarlige Leie under alle Omstændigheder vil forrente den Meerudgift, som Leilighedens Indretning medfører, og at den saaledes i Forbindelse med Frilager- og Pakhuseleien



Herboldts første tegninger, dateret 8. april 1890 til et helt nyt toldkammer. Desværre mangler Herboldts første tegninger til det toldkammerkompleks, hvori den gamle toldbodbygning var bibeholdt. Øverst ses en opstalt af det skråt afskårne bjørne mod havnen, hvori portgennemkørslen er anbragt. Dette magtfulde ydre har et næsten militært præg, som indgangen til et arsenal eller porten gennem en fæstningsvold. Nederst ses grundplanen af bygningskompleksets stueetage. Rigsarkivet.

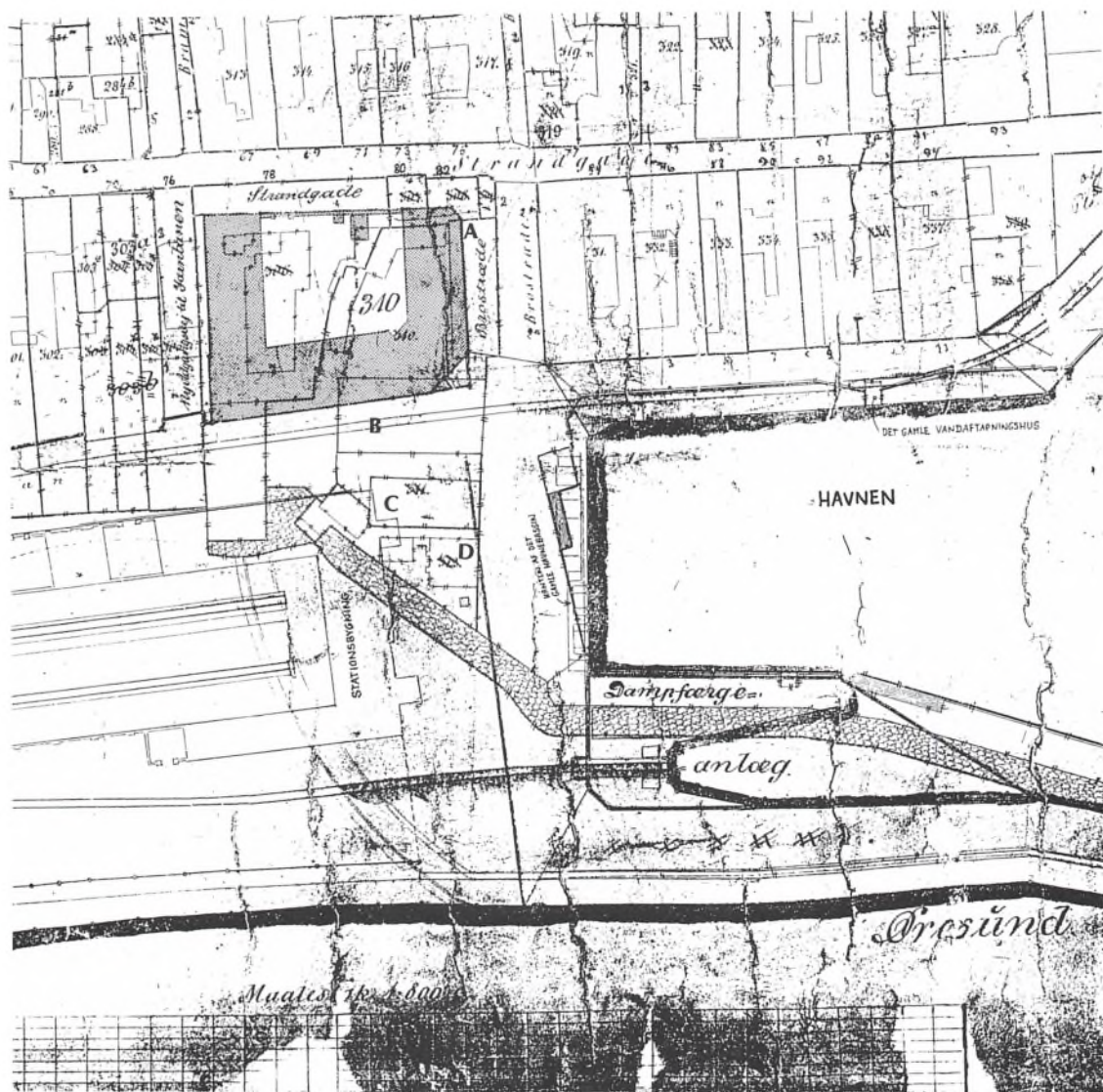


vil bidrage til en delvis aarlig Forrentning af hele Byggesummen, et Moment der vel fortjener at komme i Betragtning ved overveilsen af Spørgsmaalet om, hvormeget man i det Hele kan og vil offe paa de nye Toldbygninger.«⁸⁵ Det er fristende at tro, at toldinspektør Boldt allerede på det tidspunkt havde tiltænkt sig selv denne attraktive embedsbolig, når man bemærker med hvilken iver, han forsvarer Herholdts arkitektur. Der var naturligvis yderligere en del kommentarer til de nærmere detaljer i Herholdts projekt. Således kunne Boldt i betragtning af vigtigheden af fornøden pakhusplads, forsigtigt foreslå at embedsboligen på 2. sal i stedet indrettedes til pakhusbrug. Det bemærkedes også, at indskriften i attikaen over hovedindgangen var forkert. I stedet for »Toldbod-Helsingør« skulle der stå »Kongeligt Toldkammer«; den formulering var allerede bestemt i 1852. Helsingør Toldkammer havde klogeligt ladet Handelsforeningen se nærmere på Herholdts projekt, hvilket Major Wright udtrykte stor taknemmelighed for. Han kunne da også kun bifalde projektet, dog med en lille beklagelse over, at frilagrene ville komme til at ligge på 1. sal og ikke i underetagen, »men heri kunde vel ingen Forandring foretages uden for stor Til sidesættelse af de andre for Handelsstandens tjenlige Formaal.«⁸⁶ Overtoldinspektoratet kunne ligesom Helsingør Toldkammer og Handelsforeningen stort set bifalde Herholdts plan, og Neuhaus anbefalede, at man approberede projektet, selv om prisen oversteg de 115.000 kr, som jernbanevæsenets erstatning lød på. Men her til kunne man, skrev Neuhaus, lægge ca. 5000 kr i indkomne renter samt påregne en god indtægt af materialerne fra de nedrevne bygninger. Selvom statskassen i værste fald skulle blive nødt til at betale op til 16.000 kr af egen lomme, så mente Neuhaus, at pengene var givet godt ud, da told-etaten ville komme i besiddelse af helt nye tidsvarende lokaler istedet for de tidligere gamle og på mange måder uhensigtsmæssigt indrettede Bygninger.« Generaldirektoratet holdt imidlertid stædigt fast på, at det var en »ufravigelig Betingelse«, at udgifterne holdtes indenfor den nævnte grænse.⁸⁷ Neuhaus måtte derfor anmode Herholdt om at nedbringe byggesummen til 120.000 kr ved at inddrage den ene etage i Pakhusbygningen samt ved at foretage nogle mindre

ændringer. For dette beløb kunne Neuhaus garantere ved sin tro på, at salget af byggematerialer fra de gamle bygninger mindst ville indbringe 6000 kr foruden de 3200 kr som allerede var indkommet ved denne forretning. Den 21. maj kunne Neuhaus tilskrive Generaldirektoratet, at Herholdt havde nedbragt omkostningerne til 120.000 kr. ved at gøre pakhusbygningen en etage høj. Han kunne meddele, at Helsingør Toldkammer »kun med Resignation kunne finde sig i det Uundgaelige, og haaber da at kunne hjælpe sig med det tilbudte Rum«, en bemærkning, som fik Generaldirektoratet til at tilføje følgende note i brevets margin: »Det bliver det sgu nødt til!«⁸⁸

Byggeriet går i gang

Den 23. maj 1890 kunne Generaldirektoratet endelig meddele, at man havde approberet Herholdts ændrede tegninger til Helsingør Toldkammer, hvorefter arbejdet kunne begynde. Konduktør på byggeriet var Herholdts tro medarbejder, den da 31-årige arkitekt Georg Steenberg. Han var uddannet tømrer og blev dimitteret til kunstakademiet i 1879. I 1885 fik han afgangsbetis som arkitekt, hvorefter han arbejdede som tegner hos Herholdt. Hans karriere som arkitekt udmøntede sig ikke i de store bygningsværker; et par villaer var vist alt, hvad han præsterede. Til gengæld havde han fået præmier ved et par konkurrencer, heriblandt et projekt til Christiansborg Slots genopførelse efter branden i 1884, samt til en frilagerbygning ved Københavns Toldbod. Fra 1890 var han blevet leder af F. Oxelbergs fabrik i København, en velrenommeret snedker-virksomhed, til hvilken han var kommet via sit kærlighedsforhold til den unge Dagmar Oxelberg, datter af ejeren Ferdinand Oxelberg. Sidstnævnte døde i 1890, hvorfor det var naturligt for enken at lade den vordende svigersøn overtage ledelsen af firmaet. I maj 1891 havde Steenberg da også ægtet Dagmar Oxelberg! Georg Steenbergs engagement i Helsingør Toldkammer kom dermed til at blive både som konduktør og leverandør, idet han fik leverancen af døre og vinduer med tilhørende beslag, et af snedker- og smedefirmaets specialer. Steenberg fik ellers en månedlig gage af 200 kr for sit hverv som konduktør på byggeriet, en ikke ringe sum dengang.



Opførelsen af bygningerne blev hovedsagelig overladt københavnske virksomheder, som havde Herholdts bevågenhed. Det omfattende murerarbejde blev varetaget af murermester og arkitekt Olaus Mynster, som ikke alene havde været studiekammerat med Georg Steenberg, men også var svoger til denne. Mynster havde – efter sin afgang fra Akademiet samme år som Steenberg – været konduktør hos arkitekt J.E. Gnudtzmann i to år og var dermed ikke ukendt med Helsingør, hvortil Gnudtzmann havde tegnet flere bygninger, heriblandt skolen ved Marienlyst Alle og senere i Lundegade. Gnudtzmann havde forøvrigt i sin tid været konduktør ved Herholdts nationalbank, og han fortsatte si-

Udsnit af matrikelkort tegnet 1863 og benyttet indtil 1909. Datidens korttegnere frådsede ikke med materialerne, men benyttede kortene igen og igen, hvorfor de blot ind tegnede ændringer oven i de gamle streger. Således kan vi på dette udsnit se, hvor store forandringer, der skete ved forlægningen af jernbanen, opførelsen af stationsbygningen og etableringen af et dampfærgeleje. Det nye toldkammerkompleks (fremhævet med gråtone) er tegnet oveni det gamle, og det nye matrikelnummer 310 er tilføjet med store tal. For at lette oversigten har forf. angivet de gamle nedrevne bygninger med følgende store bogstaver: A) Toldbodbygningen. B) Det store pakhus. C) Det lille pakhus og frilagerbygning. D) Havnevesenets kontorbygning. Bemærk, hvor meget bredere Strandgade og Brostræde er blevet. De mange bugtede linier på kortet, som kunne ligne vandløb, er revner i det meget slidte kort. Helsingør Kommunes Museum.

den Herholdts kunstneriske indstilling, så man må sige, at Herholdt ved valget af både Steenberg og Mynster havde sikret sig, at hans tegninger til Helsingør Toldkammer kunne blive tolket som tiltænkt. Hovedparten af snedker- og tømrerarbejdet blev udført af to københavnske firmaer, nemlig snedkermester Hans A. Holm og Søn samt tømrermester Johan Fichs Eftflg.⁸⁹

I februar 1890 var frilagerbygningen samt plankeværk og et skur nedrevet for at give plads til jernbanevæsenets arbejder. De første bygninger, som skulle rejses i det ny toldkammerkompleks var selvsagt frilagerbygningen mod den ny Jernbanegade samt pakhusbygningen mod den projekterede forlængelse af Bramstræde. Først når disse kunne tages i brug, kunne der blive tale om nedrivning af resten af de gamle bygninger. I september havde man nedrevet bagbygningerne til Chr. Schierbecks gård i Strandgade 78, medens forhuset blev stående, idet man her ville indrette midlertidige kontorer for toldkammeret. I slutningen af november var den gamle toldbodbygning rømmet, og på bygningens facade var påklisteret to plakater, som forkyndte, at Helsingør Toldkammer var flyttet til Strandgade 78 med indgang i porten til venstre. De nye midlertidige lokaler synes ikke at have manglet noget. I hvert fald fortæller regnskaberne, at man ikke har sparet, hverken på reparation af gavlene, omlægning af gårdens brolægning eller maler- og tapetsererarbejde. I december var det ny frilager og pakhusbygningen så vidt færdige, at en del af dem kunne tages i brug. Herefter kunne nedrivningen af den gamle toldbodbygning, det store pakhus samt de lave bygninger i gården begynde. Allerede den 2. december kunne jernhandler C.J. Johnsen indrykke en annonce i Helsingør Avis om salg af bygningsmaterialer fra toldbodbygningen. Han havde købt denne af toldvæsenet for 650 kr, hvori dog ikke var indbefattet kakkellovne, brandredskaber samt en meget væsentlig ting, nemlig sandstensrelieffet over gesimsen: Dette fik nemlig følgende videre skæbne: Efter nedtagningen har det antagelig stået opmagasineret et sted i det ny toldkammer, uden at nogen har fundet anvendelse for det. Først efter at den aldrende toldinspektør i København, L. F. Pape i 1910 havde taget initiativ til oprettelsen af et toldmuseum, skete der noget. I 1911 iværksatte

fra det gamle Toldbod, med generaltold direktør Marcus Rubin en indsamlingskampagne, hvor L.F. Pape tog sig af det praktiske arbejde og tilskrev samtlige landets toldsteder, heriblandt Helsingør Toldkammer, om at give meddelelse om, hvad disse lå inde med af genstande, som kunne »antages at have Interesse for Optagelse i et Toldmuseum«. Helsingør Toldkammer fik nu en kærkommen lejlighed til at skille sig af med det godt 1 ton tunge sandstensrelief. I adskilt stand og med to tilhørende kugler, som stammede fra portpillerne mellem den gamle toldbod og det store pakhus, blev relieffet fragtet med dampskibet »Nakskov« til Kvæsthusbroen i København, en transport, som takket være kaptajn Poulsens velvilje blev besørget gratis. Helsingør Toldkammer tilod sig dog at fremsende en regning til Pape for vognleje og arbejds løn på fem kr for transport af relieffet den korte vej fra pakhuset til dampfærgelejet. Det tunge relief kunne ikke få opstilling i museets lokaler på 1. sal i den såkaldte »Guidekaserne« på toldboden, så man opstillede det meget passende ved nabobygningen, som var Vestindisk Pakhus.⁹⁰ Her kunne det imidlertid ikke stå til evig tid. I 1931 blev det atter fragtet til Helsingør Toldkammer og opsat over hovedindgangen, den nuværende indgang til Helsingør Turistbureau.

Bygnings-Materialier.

Fra Helsingørs Toldkammer-Bygning, der nu skal nedbrydes, sælges en stor Del Bygnings-Materialier, saalom dobbelte og enkelte Fyldingsdøre, Vinduer, udmærkede Bjælker og Spær. **Alt** af bedste pommerst Træ, Mur- og Tagsten m. m. m.

Man heuvende sig til
Særhandler **C. J. Johnsen.**

og Fra de gamle Stolebygninger

blive endel Materialier til Salas, der=

Jernhandler C. J. Johnsens annonce i Helsingør Avis den 2. december 1890. Det kunne være interessant at vide, hvor bygningsdelene er genanvendt, da nogle kan være bevarede til i dag.

blive endel Materialier til Salas, der=

Tilbage til 1890, en tid, hvor det elektriske lys var ved at fortrænge gasbelysningen. Jernbanevæsenet kunne meddele Helsingør Toldkammer, at stationen ville blive forsynet med elektrisk lys, hvortil det var nødvendigt at anlægge en elektrisk centralstation, nærmere betegnet en dynamo drevet af en dampmaskine. En sådan indretning kunne placeres mellem stationen og den ny posthusbygning og skulle have en given størrelse. Jernbanevæsenet tilbød Helsingør Toldkammer, at de kunne slutte sig til det ny anlæg, dog under den forudsætning at centralstationens kapacitet blev udvidet tilsvarende. En sådan udvidelse skulle koste toldvæsenet 10.000 kr, et beløb man på ingen måde kunne gå med til at betale. At elektricitet var langt mindre brandfarligt, var hævet over enhver tvivl, hvorfor toldvæsenet hellere end gerne ville have elektrisk belysning i toldkammerbygningerne, men der kunne absolut kun blive tale om at betale for selve forbruget. Anlæggelsen af centralstationen, uagtet hvilken størrelse den skulle have, måtte blive jernbanevæsenets sag. Enden på historien blev, at Helsingør Toldkammer måtte undvære elektrisk belysning de næste mange år – i hvert fald i størsteparten af lokalene.

Opførelsen af det ny toldkammerkompleks forløb planmæssigt, men som noget ganske sædvanligt måtte der hele tiden afsættes penge til større og mindre ændringer og nyanskaffelser. Helsingør Toldkammer var således af den formening, at det var helt uforsvarligt at opføre frilagerbygningen uden at brandsikre skillerum med tilhørende jerndøre, en ikke helt urimelig betragtning. Herholdt kunne anslå prisen for en sådan tilføjelse til 4800 kr, en sum, som Boldt i et fortroligt brev til Overtoldinspektoret meddelte kunne nedbringes med 1000 kr. Stadig ansås det for urimeligt dyrt, hvorfor det blev foreslået at vente med anskaffelsen af jerndørene, da en eventuel ildebrand normalt ville blive opdaget »saa betimelig, at der kan træffes slukningsforanstaltninger førend Ilden kommer udenfor den ved Mure afsondrede Afdeling af Frilagerummene.«⁹¹ Hvis toldkammerbygningerne blev udstyret med »ildslukkende Bomber«, en transportabel håndsprøjte eller en Extinktør af nyeste konstruktion, så skulle man nok kunne vente med dørene til et senere finansår. Det blev da

også aktuelt, da omkostningerne ved funderingen af bygningerne viste sig at blive en del større end beregnet i Herholdts overslag. De penge man sparede på jerndørene, blev derfor i stedet brugt til at udligne denne merudgift. Først i juni 1892 kunne de af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri leverede jerndøre indsættes i de tomme huller.

Rejsegildet

I juni 1891 var arbejdet nået så vidt, at der kunne holdes rejsegilde. Herholdt kunne anslå udgifterne til denne højtidelige stund således:

Dusør til murerformanden:	20 kr.
Dusør til tømrerformanden:	20 kr.
Dusør til 10 murersvende:	50 kr.
Dusør til 8 murerarbejds mænd:	32 kr.
Dusør til 2 murerlærlinge:	8 kr.
Dusør til 6 tømrersvende:	30 kr.
Dusør til 1 tømrerlærling:	4 kr.

Vin, cigarer og kager på byggepladsen: 70 kr., samt en middag for entreprenørerne til 66 kr., ialt 300 kr for rejsegildet. Overtoldinspektoret kunne ikke bevilge mere end 200 kr, da man anså det for helt unødvendigt at ofre en middag på entreprenørerne. Arbejderne måtte få ¼ af summen, og resten kunne så bruges til fortæring på byggepladsen. Uden nærmere begrundelse kunne Generaldirektoratet imidlertid bevilge hele beløbet på 300 kr!

I slutningen af september kunne gården brolægges tillige med en brolægning af 1½ alens bredde omkring alle bygningerne som loven foreskrev. Den nyanlagte jernbanegade var til gengæld makadamiseret, altså belagt med fasttromlede skærver og grus, en belægning der støvede gevaldigt på tørre dage.

Endnu et par nyanskaffelser, som ikke figurerede i Herholdts overslag, skulle der skaffes penge til, inden bygningerne var klar til brug. En af disse var to hejseapparater i vejerboden og frilagerbygningen. Hertil var det fornødent at anskaffe et spil til at løfte 2500 kg og forsynet med ståltrådstrosse i stedet for kæde. Dette ønske gav anledning til en del brevveksling, da Neuhaus i Overtoldinspektoret undrede sig såre over, at



Helsingør Toldkammer set fra den store åbne plads foran jernbanestationen kort efter opførelsen. Helsingør Kommunes Museer.

hverken Boldt eller Steenberg ikke for længe siden havde bragt dette ønske på bane, da de jo godt vidste, at det ikke var indregnet i Herholdts overslag, såvel som brolægningen og inventariet. Generaldirektoratet havde ingen kommentarer hertil, men bevilgede 300 kr til den nødvendige anskaffelse. En af de mindre anskaffelser var toldskiltet over hovedindgangen. Det var i tiden, før standardiseringen af de kongelige toldskilte blev realiseret, så de kongelige bygningsinspektører havde frit spil, hvad angik skiltenes udformning på de nye toldkamre. Herholdt tegnede derfor et fornemt kobberskilt, som kom til at koste 76,50 kr. Desværre er såvel skiltet som tegningen gået tabt, så vi kender ikke dets udseende. Det gamle skilt, som hang over døren til den nu nedrevne toldbodbygning, var åbenbart kassabelt, i hvert fald set med Herholdts øjne.

Bygningerne tages i brug

Den 16. november 1891 kunne toldinspektør Boldt meddele Generaldirektoratet, at den nye toldkammerbygning var taget i brug: »Flytningen begyndte i Tirsdags Morges med Overførslen af de i den i fjor gamle Del af Frilagerfløjen

midlertidigt parterre anbragte Lagere til disses definitive Plads paa samme Bygnings 1ste Sal.« Man havde antaget ekstramandskab til dette betydelige arbejde, som dermed kunne tilendebringes i løbet af to dage. Alle frilagerne var samtidig blevet udlejet. De følgende to dage gik med at flytte den store vægt sammen med alt vejerbodinventaret til den ny pakhusbygning og endelig flyttedes om lørdagen alle kontorer, kassen og det løse inventarium til den nye kontorfløj mod Brostræde. Samtidig påbegyndte man nedbrydningen af forhuset, Strandgade 78, hvor de midlertidige kontorer havde været indrettet, da dette nu lå i vejen for sidste etape af byggeriet, nemlig opførelsen af muren mod Strandgade og vaskehuset lige bag denne. Bortset fra den plads som Strandgade 78 optog, havde man brolagt det meste af gårdspladsen til toldkammeret med benyttelse af brostenene fra gårdspladserne til de nedrevne gårde så langt de rakte. Resten var foreløbig udlagt med grus. Bygningerne var stadig fugtige trods ihærdig fyring i de seneste 14 dage inden indflytningen, hvilket fik Boldt til at bemærke, »at toldkamret af Helbredshensyn har maattet anse det for ønskeligt at gjøre Personalet, og da navnlig Kontorpersonalet, Ophold i de ny Lokaler saa kortvarigt som dette kan forenes med den Kongelige Tjenestes Tarv og det kommercerende Publikums berettigede Interesser, hvorfor man med den herværende Handelsstand er kommen overens om indtil videre, og saalænge Mør-

ket falder paa inden Kl. 5 Eftermiddag, at lukke Toldboden ved denne Tid istedet for som hidtil kl. 7 Aften. Denne forandring er strax traadt i Kraft.»⁹² Den 24. november 1891, præcis to måneder efter, at den ny jernbanestation var taget i brug og den gamle ved Trækbanen nedlagt, var arkitekt Herholdt kørt til Helsingør – måske med toget – for officielt at aflevere det ny Helsingør Toldkammer til toldvæsenet, som var repræsenteret ved overtoldinspektør Neuhaus. Det var ikke en begivenhed, som Helsingør Avis ofrede spalteplass på, men vigtigere var det nok også, at både Neuhaus og toldinspektør Boldt var enige om, at bygningen var »udmærket og godt udført, og det baade hvad Materialet og Arbejdet angaaer, samt at det hele Etablissementet gjør et solidt og smukt Indtryk, og at dets Indretning er saa hensigtsmæssig som vel muligt«.⁹³

Helt færdig var toldkammerkomplekset dog endnu ikke, da muren og vaskehuset mod Strandgade stadig manglede. Ligeledes måtte Boldt vente tålmodigt på, at hans ny tjenestebolig på kontorfløjens 1. sal var færdig. Han havde dog fået besked på, at den årlige husleje ville beløbe sig til 400 kr. Den 30. marts 1892 kunne Herholdt atter drage til Helsingør sammen med Neuhaus for at gøre den absolut endelige overleveringsforretning i det fuldfærdige Helsingør Toldkammer. Måske manglede der stadig lidt finpudsningsarbejde i embedsboligen, thi Boldt ventede endnu en måned før han flyttede ind. I juli drog arkitekt Ferdinand Meldahl til Helsingør for i sin egenskab af uvildig kongelig bygningsinspektør at syne det nye byggeri, som han fandt overalt i god stand. Også regnskabet var nu afsluttet, et regnskab, som ikke helt passede med det til formålet afsatte beløb. Selv om en del af overskrifterne blev dækket af Helsingør Toldkammers vedligeholdelseskonto, udviste regnskabet alligevel et minus på 1.688,80 kr. Særdeles kærkomment var derfor et brev af 3. maj 1891 fra jernbanevæsenet, der kunne meddele, at der af erstatningsbeløbet for det i sin tid eksproprierede tilkom toldvæsenet et beløb af 1148,67 kr i rente, som hermed kunne udbetales. Forståeligt nok kunne Generaldirektoratet med stor tilfredshed notere følgende i brevets margin: »Det var jo meget tilpas«.

Arkitekten

Johan Daniel Herholdt var godt 70 år gammel, da han tegnede Helsingør Toldkammer og havde på det tidspunkt adskillige store bygningsværker bag sig. Han var født i 1818 som søn af regimentskirurg i København, Johan Frederik Herholdt og hustru Cathrine Marie, født Lorentzen. Herholdts fremtid skulle i første omgang baseres på lægestudiet, idet ikke alene hans far, men også hans farbroder og farfar var læger. Han var imidlertid ikke motiveret for studierne, og efter uden held at have været optaget som elev på Metropolitanskolen i København, kom han efter sin konfirmation i lære hos tømrmester J. Brede og fik svendebrev i 1837. Herefter arbejdede han som tømrer i et par år, i hvilken periode han boede sammen med sin broder i en af Christiansborg Slots sidebygninger, hvorfra der var udsigt til byggepladsen for Thorvaldsens Museum. Han fulgte med interesse opførelsen af dette monumentale værk, tegnet af arkitekten Gottlieb Bindebøll, en interesse, der var vakt gennem hans studier ved Kunstakademiet. Han havde nemlig siden 1832 og indtil 1835 fulgt aftenundervisning

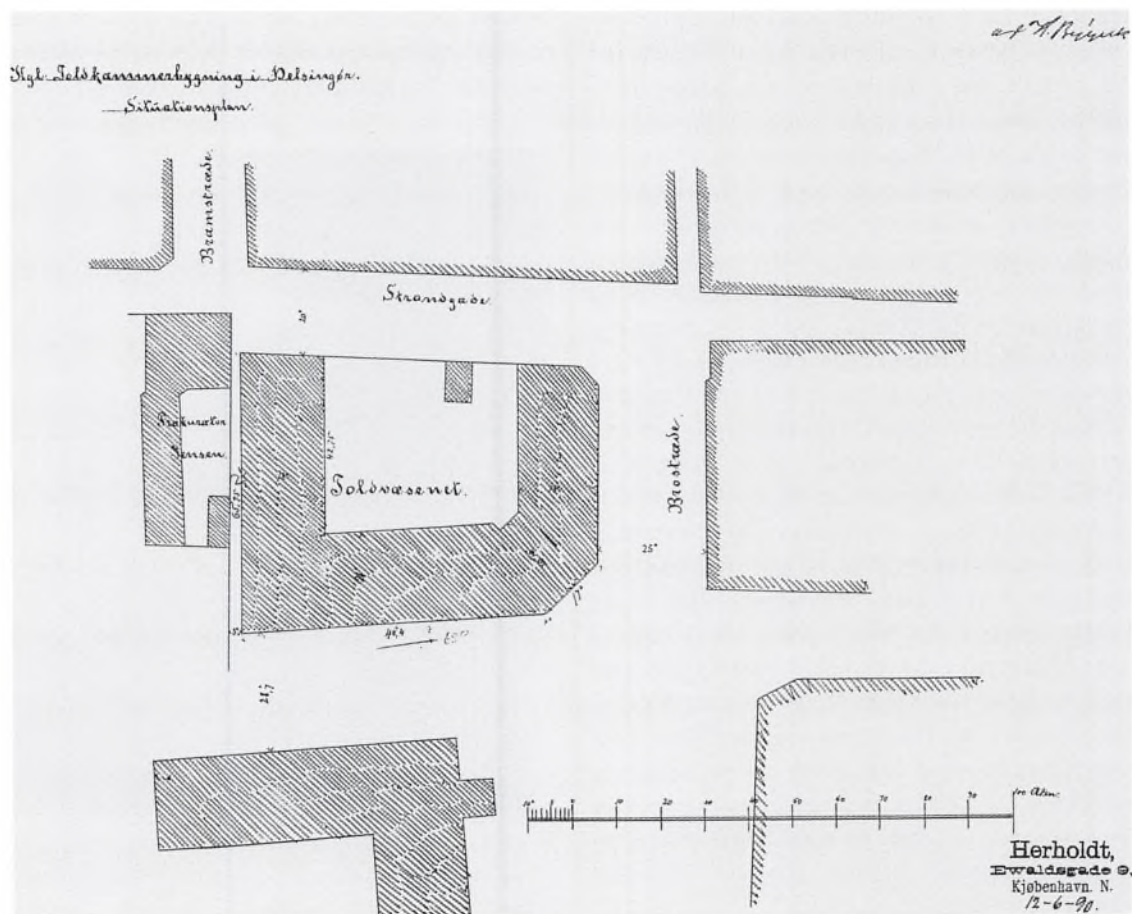


Helsingør Toldkammers arkitekt Johan Daniel Herholdt (1818-1902) ved tegnebordet. Fotografi efter Arkitekten 1901-02.

Efter at Helsingør Toldkammers nye bygninger var taget i brug, manglede kun den påtænkte forlængelse af Bramstræde. Det skulle koste endnu et af Strandgades gamle huse, nemlig nr. 76 som ses på dette fotografi taget kort før nedrivningen. Til venstre i billedet ses gavlen af toldkammerets nye pakhus, som nu skulle danne vestsiden af det »Ny Bramstræde«. Forlængelsen blev vedtaget i februar 1896 og var en realitet året efter. Den 16. juni 1897 foretoges besigtigelsen i nærværelse af en af statsbanernes ingeniører, hvorefter »Ny Bramstræde« kunne overtages af kommunen. Affotografering af fotografi udlånt af dir. Fritz Hellborn, hvis forældre, prokurator Casper J. Jensen og Elisabeth Tuxværd boede i ejendommen. Helsingør Kommunes Museer.



Nedenstående situationsplan over det nye toldkammer, tegnet af Herholdt i juni 1890 er et godt supplement til hosstående fotografi. Prokurator Jensens ejendom, Strandgade 76, ligger tydeligt i vejen for en forlængelse af Bramstræde.



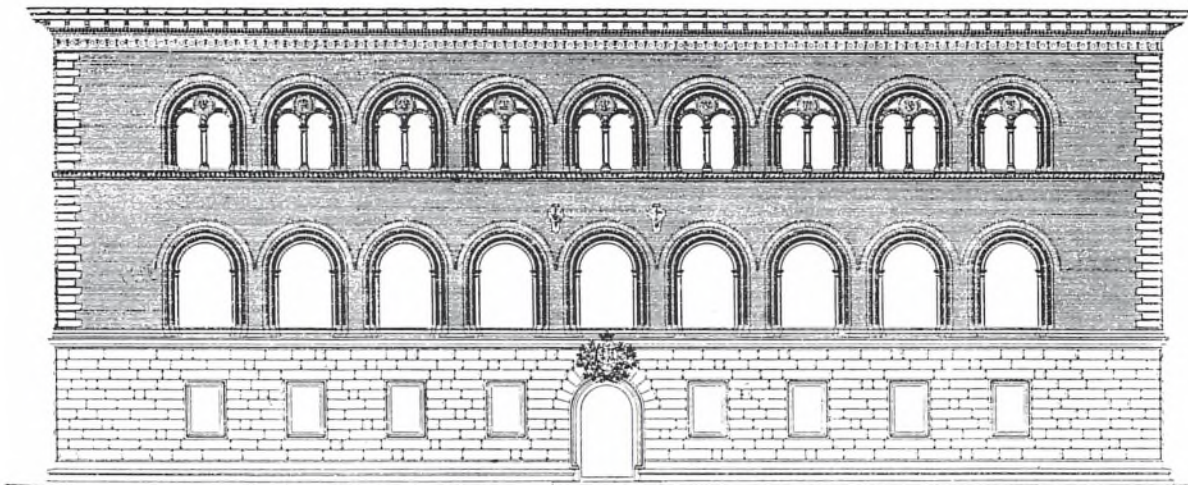
gen på dette sted og havde her gennemgået Akademiets elementarskole. I de ledige måneder, som dengang var hyppige for unge håndsværksvende, gik han samtidig på G.F. Hetschs private tegneskole. Senere fortsatte han hos Bindsbøll efter dennes hjemkomst fra en stipendierejse i slutningen af 1838, i samme periode som Thorvaldsens Museum var under opførelse, og der er næppe tvivl om, at det har været sidstnævnte arkitekt, som har givet Herholdt den endelige tilskyndelse til at vælge samme levevej. Om sin studietid hos Hetsch og Bindsbøll fortæller Herholdt, at »hos Hetsch lærte man nærmest kun at tegne ved at kopiere Fortegninger eller Ornamenter og græske Templer; hos Bindsbøll blev Øjet aabnet for, hvad der var Kunst uden Hensyn til Stilen, og ved at følge Udførelsen af Tegningerne til Thorvaldsens Museum, som blev gjennemarbejdet i det Uendelige, lærte man at faa Respekt for en Kunstners Arbejde.«⁹⁴

På sit brevpapir til Helsingør Toldkammer kalder Herholdt sig ikke alene for arkitekt og etatsraad, men også ubeskeden for dr.phil., en titel, han havde fået i anledning af, at han ved Københavns Universitets 400 års jubilæum i 1879 var blevet udnævnt til æresdoktor. Læser man Herholdts selvbiografi i det værk, som hans elever udgav om ham i anledning af hans 80-års dag i 1898, finder man ham beskeden og fordringsløs. En biografi, som beretter om en jævnt løbende karriere, der fører frem til en sikker position og stor anderkendelse som banebrydende arkitekt. I 1861 var Herholdt blevet medlem af Akademiet og blev professor i 1863. Fra 1860-74 var han lærer i borgerlig bygningskunst ved Polyteknisk Lærestanstalt, som dengang lå i Sct. Pedersstræde. I 1886 fik han selv lejlighed til at tegne helt nye bygninger til denne arbejdsplads, da lærestalten flyttede til hjørnet af Sølvgade og Øster Farimagsgade. I 1862-87 var han medlem af det særlige syn for landets hovedkirker og blev formand for dette det sidste år. Han var i 1866-70 medlem af Københavns Bygningskommission og 1881-92 kongelig bygningsinspektør, i hvilken egenskab han tegnede Helsingør Toldkammer. Han var desuden i et par år medlem af Akademirådet og fungerede i en årrække som Roskilde Domkirkes arkitekt.

Helsingør Toldkammer er et godt eksempel på

en typisk Herholdt-bygning. Stilen er tydeligvis inspireret af de norditalienske renaissancepaladser, som må have stået Herholdts hjerte nær, da vi finder størsteparten af hans arbejder påvirket herfra. Ikke desto mindre havde Herholdts princip altid været: »Se med egne øjne og ikke gennem udlændets briller. Benyt så vidt muligt landets materialer og studér den hjemlige bygningskunst i dens bedste perioder.«⁹⁵ Denne umiddelbare modsigelse kan forklares ved hans interesse for at omforme og tilpasse den fremmede arkitektur til den danske eller nordiske. Herholdt interesserede sig nemlig, som noget helt nyt dengang, meget for vor egen bygningskunst, nok væsentlig inspireret af kunsthistorikeren N.L. Høyen, og han foretog derfor flere fodture i Danmark for at gøre sig bekendt med denne. I 1850 var han således i Helsingør for at lave en opmåling af et parti af Kronborg, et arbejde, som skaffede ham den såkaldte Neuhausenske Præmie. Det hindrede dog ikke Herholdt i også at følge sine forgængere med den obligatoriske studierejse til de sydlige lande. I 1852-54 besøgte han Italien sammen med sin kollega, Ferdinand Meldahl, og han fik her for alvor vakt sin interesse for dette lands ældre arkitektur. Inspireret af Bindsbøll fik Herholdt forståelsen for at kombinere de to kulturområders bygningskunst ved brugen af hjemlige materialer i nye former. Således genindførte han murstenen som det dekorative element i sine huse, og det kommer rigest til udtryk i det stærkt norditaliensk inspirerede Universitetsbibliotek i Fiolstræde, som opførtes 1857-61 efter Herholdts tegninger. Den rige stofflige virkning af dette bygningsværks ydre er næsten helt og holdent fremkommet ved brugen af almindelige danske mursten og den deraf afledte formsten, som nu blev indsat i sin gamle værdighed som virksomt dekorativt middel. Vi kender den fra gotikken herhjemme, hvor Helsingør er særlig rig på smukke eksempler. Den fortrinsstilling, som murstenen nu fik ved Universitetsbiblioteket, skulle den beholde den følgende tid, og behersket langt friere. Herholdt havde dermed bevist over for sin samtid, hvilket udmærket og rationelt prøvet bygningsemne, vi besad i murstenen, når blot den blev rigtig behandlet og udnyttet.

Arkitekturen var for Herholdt en slags histo-

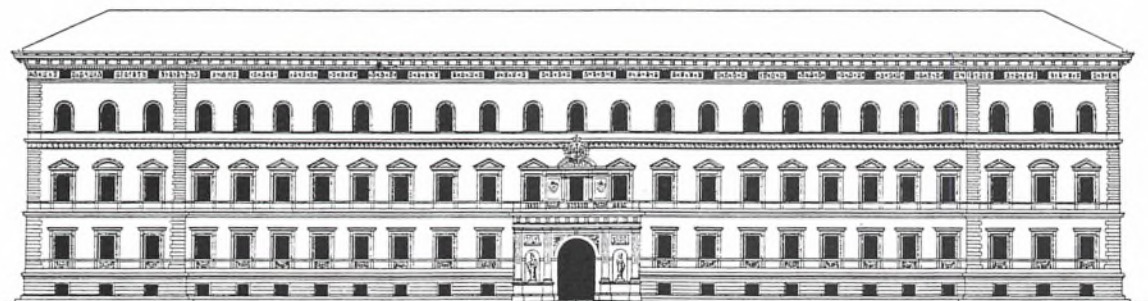
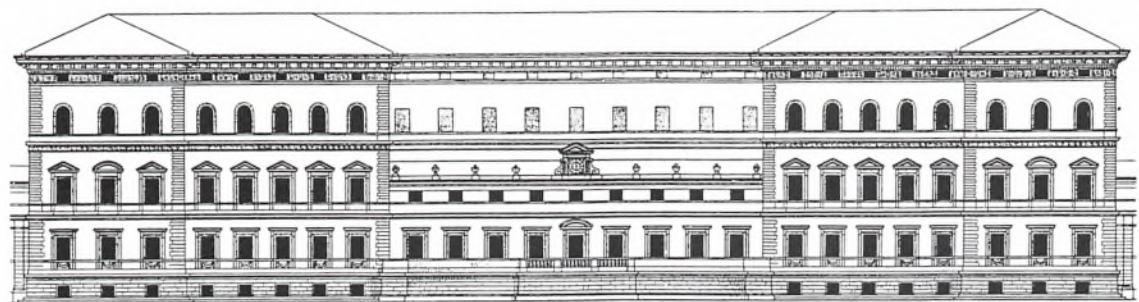


risk efterdigning, hvorfor han alene af den grund ikke lavede slaviske efterligninger af sine forbilleder, og dette er Helsingør Toldkammer et udmærket eksempel på. Baggrunden herfor var Bindsbølls frie historicisme, jfr. Herholdts tidligere nævnte sammenligning mellem Hetsch og Bindsbøll som læremestre. Kunsthistorikeren Vilhelm Wanscher mener ganske vist ikke, at Bindsbøll nogensinde fik lært Herholdt at frigøre sig for forbillederne, hvilket måske er rigtigt nok, hvis man betragter Bindsbøll som kunstner i forhold til teknikeren og æstetikeren Herholdt. Den »romantiske Bevægelse«, som Wanscher kalder historicismen, »fik efter Bindsbølls Død en mere akademisk Karakter, idet navnlig Herholdt og Meldahl indførte de slaviske Efterligninger af Italiens Renaissancepaladser, som man kunde beundre kunsthistorisk...«⁹⁶ Ser man på de af Herholdts bygningsværker, som har forbilledet i de norditalienske renaissancepaladser, er man umiddelbart tilbøjelig til at give Wanscher ret. Nationalbanken i København, opført 1865-70 (nedrevet 1966 og erstattet af den nuværende bygning, tegnet af Arne Jacobsen) var et af Herholdts smukkeste arbejder. Nok skinne- det forbilledet umiskendeligt igennem, men som en af samtidens arkitekter, H.B. Storck udtrykker det: »Vel er der dem, der har villet reducere dens Værdi ved at kalde den en Kopi efter et florentisk Palads. Men det er den ikke; en anden Sag er det, at der hviler en florentisk Aand over den. Ligesom i Universitetsbibliotheket er det den overlegne Kunstner, der har vidst at op-

Nationalbanken, opført 1865-70 efter tegninger af J. D. Herholdt. At beklæde en bel stueetage med hjemlige materialer som granit, var noget helt nyt dengang. Vinduernes udvendige murstensprofiler og anvendelsen af fint ornamenterede støbejernsprodser var noget særegent for Herholdt på det tidspunkt, og det vidner om en større kunstnerisk frihed end man umiddelbart vil tillægge ham ved synet af dette norditalienske renaissancepalads.

tage disse saa beundrede Motiver i sig og overføre dem paa vore hjemlige Forhold og paa det Materiale, der staar til vor Raadighed. Arkitekterne skulle, naar de vende tilbage fra en Rejse i Italien, fulde af friske Indtryk, gaa hen og stille sig overfor denne Bygning; og de ville da se, at den staar sin Prøve.«⁹⁷

En umiskendelig lighed med Nationalbanken har Polyteknisk Lærestanstalt, opført 1886-90. Her har Herholdt imidlertid for alvor benyttet sig af formstenene. Bikubens hjørnebygning i Silkegade, opført 1883-84, er langt mere modereret, men har til gengæld mange fælles træk med Helsingør Toldkammer. Diskonto-, Laane- og Sparekassen i Aalborg, opført 1873-74 og laboratoriebygningerne i Botanisk Have, opført 1888-90 – hvorfra der i øvrigt blev overført en del materiel til Helsingør Toldkammer – samt Studenterforeningens bygning på Gammelholm, opført 1864 og endelig det så sent som i 1894 udfærdigede projekt til Christiansborg Slots genopførelse, er andre eksempler på Herholdts norditalienske palads-bygninger.



Bygningernes arkitektur

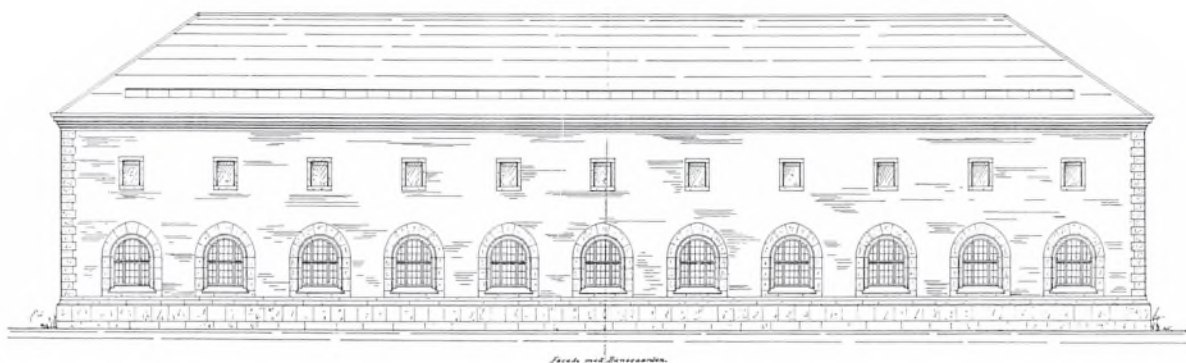
Helsingør Toldkammer udgøres af et trefløjet anlæg, der åbner sig mod Strandgade. Kun hindrer en lav hegnsmur ubudne gæster adgang til den brolagte gårdsplads. Kontorbygningen ligger ud mod Brostræde og er ligesom Frilagerbygningen ud mod Jernbanevej to etager høj. Mod Bramstræde ligger den en etage høje pakhusbygning i forlængelse af frilagerbygningens gavl. Bygningerne er opmuret i røde, glatte maskinsten, og det er bemærkelsesværdigt, at Herholdt på få undtagelser nær har udeladt anvendelsen af formsten. Dem finder man til gengæld rigeligt af i Holsøes nygotiske posthusbygning på den anden side af Jernbanevej. Toldkammerbygningerne er på den indvendige side opmuret af mursten fra det nedrevne store pakhus, hvorfra man også har anvendt granitsokkelstenene og en mindre del af det kraftigste tømmerværk. På det store loft over Frilagerbygningen kan man tydeligt skelne dette håndhuggede tømmer fra det nyere maskinskårne. Taget var belagt med blå engelske Port-Madoc skifersten med undtagelse af tagfladen bag attikaen eller balustraden, samt det lille tag på hjørnet af Strandgade og Brostræde, som var belagt med zink. En væsentlig del af det oprindelige skifer er stadig bevaret på taget, da det ved restaureringen i 1980-81 viste sig at være vanskeligt

Herholdts projekt til Christiansborg Slots genopførelse, tegnet 1894 da han var 76 år gammel! Efter Archibekten 1903-04.

at skaffe skifer af lignende kvalitet. Til alle vinduesindfatningerne er anvendt Stevns kridtsten, hvilket man i dag kan forvise sig om, ved på nærmere hold at betragte de i stenen værende fossile havdyr af forskellig art, heriblandt de lange orthoceratitter, som nu er blottet på grund af overfladens forvitring.

Det første indtryk, man får af Helsingør Toldkammer, er dens umiddelbart prunkløse ydre, især sammenlignet med jernbanestationen og posthuset. Det stemmer ganske godt overens med Herholdts egen vurdering af en god bygning: »En Bygning med gode Forhold er smuk uden Pynt; men den kan faa et fyldigere og rigere Udseende, naar Dekorationen anvendes paa rette Maade. En Bygning med slette Forhold er derimod altid uheldig; og søger man at dække Manglerne ved at overfylde den med Dekorationer, bliver den smagløs.«⁹⁸

Frilagerbygningen mod Jernbanevej virker mest slående i sin enkelthed. Vinduerne sidder i taktfast rytme i begge etager; nederst store rundbuede kridtstensindfattede vinduer og



øverst små firkantede, ligeledes indfattede vinduer. Det er det italienske renaissancemotiv, som i en helt enkel form har kunnet omsættes til brug i en frilagerbygning som denne med mange separate rum til udlejning. Facaden minder påfaldende om Herholdts Bikube-bygning i Silkegade. Begge steder står de rundbuede vinduer på en høj sokkel. På Bikubens bygning har de øverste vinduer dog normal dansk størrelse, da disse er tilpasset bygningens anvendelse til kontorformål. Det samme gør sig gældende på toldkammerbygningens facade mod Brostræde, hvor øverste etage rummer toldinspektørens bolig. De rusticerede grovhugne hjørnekvadre er en selvfølge i dette stilhistoriske bygningsværk.

Markant i toldkammerets arkitektur er det påtvungne afskårne hjørne mod havnen, som forbinder de to nævnte bygningsfacader. Her findes den store frontonkronede portgennemkørsel, der tung og magtfuld markerer sig som hovedindgangen trods det faktum, at denne findes i kontorbbygningen ud mod Brostræde. Den rundbuede port følger det italienske mønster ved at sidde i en portal opbygget af grovhuggede kridtstenskvadre, som på originaltegningen synes at være lige efter den store italienske renaissancearkitekt Andrea Palladios anvisninger, hvor buestikket stråler ud fra buen og slutter sig harmonisk til de øvrige sten. Det endelige resultat er blevet noget helt andet, hvis man ser nærmere efter. I Herholdts allerførste tegning til denne portfacade er der en langt bedre harmoni mellem facadens elementer end i den endelige tegning, ligesom han er sit italienske forbilleden nærmere. Specielt hæfter man sig på den første tegning ved soklen, hvis øverste del går i ét med portalen, opbygget af samme grovhugne kvadre i tre skifter over den i

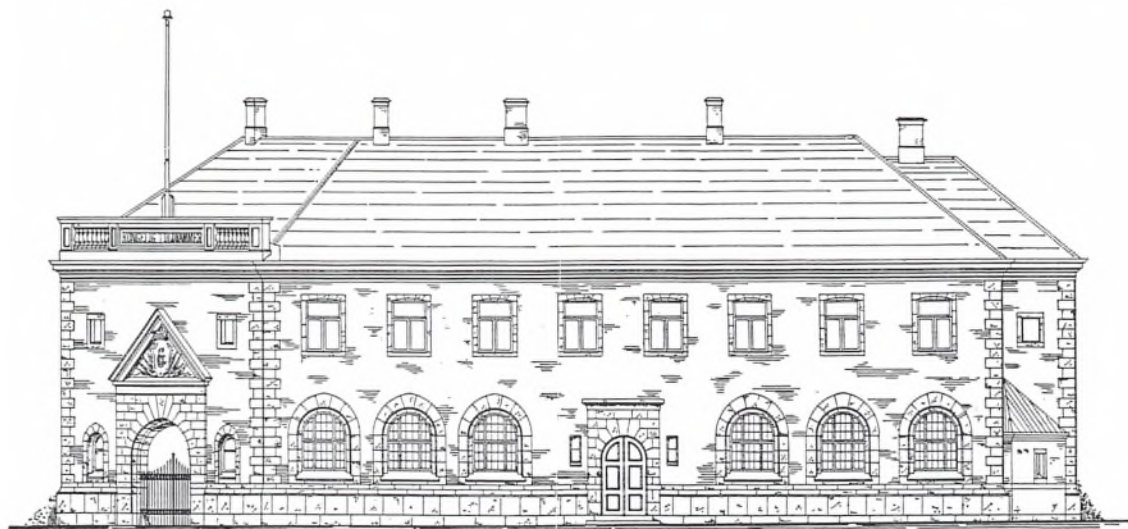
Frilagerbygningens facade mod Jernbanevej. Herboldts approberede tegning fra maj 1890. Denne facade står stort set uændret i dag. Kun er de øverste vinduesindfatninger prydet med en lille slutsten, en ændring som Herboldt må have godkendt. Rigsarkivet.

Tegningerne på modstående side:

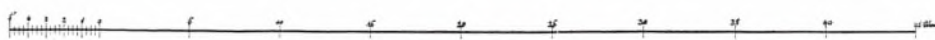
Helsingørs Toldkammers facade mod Brostræde. Øverst ses Herboldts første tegning fra april 1890, der ikke afviger væsentligt fra tegningen nedenunder, som er den approberede fra maj 1890. Den mest manglende ændring er soklen samt øverste etages vinduesrammer. Nederst en opmåling af bygningen fra 1978, stort set, som den ser ud i dag. Rigsarkivet og Helsingørs Kommunes bygningsinspektorat.



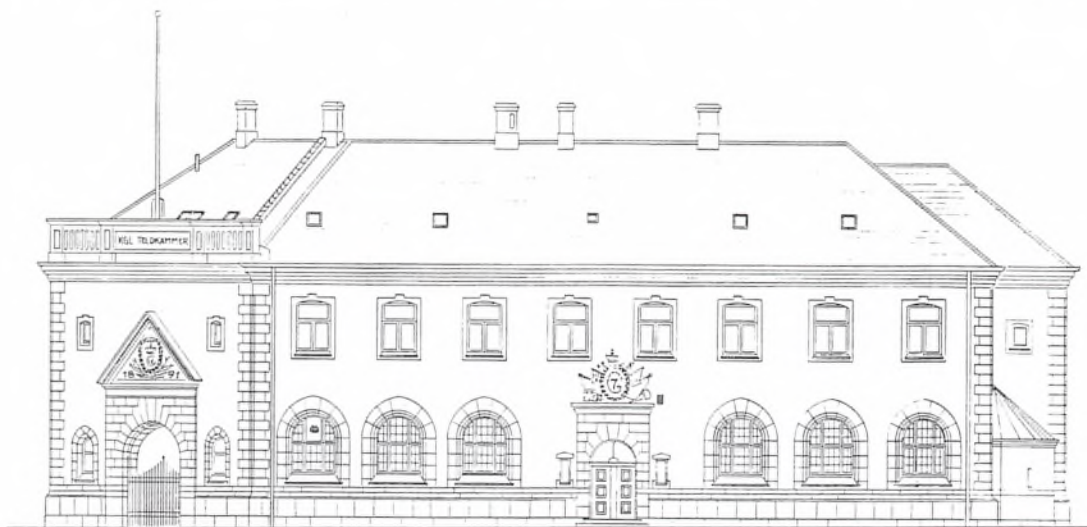
Helsingør Toldkammer fotograferet 1929. Det kongelige toldflag vajer over den markante portgennemkørsel. Lige ved indgangen har Helsingør-Hornbæk-Gillelejebanen sin holdeplads og billetalg. Rudolf Jørgensen fot. 1929. Toldmuseet.



Facade med Hverstrade



Herholdt,
Strømtagegade 6,
København K.



to led fremspringende granitsokkel og foroven afsluttet af et let fremspringende profileret kridtstensbånd, en slags kordonbånd. Det færdige bygningsværk har i stedet fået en granitsokkel, over hvilken er anbragt et bælte af store grovhugne kvadre af Ølandske sandsten. Herover er lagt en kraftig hulkehl af kridtsten som overgangsled mellem sokkel og murværk. Placeringen af denne afviger væsentligt fra tegningen. Denne i flere tilfælde forekommende uoverensstemmelse mellem tegning og virkelighed kan måske forklares ved, at Herholdt – i hvert fald som ældre – ikke blev anset som nogen fremragende tegner. Tværtimod beundrede han ifølge arkitekt Storck de yngre arkitekters tegnefærdighed. Han var ikke videre nøjeregnende med hensyn til, hvorledes forslagene til hans bygninger blev ført ud i livet. Dette har han trygt overladt til sin konstruktør. Ifølge Storck, så han længere frem og kendte til fulde tegningernes forhold til den virkelighed, de skulle tjene til at skabe.⁹⁹

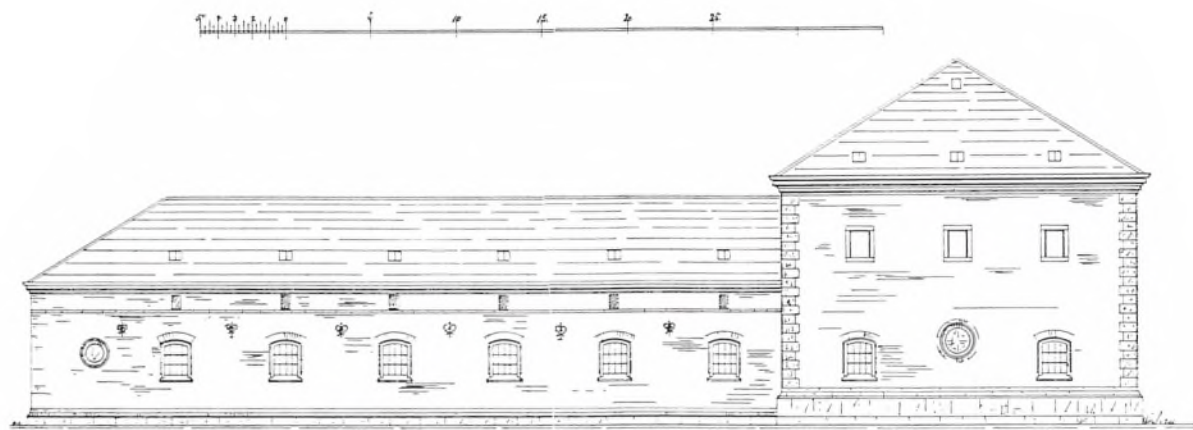
Det endelige projekt til toldkammerbygningen er ikke tegnet af Herholdt selv, men af en Chr. Nyborg-Lassen i København. Denne følger dog ret nøje de detaljer, som Herholdt har skitseret, hvorfor det må være konstruktøren, som har tilladt sig de mange afvigelser fra tegningerne. Hvad angår Herholdts tegneevner, må det retfærdigvis siges, at han i sine yngre dage leverede udmærkede tegninger; således er hans skitser fra Italien glimrende, og han fik da også i sin tid Akademiets stipendium som arkitekturtegner.

Portportalen er kronet af en mægtig trekantfronton af sandsten, hvori er indsat et støbt relief med den regerende konge, Christian den Niendes kronede monogram i en laurbærkrans samt årstallet 1891. I Herholdts første tegning skulle monogrammet have siddet på et skjold, men dette er altså blevet ændret til en krans, antagelig efter ønske fra toldvæsenet, der som tidligere omtalt også ønskede inskriptionen i attikaen ændret. I den glathuggede frise mellem portal og fronton har man i 1991 med bronzebogstaver indsat bygningens nuværende navn: KULTURHUSET. Hele hjørneafskæringen med indkørselsporten kronet af en attika eller balustrade udhugget i Stevns kridtsten, hvori ordene KGL. TOLDKAMMER står indhugget. På Herholdts tegninger er attikaen vist med barokke balustre, hvilket

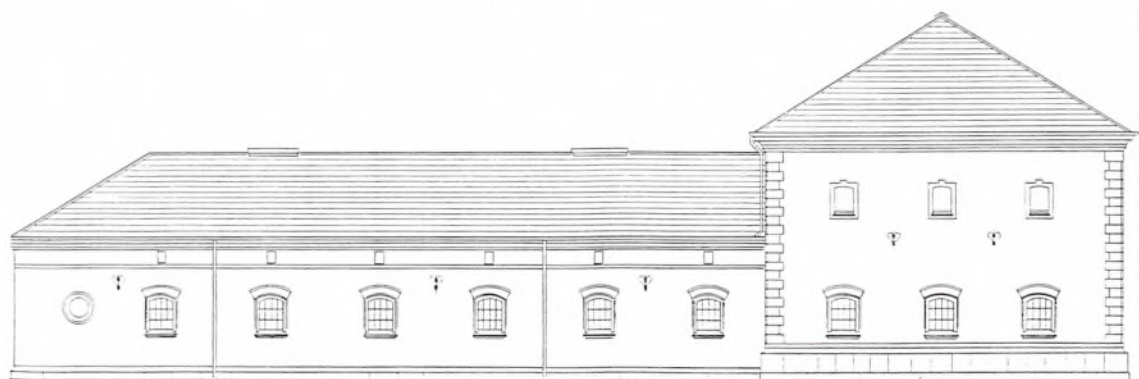
for så vidt er mærkeligt. Samme balusterform anvender Herholdt i sit forslag til Christiansborg Slots genopførelse. Man skulle tro, at han mere konsekvent ville anvende renaissancebalustre. Mærkeligere er det, at den attika, som blev udført, holdes i en forenklet rokokostil, nærmest inspireret af Marmorbroens rækværk. Attikaen blev i øvrigt i 1986 nedtaget, da den på grund af stærk forvitring truede med selv at falde. En nøjagtig kopi er nu ved at blive hugget i grå Oberkirchner-sandsten.

Hovedindgangen mod Brostræde er i princippet opbygget som portgennemkørslen; blot mangler trekantfrontonen. Hovedgesimsen på begge portaler er opbygget af en kraftig karnis, hvorover hængepladen med vandnæse ligger. Netop en detaille som gesimsen, var noget, Herholdt gjorde meget ud af. Bygningernes øverste cementpudsede hovedgesims er udformet lige efter Herholdts »Veiledning i Husbygningskunst«, og denne fortæller følgende om formålet med en sådan: »Det Fremspring af Murværk, som afslutter en Bygning foroven og tjener dels til at krone hele Bygningen, dels til at bringe Tagskjægget og dermed det nedløbende Vand ud fra Bygningen, kaldes Hovedgesimsen eller Murkrandsen. Selv om Bygningen er forsynet med Tagrende eller Nedløbsrør, som fører Tagvandet bort, er Gesimsen ikke overflødig i praktisk Henseende; thi man maa altid forudsætte, at en Tagrende kan blive utæt eller løbe over, og desuden tjener Tagets Fremspring til at beskytte Muren imod Regnvandets direkte Indvirkning.«¹⁰⁰ Hovedindgangens gesims har – som tidligere nævnt – siden 1931 været kronet af sandstensrelieffet fra den gamle nedrevne toldbygning. Under gesimsen sad Herholdts toldskilt i kobber, senere udskiftet med det ovale standardiserede røde emailleskilt. Krogene til dette sidder der endnu.

Pakhusbygningen mod Bramstræde var oprindeligt projekteret i to etager, men den blev kun udført i én med udnyttet loftsetage. Det har arkitektonisk set været en stor fordel for det hele anlæg, idet frilagerbygningen dermed fremtræder som en selvstændig enhed set fra Bramstræde. Denne gavl står rent og fint og skulle efter tegningen være prydet med en cirkelformet blanding, som må være fjernet på et tidligt tidspunkt



Facade mod Bramstræde

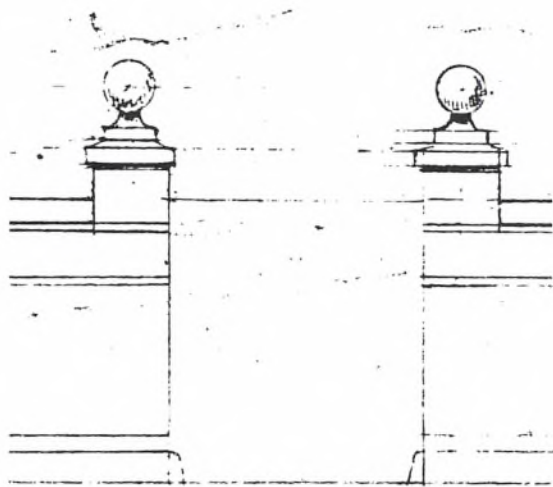


Pakhusbygningens facade mod Bramstræde samt gavlen af frilagerbygningen. Øverst Herholdts approberede tegning fra maj 1890 og nederst en opmåling fra 1980. Den eneste bemærkelsesværdige ændringer den rundbuede blanding i frilagerbygningens gavl, der er blevet til et vindue. Rigsarkivet og Helsingør Kommunes bygningsinspektorat.

og erstattet med et vindue af samme type som de to flankerende for dermed at give lys til frilagerets lange midtergang. Til gengæld sidder der stadig en cirkelformet blanding i pakhusbygningens ende mod Strandgade.

Hegnsmuren mod Strandgade, som først stod færdig i marts 1892, var ligesom den derved samtidig færdiggjorte retirade-, pissoir- og vaskehusbygning opført af grundmur og cementpudset. Som dekoration på begge bygningsværker var anvendt røde bånd af mursten. I muren var anbragt en fladbuet indkørselsport til gården og en mindre dør til toldinspektørens lille stakitindhegnede baggård op mod vaskehuset. Muren synes at have undergået et par ændringer gennem tiden. Fra begyndelsen af dette århundrede foreligger

der et sæt tegninger udfærdiget af arkitekt Hack Kampmann i forbindelse med en række bygningsforandringer, primært i det indre, men også ved hegnsmuren. Toldvæsenet har nok ønsket en portgennemkørsel som den, man i sin tid havde mellem det store gamle pakhus og toldbodbygningen, så vogne med højere læs kunne passere uhindret. En ny port med portpiller blev derfor tegnet, og disse piller har en umiskendelig lighed med de gamle fra 1785. Muren står i dag glatpudset og uden de røde murstensbånd, men med portpillerne bevaret. Den blev nænsomt restaureret i 1982. Interessant ved disse portpiller er de store stenugler, som er udhugget i granit. De svarer i størrelse pænt til kuglerne i de gamle piller fra 1785 og kunne derfor være disse. Faktisk modtog det nyoprettede Toldmuseum i 1911 ikke kun sandstensrelieffet fra den gamle toldbodbygning, men også granitkuglerne fra portpillerne, hvorfor disse i første omgang fik æren af at ligge udstillet sammen med relieffet i København. Det er imidlertid fristende at forestille sig, at kuglerne vendte hjem til Helsingør sammen



Øverst ses arkitekt Hack Kampmanns skitse til det nuværende indgangsparti i begsmuren. Tegning i Kunstakademiet.

De to tegninger nederst viser Helsingør Toldkammer set fra Strandgade. Øverst Herholdts approberede tegning og derunder en opmåling fra 1980. Tegneren har ikke glemt kuglen på den højre portpille; den saldt faktisk ned ved en påkørsel under toldkammerets flytning i 1977, men blev siden atter sat på plads. I pakhusbygningens nordlige ende er indrettet en transformerstation med udgang til Strandgade. Rigsarkivet og Helsingør Kommunes bygningsinspektorat.

Kgl. Toldkammerbygning i Helsingør.

med relieffet i 1931 og har fået deres blivende plads på toppen af portpillerne, som måske indtil da havde haft tarvelige cementkugler.

Den førnævnte bygning ved muren havde i modsætning til det nuværende paptag et zinkdækket tag og en høj skorsten. Bygningen indeholdt tre retirader og et pissoir for toldkammerets personale. Et vaskerum med en stor vaskekedel samt en retirade hørte til embedsboligen. I den forbindelse er det værd at bemærke, at embedsboligen som en forholdsvis ny luksus dengang var udstyret med eget vandkloset, hvorfor toldinspektøren ikke havde nødig at vandre ned til den langt mere primitive retirade.

Står man inde på den brolagte gårdsplads og betragter de tre bygningsfløje, må man konstatere, at det har været vanskeligt for Herholdt at sammensætte de tre forskellige bygningers bagfacader til den harmoniske helhed, i hvilken de ideelt set skulle kunne betragtes fra gårdsiden. Hertil har bygningernes funktion været alt for forskellig. Det rundbuede motiv følges dog konsekvent i underetagen og kulminerer i den lave pakhusbygning mod Bramstræde (se tegningerne side 78). Her har Herholdt tilfulde kunnet benytte sit norditalienske motiv ved anbringelsen af fem sammenstillede portbuer båret af firkante-



Facade mod Strandgade.



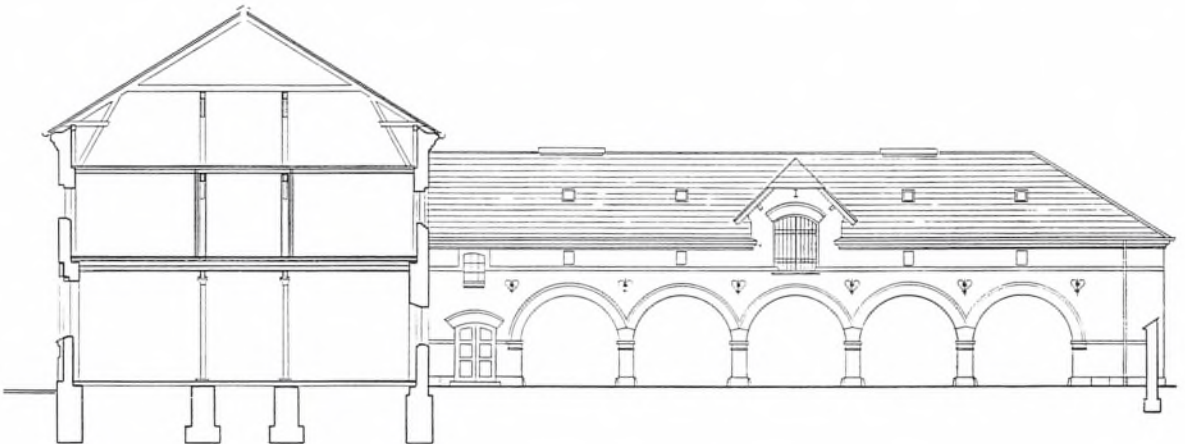
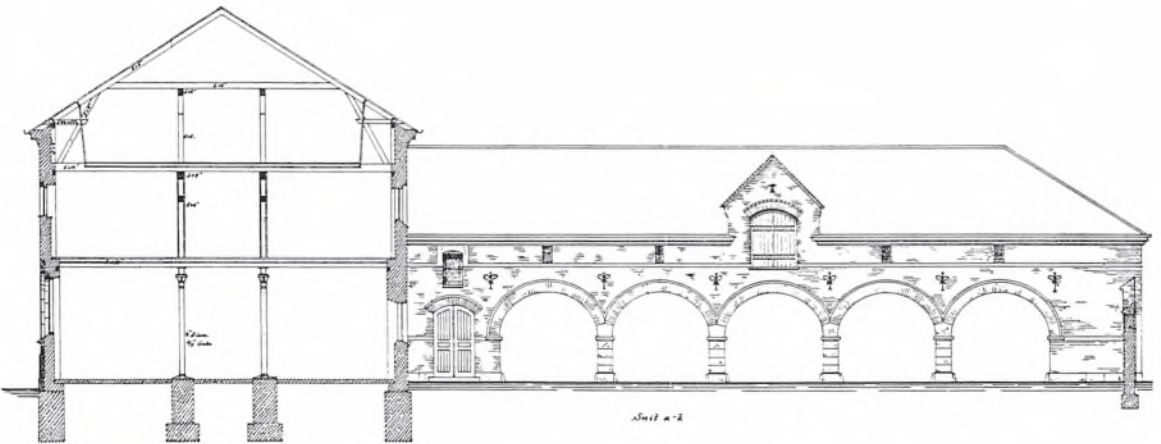
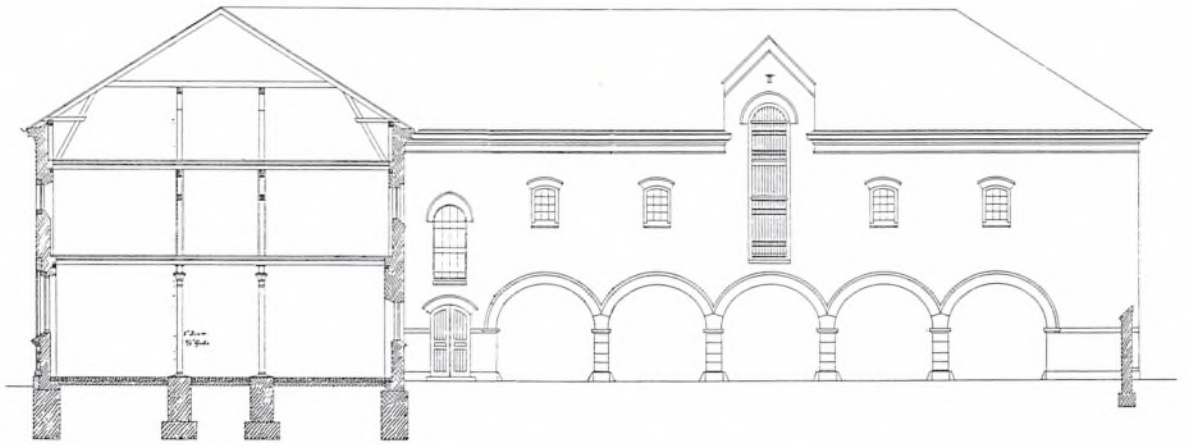


Pakhusbygningens gårdfacade set fra porten ud mod Strandgade. Herboldt havde oprindeligt tænkt sig denne bygning i 2 etager. Kenno Pedersen fot. 1971. Helsingør Kommunes Museer.

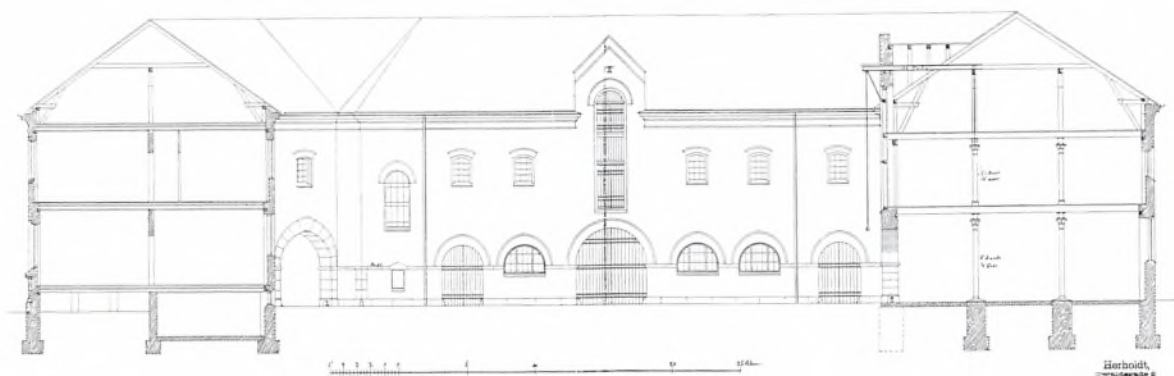
de granitpiller med sokkel og fremspringende vederlagssten, så de danner en arkade. Bevæggrunden herfor var også Handelsforeningens ønske om et let tilgængeligt pakhushus, der således resulterede i bygningskompleksets mest elegante facade. Gårdrummet gøres lyst og luftigt ved dette charmerende arkademotiv, som danner et næsten dramatisk modspil til toldkammerets tunge og værdige indgangsparti i hjørnet mod havnen. Selv om det brolagte åbne pakhushus, som en tid lang tjente som garage, i dag er omdannet til et opvarmet lokale med bræddegulv, har denne forbedring ikke ødelagt facadens karakter nævneværdigt, idet den er sket ved opførelsen af en rimelig diskret glasvæg bag portbuerne. De både håndværksmæssigt og arkitektonisk set fine detaljer, som karakteriserer bygningernes gadefacader, er gentaget på gårdfacaderne og kompenserer lidt for den manglende harmoni herinde. Som en diametral modsætning til gadefacaden var frila-

gerbygningens gårdfacade indtil 1991 særlig forstyrrende for helheden (se tegningerne side 79). Da blev der rådet væsentlig bod herpå ved forlængelsen af underetagens tre halvcirkulære vinduer ned til soklen og omdannelsen af vejerbod-døren til et tilsvarende vindue. Disse vinduer er hermed kommet til at ligne nabovinduerne i kontorbygningen.

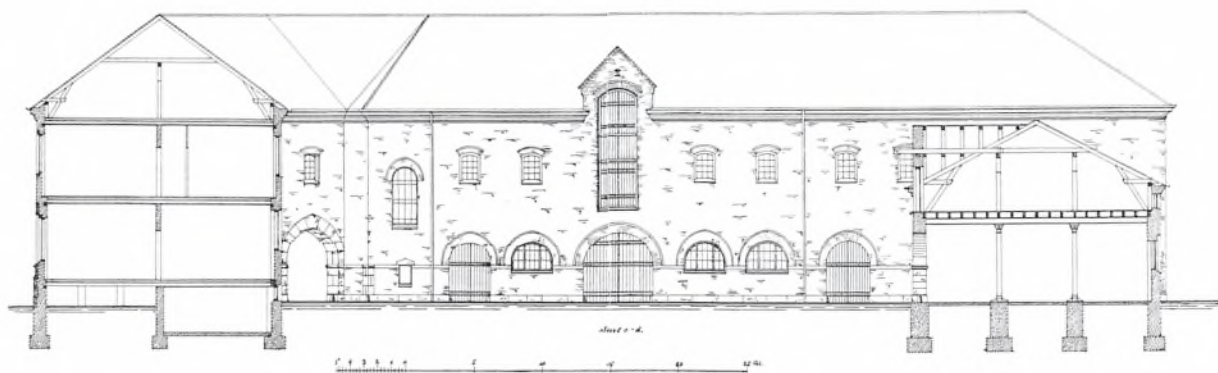
En lille pudsighed her på gårdsiden, en utilsigtet understregning af bygningens magtfuldhed, er den indmurede kanonkugle over gennemkørselsporten. Den er utvivlsomt fundet i forbindelse med udgravningsarbejdet til bygningerne og stammer ligeså utvivlsomt fra den engelske flådes bombardement af byen om morgenen den 30. marts 1801. Under ledelse af admiral Nelson passerede flåden Helsingør tæt ved den svenske kyst, ivrigt beskydt af Kronborgs kanoner. Flåden var for langt væk til at kunne sænkes, hvorfor de kugler, hvormed englænderne straks besvarede ilden, heller ikke anrettede nævneværdig skade på byens huse. Mange af kanonkuglerne fandt siden anvendelse som prydding på husene og ses stadig flere steder, eksempelvis i Strandgade 85 og Sophie Brahes Gade 6. Nogle har endog fundet



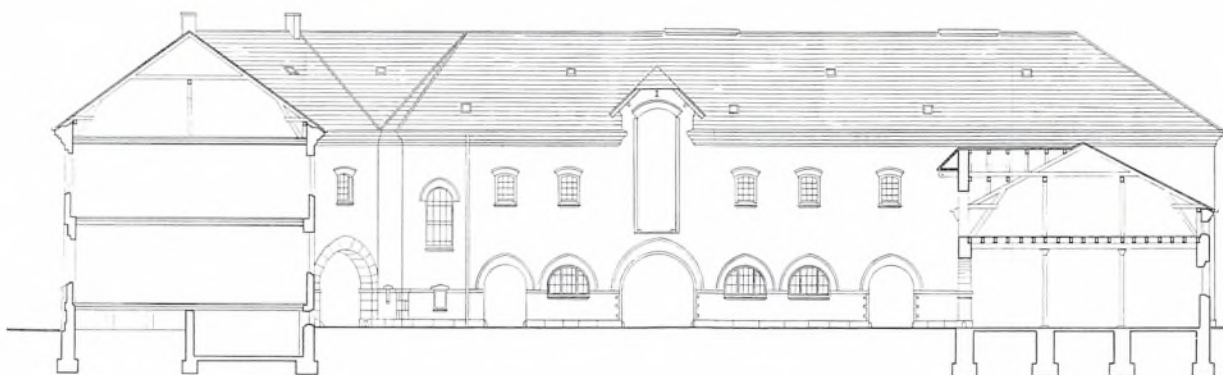
Pakbusets facade mod gården. Øverst Herboldts første tegning, der viser en bygning i to etager med en bejsekvist tilsvarende frilagerbygningens. Ændringen til én etage, som ses på den approberede tegning derunder, blev klareret uden forandring af underetagen. Nederst en opmåling fra 1980. I 1991 blev der indsat en dør ved muren, svarende til døren ved frilagerbygningen og de åbne buer lukket ved en indvendig glasvæg, så lokalet kunne anvendes til børnekulturcenter. Rigsarkivet og Helsingør Kommunes bygningsinspektorat.



Herboldt
1870-1871



Herboldt



Frilagerbygningens facade mod gården. Øverst Herboldts første tegning og derunder den approberede tegning. Den primære forskel mellem disse er pakbusbygningen til højre, som i det første projekt skulle være to etager høj som frilagerbygningen. Nederst en opmåling fra 1980, som stort set viser bygningen, som den ser ud i dag. Dog er de tre halvcirkulære vinduer i stueetagen ført ned til soklen og den mindre port til venstre er omdannet til et tilsvarende vindue. Rigsarkivet og Helsingør Kommunes bygningsinspektorat.



Kontorbygningens facade mod gården. Herholdts tegning mangler, men denne opmåling fra 1980 må stort set svare til originaltegningen. Helsingør Kommunes bygningsinspektør.

anvendelse som supplement til de konventionelle syldsten, hvilket der har været et eksempel på i Sudergade 34.

Helsingør Toldkammer hører ikke til Herholdts bedste arbejder, men generelt må man sige, at bygningsværket er et nydeligt eksempel på et af hans sidste. Bygningen synes at være mere frigjort fra stilforbilledet end mange af Herholdts andre arbejder, hvilket til dels skyldes sammensætningen af enkelte bygninger med hver sin forskelligartede funktion samtidig med det tungtvejende hensyn til en stram økonomi. Det er et bygningsværk, som har krævet en helt fri historicisme, som hans gamle læremester Bindesbøll ville have nikket anerkendende til. Helsingør Toldkammer ligger i den henseende milevidt fra sine samtidige naboer, jernbanestationen og posthuset. Her må man tale om den rendyrkede historicisme.

Bygningernes indretning

Toldvæsenets administration og ekspedition foregik i bygningen mod Brostræde, hvortil man kunne komme ad den store portgennemkørsel, hvor en dør på højre hånd førte ind til en lang gang, for enden af hvilken den store entré lå. Hoved-

indgangen mod Brostræde gav direkte adgang til denne entré. Herfra kunne man komme ind i det store ekspeditionslokale, som i dag benyttes til turistbureauets ekspedition og som sådan har bibeholdt sin udadvendte funktion. Tre høje dobbelte skrivepulte med skabe stod ud for vinduerne; det var datidens skriveborde for kontorpersonalet. Det skal dog siges, at der hørte stole til! Den uundværlige skranke med indvendige hylder stod foran pulterne.

Vi får også at vide, at lokalet var udstyret med fire nye til lejligheden indkøbte læderbetrukne stole samt et såkaldt regulatorur. Bagest i lokalet var et separat rum, hvori det solide pengeskab var opstillet. Både dette og de fleste andre lokaler i kontorbygningen opvarmedes med kakkelovne.

Ved siden af ekspeditionslokalet lå toldinspektørens store kontor, som i dag er turistbureauets mødelokale. Til dette havde man indkøbt en sofa, et stort skrivebord, et spejl, fire polstrede stole, et skab og en stumtjener til en samlet pris af 234 kr. Kassererkontoret lå lige bag inspektørkontoret og benyttes i dag til kontor for turistchefen. Hertil var indkøbt et divanbord til den gamle divan, to polstrede stole, et skab og en stumtjener. Kassererens skrivebord har været medbragt fra den gamle toldbodbygning og nyistandsat. I kassererens kontor finder vi forklaringen på anvendelsen af den mærkelige lille udfyldende bygning i hjørnet mod Brostræde og Strandgade. Herinde fandtes kassererens garderobrum! På den anden side af entréen lå to kon-



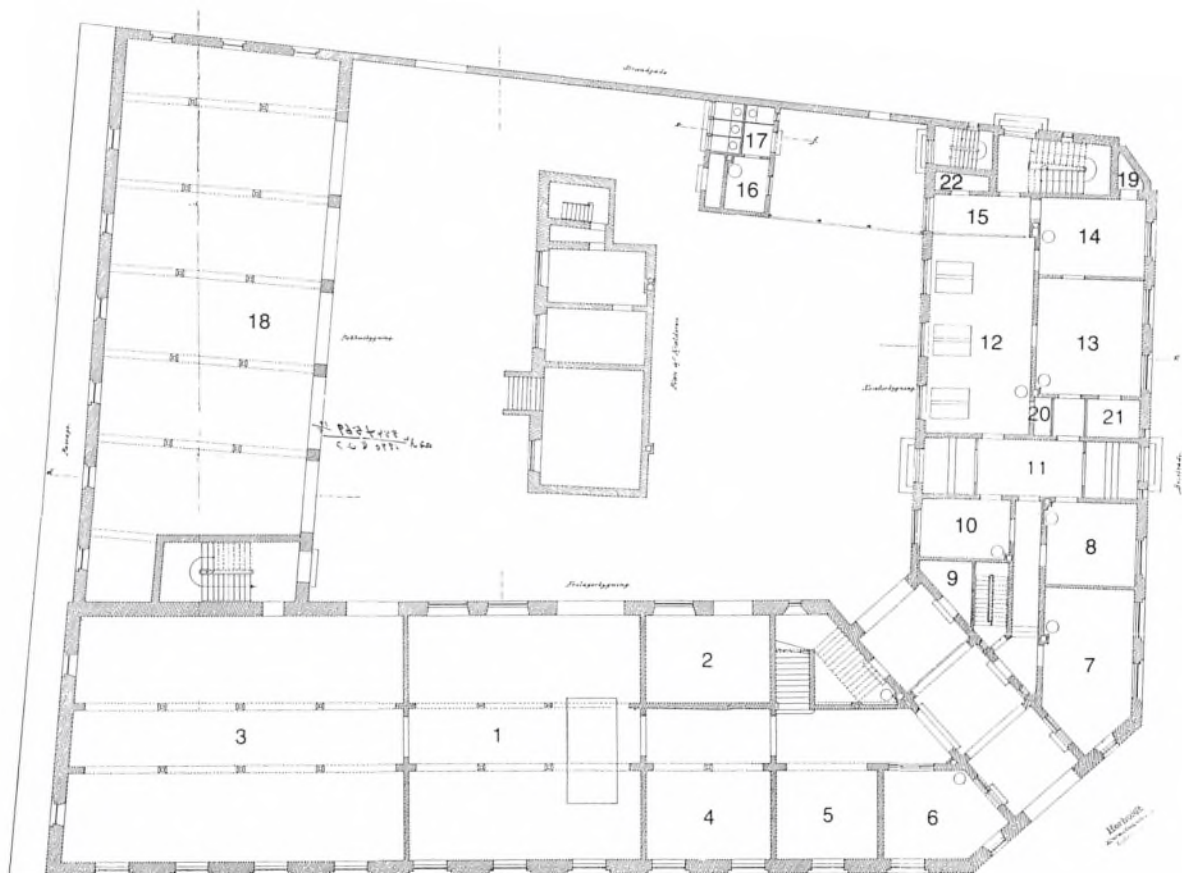
Ekspeditionslokalet i kontorbygningen mod Brostræde fotograferet omkring 1895. Man ser her den ene af de 3 store dobbelte skrivepulte med fyldingsklædte sider og skabslåger. Datidens skrivebord for 2 toldassistenter var solidt og godt smedkerarbejde. Det samme må siges om skranken, hvis rigt udskårne konsoller var helt i tidens ånd. Gasbelysningen har næppe frembragt det bedste arbejdslys for assistenterne, men det lyse lokale med de store vinduer har været et stort fremskridt i forhold til den gamle toldbodbygningens små mørke lokaler. De store vinduer var forøvrigt forsynet med forsatsvinduer, så varmen fra kakkellovnene forblev indendøre. Bag bræddeskillevæggen fandtes det store pengeskab. I dag benyttes lokalerne af Helsingør Turistbureau. Helsingør Kommunes Museer.

torer for toldkontrollørerne, begge udstyret med nyindkøbte møbler som sofa og bord. Toldkontrollørkontoret mod gaden er i dag kontor for lederen af Kulturhuset. Ved siden af dette, i det nuværende kontor og ekspeditionslokale, sad toldassistenterne. De måtte klare sig med det gamle nymalede og istandsatte inventar. Der var dog blevet indkøbt en forhøjning til at anbringe ved

vinduet i hjørnet mod havnen, som man havde haft det i den gamle toldbodbygning.¹⁰¹

Ad en nydelig trappe i bygningens gavl mod Strandgade, den nuværende indgang til Erhvervsrådets kontor, kom man ind i toldinspektør Boldts lejlighed, som optog hele førstesalen. Det var en stor og god tjenestebolig med en herlig udsigt over havnen, men arkitektonisk set sparsomt udstyret. Det havde jo også været svært nok overhovedet at få godkendt oprettelsen af en sådan tjenestebolig. Som i datidens etageejendomme var værelserne lagt ud til hver side af en lang gang, og køkkentrappen manglede for den sags skyld heller ikke.

Fra lejligheden kunne man gennem arkivlokalet over porten gå over i den store frilagerbygning mod Jernbanevej, hvor foreningslokalerne og den såkaldte »lille sal« i dag findes. Her lå de 19 frilagerrum, som var udlejet til byens handlende, side om side på hver side af den lange midtergang. Stadig kan man i stolperne se tapuller og udstemninger for låse som et diskret minde om den tid. Frilagerbygningens underetage indeholdt kun et enkelt frilagerrum. Resten



Helsingør Toldkammer. Herboldts approberede tegning fra maj 1890 visende grundplan af bygningskompleksets stueeta-ge. »Bygningen« midt i gården er en grundplan af kælderen, som er placeret under kontorbygningen. Numrene er tilføjet af forf. og henviser til nedenstående fortegnelse: 1. Grove vægt. 2. Frilager. 3. Pakhus. 4. Fin vægt. 5. Vejerbod. 6. Opsyn. 7. Assisterer. 8. Kontrollørkontor. 9. Garderobe for vagten. 10. Kontrollør. 11. Entre og hovedindgang. 12. Ekspeditionslokale med tre dobbelte skrivepulte. 13. Toldinspektør Boldts kontor. 14. Kassererkontor. 15. Kasse. 16. Vaskebus. 17. Fire lokummer. 18. Åbent pakhusrum. 19. Garderobe. 20. Garderobe. 21. Toilet. 22. Brandfrit rum. (Grundplan af bygningernes 1. sal findes i tillæg 5, side 111 ff.). Rigsarkivet.

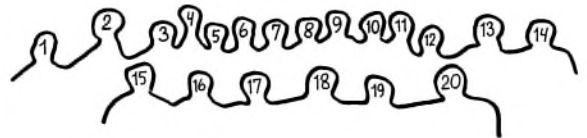
fungerede som pakhus, vejerbod og kontor for toldopsynet, og kun det sidstnævnte kunne opvarmes om vinteren. Vejerbodsfolket var jo vant til kulden fra vejerboden i det nedrevne pakhus. Den egentlige pakhusbygning mod Bramstræde fungerede i realiteten som et åbent skur, hvor store varer let kunne henlægges i ly for regn og blæst. En hejsebom gav mulighed for en udnyttel-

se af loftetagen som pakhus, men denne benyttes sjældent. Bedre kendt blev loftet nogle årtier senere under navnet »Larsens Plads«. Den, der lagde navn til, var den senere overtoldvagtmaster Hilbert S. Larsen. Han kom til Helsingør i 1937 og har formentlig fået lov til at opbevare enkelte ting på det i øvrigt tomme loft. I de følgende år kom der flere, mange flere, ofte defekte ting til, så man nærmest kunne tale om et lager. Desuden indrettede han sig et udmærket værksted, hvor han kunne reparere de gamle cykler, møbler, ure eller hvad der nu forelå af opgaver. Lejlighedsvis forsøgte han sig også med held som billedskærer. I 1963 tog han sin afsked og ryddede naturligvis loftet. Han havde da efter navneforandring heddet Hilbard i mange år, men det tomme loft hed stadig »Larsens Plads«. I øvrigt var Hilbard uhyre vellidt og respekteret både blandt kolleger og publikum.

I de følgende år skete der ingen nævneværdige bygningsforandringer ved Helsingør Toldkammer. Der blev foretaget nogle ændringer af rumopdelingen i frilagerbygningen, ligesom man



valgte at fjerne den lange gang i toldinspektørens embedsbolig – det var alt væsentligt. Helt op til omkring 1936 anvendtes toldkammerets kontorbygning, som den havde været anvendt siden opførelsen med den undtagelse, at kontrollørkontoret mod gaden var overtaget af den toldassistent, som tog sig af beskatningen, men som ifølge forhenværende toldinspektør A.H. Larsen først og fremmest tog sig af toldkammerets administration. A.H. Larsen fortæller videre: »I ekspeditionskontoret var der plads til tre mand bag en skranke. En spansk væg dækkede for et lille opholdsrum, spartansk møbleret med et stort skab til vore bøger etc., et gammelt skrivebord, en do. sofa – sådan en med høj hovedende – og en stol. Møblementet fuldenndtes af en gammel jernpengekasse. I denne opbevarede kun nogle uld-tæpper til brug for »natmanden«. Og så må man ikke glemme toldkortet på væggen. Når det med bagsiden op blev lagt over knæene på to eller tre mand, der sad overfor hinanden på sofaen og stolen, var det et nogenlunde anvendeligt spillebord. Da jeg igen i 1937 kom til Helsingør Told-



Helsingør Toldkammers personale fotograferet i gården foran porten omkring 1950:

1. Toldpakhusarbejder Brasch
 2. Toldassistent K. E. Lindberg (afløsningsass.)
 3. Toldassistent L. E. Tamboe
 4. Toldelev L. Kaarup
 5. Toldassistent R. Foldager
 6. Toldelev H. Hvidtsfeldt Larsen
 7. Toldassistent H. A. Jepsen
 8. Toldassistent J. I. Barfod Christensen
 9. Overtoldassistent A. E. F. Lyngkilde
 10. Toldassistent H. V. K. Ekberg
 11. Toldassistent H. A. S. Bræmer
 12. Toldvagtimester Hilbert S. Larsen
 13. Toldassistent V. E. Karlsen
 14. Overtoldbetjent F. H. Helleesen
 15. Toldassistent J. U. Sølling
 16. Kontorassistent R. A. Edelfors
 17. Toldkasserer, løjtnant O. H. Rasmussen
 18. Toldinspektør J. Witb (R*)
 19. Overtoldassistent E. M. Hintze
 20. Overtoldassistent O. F. Jensen-Fangel
- Fotografi i Helsingør Kommunes Museer.*



Ekspeditionslokalet i kontorbygningen fotograferet omkring 1952. Told- og Skatteregion Helsingør.

kammer, var der sket en enkelt ændring i møbleringen; sofaens ben var erstattet af to whisky-kasser. Rengøringskone (det hed hun dengang) ville gerne have sofaen ud i gården for at banke den. To venlige kolleger ville hjælpe til, men var så uheldige at tabe den, så to ben brækkede af. Desværre viste det sig, at de penge, som var til overs på inventarkontoen, skulle anvendes til et par lænestole til chefens kontor, så sofaen stod endnu på whisky-kasserne, da jeg igen kom til byen i 1939. Men toldkammeret havde været forud for sin tid og præsteret positiv særbehandling overfor damerne. Til dem var der indrettet et lille rum indendørs – vi andre måtte stadig »over gården«. ¹⁰²

A.H. Larsen fortæller også, at pakhusfolkene boede under den store trappe i frilagerbygningen i et rum kaldet »drypstenshulen«. Omkring

1947-52 blev der indrettet de længe savnede herretoiletter her, hvorfor pakhusfolkene flyttede til det gamle postpakkerum ved vejboden. Først på det tidspunkt skete der en del ombygninger ved toldkammeret under ledelse af kgl. bygningsinspektør, arkitekt Axel Maar, herunder også et aldrig realiseret projekt til indretning af en lejlighed i frilagerbygningens vestlige ende til toldkassereren. En del af Axel Maars projekter måtte imidlertid afvente en beslutning fra kommunen, fordi denne endnu ikke havde opgivet planerne om opførelsen af et stort hotel på den i 1940 nedrevne karré lige øst for toldkammeret. I den forbindelse ønskede man toldtatens lokaler flyttet til Strandgade 93, måske med henblik på erhvervelse af en del af toldkammeret. Først i 1952 blev denne ambitiøse plan definitivt opgivet og det store areal udlagt til parkeringsplads.

Helsingør Toldkammers bygningshistorie i nyere tid*

Indtil 1990, hvor toldvæsenet og den statslige del af skattevæsenet blev slået sammen, ville enhver tolder mene, at nyere tid tog sin begyndelse i 1965. Det skyldes, at et længe næret ønske da blev opfyldt ved en deling af det daværende Departementet for Told- og Forbrugsafgifter. Ved denne opdeling fik tolderne lov til selv at varetage den daglige administration af toldetaten gennem oprettelse af en toldfaglig styrelse: Direktoratet for Toldvæsenet.

Men det er også så heldigt, at vi passende kan tage udgangspunkt i direktoratets oprettelse, når vi skal tale bygningshistorie i nyere tid i Helsingør. Kort tid efter oprettelsen blev der nemlig nedsat et rationaliseringsudvalg, hvis arbejde fik skelsættende betydning – også for bygningshistorien. Udvalget fremlagde i juli 1966 en skitse med bl.a. forslag til en ny struktur og organisation for toldvæsenet. Skitsens betydning for bygningshistorien ligger i, at den foreslog sammenlægning af et antal toldkamre til større toldkammerenheder.

Planerne nåede dog ikke at blive ført ud i livet, inden toldvæsenet måtte mobilisere alle kræfter om at overtage arbejdet med administration og kontrol af merværdiafgiften (Moms), som blev en realitet fra 3. juli 1967.

Den mest presserende opgave var nu at få gennemført registrering og vejledning af ca. 370.000 virksomheder. Arbejdet hermed blev i første omgang koncentreret ved 25 af de største toldkamre, herunder Helsingør. Det medførte naturligt nok en personaletilgang og dermed et meget presserende behov for flere lokaler. Dette behov blev løst ved, at der den 15. april 1967 blev lejet godt 300 m² kontorer hos forsikringsselskabet Nordlyset, Strandpromenaden 3. For så vidt angår amtets øvrige toldkamre fungerede de som hjælpetoldkamre.

Den 7. juni 1968 blev rationaliseringsudval-

gets strukturforslag konfirmeret gennem et finansministerielt cirkulære. Det fastsatte antallet af provinstitoldkamre til 26, hvilket var en reduktion med 52 fra det tidligere antal på 78.

For Nordsjællands vedkommende medførte strukturændringen, at toldkamrene i Frederikssund, Frederiksværk og Hillerød blev nedlagt. Arbejdsopgaverne blev overført til Helsingør Distriktstoldkammer.

På landsplan betød ændringen omflytning af ca. 1.000 medarbejdere. For Frederiksborg Amt blev 13 medarbejdere i Frederikssund, 13 i Frederiksværk og 15 i Hillerød berørt af ændringen. Helsingørs medarbejderstab på 92 blev udvidet til 162.

Desværre medførte strukturændringen, at der langt fra var lokaleplads til alle i den dejlige toldkammerbygning. Som allerede omtalt havde det i forbindelse med momsens indførelse været nødvendigt at leje lokaler på Strandpromenaden 3. Nu var det nødvendigt at se sig om efter nye lokaler – allerhelst et lejemål, der kunne rumme alle toldvæsenets aktiviteter. Det sidste viste sig imidlertid umuligt.

Resultatet af anstrengelserne blev da:

Ekspeditionsafdelingen med bl.a. fortoldningsopgaverne og motorekspeditionerne forblev i toldkammerbygningen.

Administrationsafdelingen flyttede den 1. november 1970 til kontorer i Strandgade 64-68. Afdelingens arbejde omfattede bl.a. personale- og driftsadministration. Her havde også distrikts-toldchefen kontor.

Til *distriktskontrollen*, der varetog kontrollen med kyster og havne samt smuglerikontrollen, blev der i første omgang lejet lokaler i Sudergade, hvor senere politiet flyttede ind. Lokalerne var dog ikke hensigtsmæssige til dette kontrolarbejde, så da der viste sig mulighed for at få bedre lokaler på Gefionsvej 2, blev lejemålet i Sudergade den 15. december 1972 udskiftet med 300 m² her. Lejemålet blev den 15. juni 1974 udvidet til ca. 370 m².

Virksomhedskontrollen, som varetog hele afgiftskontrollen, var som nævnt allerede i 1967 flyttet i lokaler på Strandpromenaden 3. Dette lejemål blev pr. 1. juli 1968 og igen pr. 1. april 1969 udvidet, således at man i alt kom til at disponere over ca. 700 m². Som et lille kuriosum kan i øvrigt

* Dette kapitel (side 85-90) er skrevet af f.b.v. distrikts-toldchef Peter Søndergaard.

nævnes, at udlejeren betingede sig, at der blev opsat gardiner, der svarede til de gardiner, som udlejeren anvendte.

Og hermed var personalet så placeret. Men godt og hensigtsmæssigt var det ikke.

Distriktstoldkamrets arbejdsopgaver og personale var på den måde spredt på 4 lokaliteter med relativt stor afstand. Hertil kom 3 ekspeditionssteder med døgnbetjening, nemlig ved DSB-færgerne, ved SFL-færgerne og ved godsregistreringen. Sådanne forhold måtte uundgåeligt medføre en ringere publikumsbetjening og langsommere sagsbehandling, hvortil kom et spild i ressourcerne. Det var derfor et stærkt ønske, både lokalt og centralt, at få aktiviteterne samlet.

For om muligt at skabe en løsning havde tolddirektoratet bedt den kgl. bygningsinspektør om at komme med skitseforslag til indretning af kontorer i tjenesteboligen og frilagerbygningen på toldkamret. Forslaget forelå i 1969. Da udgifterne blev anslået til 3½ mio. kr og i øvrigt ikke ville løse lokale problemerne, blev forslaget henlagt.

I et nyt forsøg på at løse det mere og mere påtrængende problem blev der den 21. december 1970 holdt et møde på rådhuset i Helsingør med deltagere fra kommunen, tolddirektoratet og distriktstoldkamret. Heller ikke dette møde gav noget konkret resultat.

I løbet af 1971 skete der imidlertid noget, som måske kunne have givet mulighed for en løsning. Der blev nemlig gennemført en radikal ændring af gods- og fortoldningsproceduren.

Hidtil havde det været sådan, at alt indført gods skulle oplægges på toldvæsenets pakhús, hvor det blev registreret. Når varemottageren så kom med sin fortoldningsangivelse og havde fået den bogført, blev godset kørt ind i vejerboden. Her blev det udpakket, og toldassistenten konstaterede den tarifmæssige beskaffenhed. Efter attestation af angivelsen skulle der betales, og først derefter kunne varemottageren få udleveret godset.

Denne meget omstændelige procedure blev nu afløst af et system, der blev betegnet som verdens mest moderne og liberale, og som i realiteten var statens første forsøg med privatisering. Alt gods registreres nu ved indførselen, hvorefter det principielt er til mottagerens fri disposi-

tion, når der inden 7 (nu 10) hverdage efter indførselen indsendes en fortoldningsbegæring til det toldkammer, hvor virksomheden er hjemmehørende.

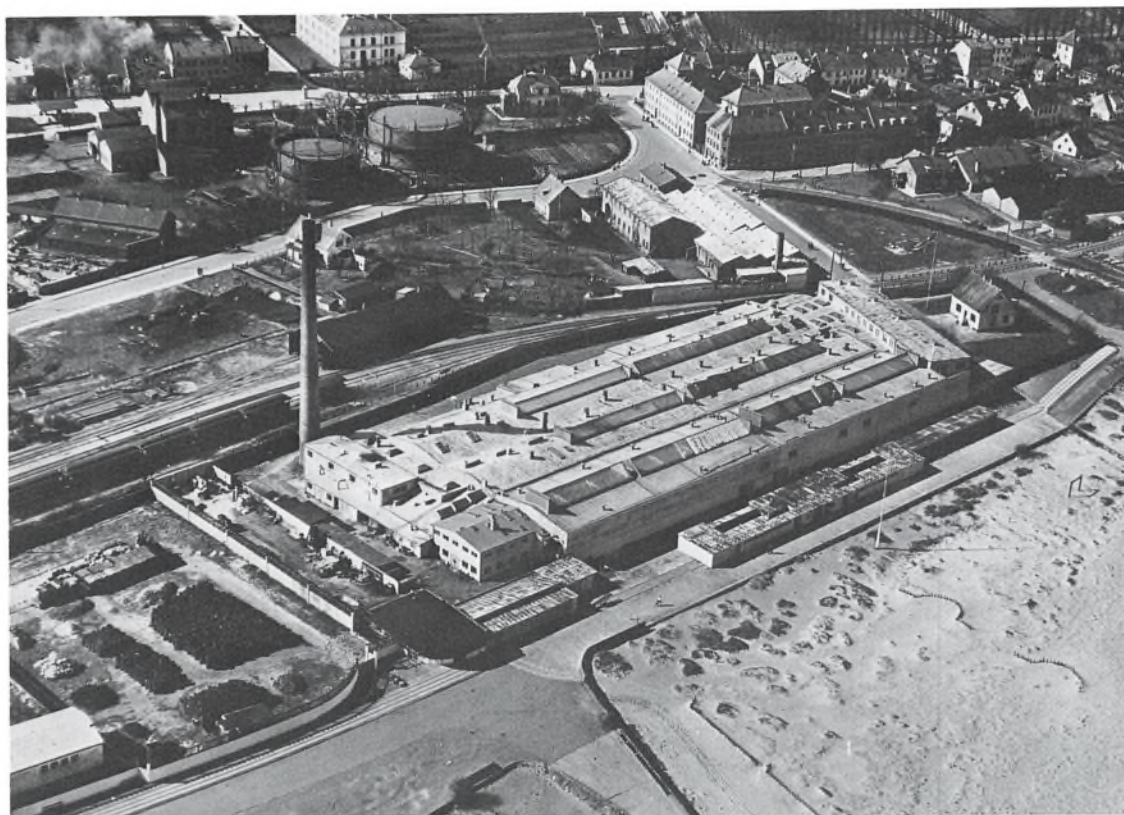
Godsregistreringen sker nu ved godsregistreringssteder, der er etableret på kommunal eller privat basis. Godsregistreringsstedet sørger for fornødne faciliteter til såvel importøren som toldvæsenet. Indtil 1983 virkede privatiseringsprincippet, idet godsregistreringsselskaberne fik deres indtægter fra gebyrer, som importørerne betalte. I 1983 måtte princippet opgives, idet EF bestemte, at der var tale om konkurrenceforvridning, hvorefter staten måtte overtage betalingen.

Også i Helsingør, som er et af landets største indførselssteder, blev der naturligvis oprettet et godsregistreringsselskab af interesserede inden for transportsektoren og af Helsingør Kommunes Handelsstandsforening. Den bygningshistoriske side af godsregistreringen behandles efterfølgende.

Ændringen medførte som omtalt, at der nu ikke længere var brug for toldpakhúset og vejerboden. Disse arealer kunne derfor inddrages i ombygningsplanerne for toldkammerbygningen og måske skabe mulighed for at samle aktiviteterne i denne bygning. Efter diverse overvejelser og økonomiske beregninger blev dog heller ikke denne mulighed anset for realistisk.

Derimod offentliggjorde Direktoratet for Toldvæsenet i februar 1972 en samlet plan for bygning af 10 nye toldkamre i hele landet. Denne plan vakte begejstring, for ifølge den skulle der allerede i finansåret 1972/73 købes en passende grund i Helsingør. Der var dog ikke konkrete planer, idet man bl.a. ønskede at se, hvordan linieføringen for motorvejen ville blive. Efter planen skulle det nye byggeri detailprojekteres i 1973, hvorefter opførelsen skulle strække sig over 2 år til indflytning i 1976.

I tilknytning hertil kom kommunen i 1973 med et tilbud om en byggegrund på Prøvestenen. Distriktstoldkammerledelsen havde dog ikke ligget på den lade side i mellemtiden. Bl.a. havde man haft øjnene rettet mod Øresundshospitalet. Alle undersøgelser havde imidlertid været negative, og man indstillede derfor til direktoratet, at kommunens tilbud blev modtaget. Imidlertid var det så uheldigt, at der samtidig



Luftfoto af Tretorns mægtige bygningskompleks omkring 1960 medens det havde både Netfabriken Danmark og Helsingør Gasværk som genboer.

rejstes krav om besparelser i den offentlige anlægsvirksomhed.

Så inden dette projekt kom i gang, viste der sig en hel anden mulighed, som ikke ville belaste toldvæsenets anlægsbudget. Gummifabrikken Tretorn ændrede nemlig status fra produktionsvirksomhed til handelsvirksomhed. Herved blev hovedparten af det store bygningskompleks ledig. Det medførte, at selskabet i slutningen af 1975 rettede henvendelse til distriktstoldkamret med et tilbud om at leje administrations- og lagerbygningen efter ombygning til kontorbrug efter toldvæsenets ønsker.

De tilbudte lokaler var på ca. 6.000 m², medens toldkamret på daværende tidspunkt rådede over ca. 3.000 m². Toldkamret gik stærkt ind for tilbudet og argumenterede med, at det ville muliggøre en næsten ideel løsning på toldkamrets lokale problemer.

Efter nogle forhandlinger med tolddirektoratet gav selskabet den 15. januar 1976 et tilbud på leje af bygningen excl. kælderetagen, i alt 4.685 m². Hertil kom brugsretten til ca. 100 parkeringspladser samt ret til brug af selskabets kantine sammen med de øvrige lejere. Kantine var beliggende i en tilstødende bygning, men med direkte adgang fra toldvæsenets lokaler.

Den 18. august 1976 blev lejekontrakten underskrevet til ikrafttræden pr. 1. april 1977. Samtidig blev toldvæsenets øvrige lejermål opsagt, ligesom toldkammerbygningen blev solgt til Helsingør Kommune. Bygningen danner nu rammen om et rigt kulturliv.

Ombygningen af Tretorn-bygningen blev tilendebragt hurtigere end forventet, så allerede i begyndelsen af marts 1977 kunne indflytningen påbegyndes. Flytningen af de mange møbler, maskiner, arkivalier m.v. forløb planmæssigt. Faktisk skete der kun to små uheld. I det ene tilfælde kom en af flyttebilerne til at beskadige toldkammerporten, således at den ene kugle trillede af. Dette uheld blev afgjort med, at forsikrings-selskabet betalte kommunen 4.708 kr. 20 øre.

i erstatning. I det andet tilfælde tabte en af flyttemændene en flaske »toner« til en fotokopimaskine på gulvet i de nyistandsatte lokaler. Forsikringsselskabet måtte her betale for ny gulvbelægning på 30 meter af gangen.

Den 27. april 1977 blev der afholdt indvielsesfest for ca. 200 deltagere, herunder repræsentanter for tolddirektoratet og Tretorn. Der blev, som skik er, udtalt mange pæne ord og gode ønsker, dels for de hensigtsmæssige lokaler og den attraktive beliggenhed med den usædvanlig smukke udsigt, dels for de muligheder, de nye lokaler gav arbejdsmæssigt og samarbejds­mæssigt.

Der var da også generelt stor tilfredshed blandt personalet. Glæden var dog ikke ubetinget. For eksempel viste distriktskontrollen ikke stor glæde over at flytte fra de meget flotte lokaler på Gefionsvej. Og for dem var udsigten ikke tillokkende – de havde nemlig en, de anså for bedre. Hver morgen kunne de se en ung dame gøre morgentoilette.

Da distriktstoldkammeret flyttede ind i lokalerne var adressen Øresundsvej. Den 1. oktober 1977 blev vejen omdøbt til Sundtoldvej – en passende adresse for et distriktstoldkammer.

Hvad var det så for bygninger, der nu skulle danne rammen om toldvæsenets virksomhed ?

Oprindelsen til Tretorn var egentlig Glasværket. Dette var imidlertid ikke rentabelt og kunne derfor ikke opretholdes. Helsingør Kommune stod derfor med et problem. Man kunne ikke så godt have værket liggende som en slags ruin midt i Grønnehavearealerne og efter indvielsen af den nye havn. Det største ønske var at få en fabri­kationsvirksomhed, der kunne beskæftige nogle af



Gummifabrikken Tretorn fotograferet i 1935 inden de store udbygninger. I forgrunden ses Hornbækbanens spor. Helsingør Kommunes Museer.

kommunens mange ledige. Forskellige forhandlinger førte til, at værket blev solgt til Tretorn, der tog den nye fabrik i brug i 1934 til støv­lefabrikation. Den nye bygning blev i 1939 udvidet med en tilbygning ud mod stranden. I 1946 blev den bygning, som i dag rummer distriktstoldkammerets kantine og ejendomsselskabets kontorer, bygget. Her skete en udvidelse i 1954. I 1950 blev opført en ny bygning til fabrikation af cykeldæk. Samme år blev kælder, stueetage og 1. sal af den bygning, som toldvæsenet er lejer af, bygget. I kælderen blev indrettet sortering og pakkeri. I stueetagen blev gummistøvlerne samlet. Og på 1. sal blev indrettet administrationskontorer. I 1954 blev der bygget en etage på til skofabrikation. Fabrikationen nåede sit højdepunkt i årene 1959-61, hvor der var beskæftiget ca. 1.200 medarbejdere, heraf ca. 700 kvinder. Det kneb imidlertid med at skaffe den nødvendige arbejdskraft, så i 1967 byggedes endnu en etage på. Denne etage blev indrettet med 40 enkeltværelser samt fællesfaciliteter såsom toiletter, bad, køkken og samlingsstue. Her indkvarteredes de fremmedarbejdere fra Pakistan, Jugoslavien og Tyrkiet, som det havde været nødvendigt at ansætte for at holde produktionen i gang.

Grunden, hvor bygningerne er placeret, ejes for størstepartens vedkommende af Helsingør Kommune og er udlejet til Tretorn til år 2010.

Lejemålet omfattede som omtalt 4.685 m². Det gav mulighed for indretning af gode og hensigtsmæssige kontorer, der kom til at danne rammen om et godt og effektivt arbejde, hvortil kom et særdeles fint kollegialt samarbejde, der alt i alt skabte et godt arbejdsklima. Arbejdsopgaverne har i årene til stadighed udviklet sig og er blevet mere komplekse. Det har krævet yderligere personaletilgang og dermed behov for flere lokaler. Der er da også i de senere år sket en udvidelse af lejemålet, ligesom der er foretaget visse ombygninger. Noget af det væsentligste er indretning af nye møde- og undervisningsfaciliteter og erhvervelse af egen kantine. Senest er udvidet med et aktivitetsrum, hvori toldkammerets meget aktive idrætsforening kan boltre sig. Hele lejemålet er således i dag på 5.845 m².

Bedre møde- og undervisningsfaciliteter var nødvendiggjort af de stadig mere udadrettede aktiviteter, der bl.a. omfattede undervisning til ny-



Tretorns store bygning mod stranden fotograferet omkring 1970. At toldvæsenets medarbejdere har en pragtfuld udsigt fra kontorerne, især om sommeren, siger næsten sig selv. Hel-singør Kommunes Museer.

startede momsvirksomheder og uddannelse i nye procedurer for import og eksport m.v. I 1988 var der således 705 erhvervsrepræsentanter på »skolebænken«. Tallet faldt dog i 1989 til 230.

Som allerede omtalt indgik der en fælleskantine i lejemålet. Kantine blev drevet af Tretorn. Heldigvis faldt de øvrige lejere efterhånden fra, hvilket gav mulighed for, at toldvæsenet selv overtog kantine. Herved var det muligt at imødekomme et længe næret ønske hos personalet. Toldere har nemlig den uvane, at de går så meget op i deres arbejde, at de også i kaffe- og frokostpauser taler tjenstligt. Herved risikerede man, at nogle ting nåede ører, som de ikke var beregnet for.

Told- og Skattevæsenets lejemål løber foreløbigt til år 2002. Hvad der herefter skal ske, specielt efter 2010, hvor Tretorns lejemål med kommunen udløber, er nok meget afhængigt af Tretorns nye udspil om renovering af eksisterende bygninger og areal samt om nybygninger.

Som omtalt blev proceduren for vareimporten omlagt pr 1. april 1971. Det nystiftede godsregistreringsselskab stod nu og skulle skaffe lokaler til et godsregistreringssted. I første omgang og som en foreløbig løsning blev det indrettet i den nordøstlige del af godsekspeditionen på Jernbanevej, hvor man fik stillet 200 m² til rådighed. Fra starten beskæftigede godsregistreringsselskabet 7 mand og man regnede med en årlig registrering af 3.000 vogne.

Det var trange forhold, man bød toldvæsenet og vognmændene. Men det blev værre, fordi der til stadighed skete en udvikling. Det lykkedes da også at udvide lejemålet, således at det kom op på 320 m², men da var antallet af lastvogne også nået op på omkring 300 i døgnet.

Var forholdene ikke gode indendørs, var det dog endnu værre udendørs. Man kan vist levende forestille sig de farlige situationer, der kunne opstå, når de store lastvognstog skulle til og fra godsregistreringen enten fra eller ud i den i øvrigt stærke trafik på Jernbanevej.

Det vakte da også glæde såvel hos toldvæsenet som hos Godsregistreringsselskabet, da det lykkedes at erhverve lokaler på Oldenvej i Kvistgård. Hos toldvæsenet gav det dog anledning til nogen bekymring, at lastvognene ukontrollerede



Et kig ind i informationskontoret i Told- og Skatteregion Helsingørs lokaler på Sundtoldvej. Børge Lildballe fot. September 1991.

skulle køre de ca. 10 km fra færgerne til godsregistreringen, men der var ikke andre muligheder.

Det, godsregistreringsselskabet købte den 1. juli 1973, var en 34.000 m² stor grund med 2 betonbygninger. Prisen var 3 mio. kr. Bygningerne var opført af Ferraton A/S, der ejedes af udlandsdanskere Arne Bybjerg (opfinder af Carmen Curlers). Det var meningen at starte en produktion af naturmedicin, men man havde glemt at undersøge afsætningsmulighederne. Ud over købsprisen kalkulerede man med 2 mio. kr. til ombygning mv.

Indvidelsen af det nye godsregistreringssted fandt sted søndag den 6. oktober 1974. Når man valgte en søndag, skyldes det, at det er den dag med færrest registreringer. Flytningen gav betydelig bedre faciliteter, både indendørs og udendørs. Bl.a. var der et tilstrækkeligt antal opmarchbåse og parkeringspladser. Udviklingen medførte dog, at det også her har været nødvendigt med udvidelser. Udpakningsmulighederne for det gods, der skulle undersøges nærmere, var gode. Og for såvel toldvæsenet som for kunderne var der tale om en stor forbedring – et stort ekspeditionslokale samt kontor, frokoststue og toilet til toldvæsenets personale.

I 17 år kom godsregistreringen til at foregå i Kvistgård – nu er registreringsforretningerne flyttet til den nye færgeterminal. Det har for toldvæsenet medført den gode ændring, at godsregistreringen nu kan ske i forbindelse med indkørselen til landet. Derved er muligheden for at skaffe sig af med eventuelle smuglervarer undervejs til godsregistreringen elimineret.

Lokaliteterne i færgeterminalen er udmærkede. I stueetagen forefindes et stort ekspeditionslokale med 6 frontbetjente ekspeditionspladser. Hertil kommer et kontor til kontrolholdet med tilhørende visitationslokaler og toilet samt et opholdsrum til ekspeditionspersonalet. På 1. sal er der indrettet 2 garderobesrum samt spiselokale og kontor til lederen af godsregistreringsarbejdet.

I nærheden er der opført pakhuis, hvor de nødvendige udpakninger kan foregå. I tilslutning til bygningen er der indrettet 60 parkeringspladser til lastbiler og busser, der er under ekspedition.

Den daglige gennemsnitlige ekspeditions-mængde er på 500 lastbiler. Disse ekspeditioner, der foregår hver dag, selv juleaften, klares af 25 medarbejdere i døgn tjeneste.

Lidt uden for emnet bør måske nævnes, at Helsingør Distriktstoldkammer i forbindelse med sammenlægningen af toldvæsenet og den statslige del af skattevæsenet blev omdøbt til Told- og Skatteregion Helsingør. Hermed begynder en ny æra – dog ikke bygningsmæssigt.

Borgernes Hus

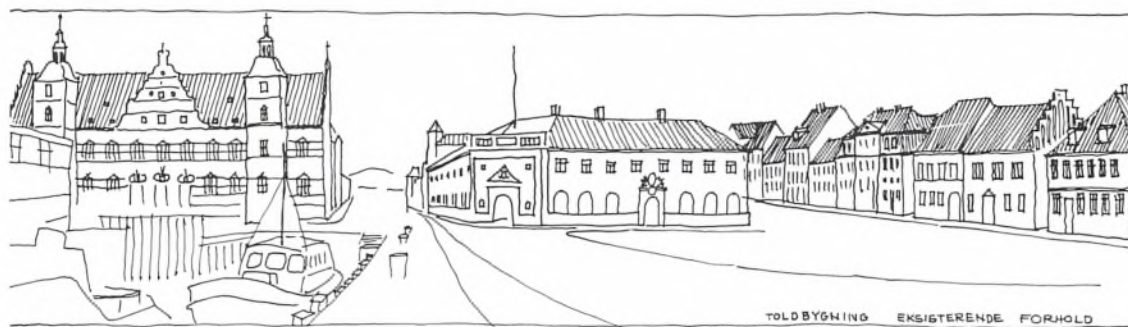
Efter Helsingør Distriktstoldkammers fraflytning af de gamle lokaler stod Herholdts gode bygningsværk tilbage på havnen og afventede sin skæbne. Kunne bygningerne anvendes til andre formål eller skulle de rives ned? Allerede den 6. oktober 1976 havde Helsingør Kommune modtaget et brev fra Helsingør Toldkammer, hvori distriktstoldchef O. Klug kunne meddele, at man agtede at fraflytte den gamle bygning i løbet af foråret 1977. Derfor ville toldkammeret gerne vide, om kommunen eventuelt ville være interesseret i at overtage bygningen.¹⁰³

Inden kommunen havde modtaget toldvæsenets officielle henvendelse, var det kommet offentligheden for øre, at toldvæsenet agtede at flytte. Det skortede derfor ikke på forslag til, hvorledes bygningen fremtidig kunne anvendes. Et forslag gik ud på, at man indrettede teatersal, cafeteria samt ventesal for bybusserne. Hovedstadens Trafikselskab (HT), som var i gang med opførelsen af et nyt stort garageanlæg ved Løv-dalsvej havde længe presset kommunen for at få egne lokaler for sine chauffører ved havnen, da

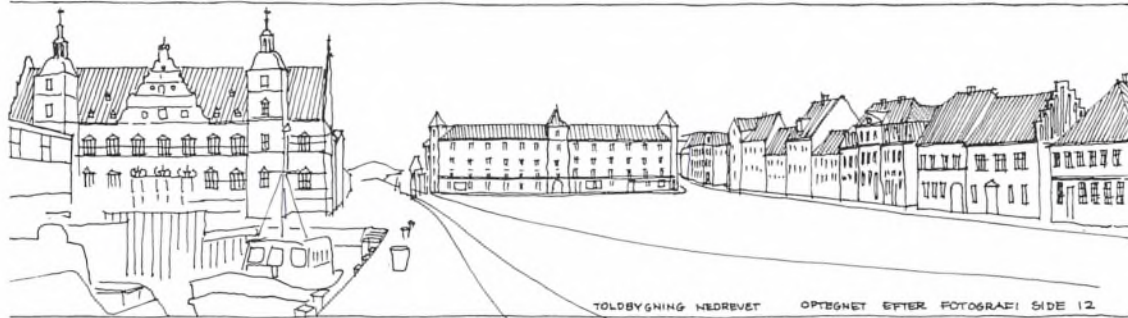
det var her, en fremtidig stor busterminal skulle placeres. Det var den spæde start på et andet ømtåleligt emne, som i de følgende mange år skulle give politikere og embedsmænd grå hår i hovedet. Kommunen var umiddelbart positivt stemt for en erhvervelse af toldvæsenets gamle bygninger, men det krævede en langvarig sagsbehandling, inden man kunne vende tilbage til spørgsmålet om køb. I december 1976 kunne kommunens tekniske forvaltning dog fremlægge et såkaldt notat om toldkammerbygningen, et nydeligt lille hæfte, som kort fortalte om bygningernes historie og redegjorde for deres værdi for miljøet omkring stationsbygningen og havnepladsen. Selv om notatet indeholdt et gennemarbejdet forslag til en indretning af bygningerne, belyste det også mulighederne for en eventuel nedrivning for på grunden at kunne opføre en busterminal. Tanken om en eventuel nedrivning af Herholdts gamle bygningsværk var fremmed for de fleste i

Helsingør Toldkammers østfacade med hovedindgangen set fra Strandgade. Kenno Pedersen fot. 1971. Helsingør Kommunes Museer.





TOLDBYGNING EKSISTERENDE FORHOLD

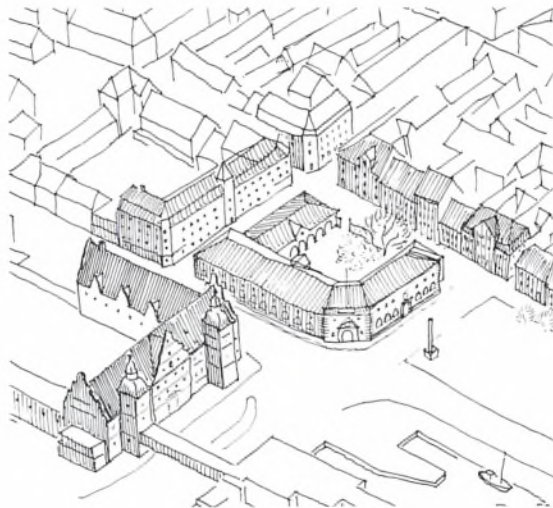


TOLDBYGNING NEDREVET OPTEGNET EFTER FOTOGRAFI SIDE 12

byen, hvilket blev tilkendegivet i den række af vidt forskellige forslag til anvendelse, som blev tilsendt kommunen. Et ungt arkitektægtepar havde foreslået, at der blev etableret et handelscentrum med marked i gården, og en af byrådets politikere havde givet forslag om at placere politistationen i bygningen, en idé, der jo bestemt ikke var ny, når man tænker på den tidligere toldkammerbygning.

De stærkeste kræfter for en bevaring af bygningerne og en hensigtsmæssig brug af dem med kommunen som fremtidig ejer repræsenteredes af HAMU, Helsingør Aktive Musik Ungdom, der var stiftet i 1974, og som i disse år pegede på bygninger som Netfabriken Danmark og Helsingør Gasværk som egnede kulturhuse. Denne forening øjnede i toldkammerbygningen muligheden for at kunne få de længe ønskede lokaler til et ungdoms-, forenings- og musikhus, et ønske, som de delte med flere andre af byens foreninger. Da kommunen i sit notat forelagde mulighederne for en eventuel nedrivning, besluttede HAMU at henvende sig direkte til Nationalmuseets leder, rigsantikvar P.V. Glob, hos hvem de mødte stor forståelse for en bevaring. På vegne af Det særlige Bygningssyn sendte han derfor den 24. januar 1977 et langt brev til kommunen, hvori han redegjorde for det forkastelige

I Helsingør Kommunes notat om toldkammerbygningen, udgivet af Teknisk Forvaltning i 1976, gav man med disse tegninger et indtryk af, hvorledes området ville se ud, hvis bygningerne blev nedrevet. Den ledsagende tekst lod klart antyde, at en løsning, hvor bygningerne blev bevaret og eventuelle busboldepladser blev indrettet i forbindelse med en arkitektonisk forbedring af Jernbanevej ville være at foretrække ud fra »æstetisk-historiske synspunkter«. Helsingør Kommune, Teknisk Forvaltning.



Helsingør Toldkammer og nærmeste omgivelser tegnet til notatet om toldkammeret i 1976. Helsingør Kommune, Teknisk Forvaltning.



Muren mod Strandgade med det gamle elmetræ i baggrunden fotograferet i november 1976, da årets første sne var faldet. Helsingør Kommunes saneringsafdeling fot.

i en nedrivning: Ikke kun var Helsingørs historie »uløseligt forbundet med toldvæsenet«, for hvilket bygningen selvsagt var den bedste repræsentant; den var også tegnet af en af vore dygtigste arkitekter og tillige uundværlig ved sin placering som afgrænsende blok for Strandgades bebyggelse.¹⁰⁴ HAMU var nært knyttet til venstrefløjen og fik her stærk opbakning af den kommunistiske plangruppe i byen, repræsenteret af Grethe Rønne: »Hvad mangler vi i Helsingør? Ikke forretninger og beværtninger, men et sted, hvor unge kan mødes uden at få trukket penge ud af lommen.«¹⁰⁵

Plangruppen foreslog, at den gamle frilagerbygning kunne anvendes af byens foreninger til større arrangementer administreret af brugerne selv. HAMU's fremtrædende mand i toldkam-



Kommunisternes plangruppe foreslog, at toldkammerbygningerne omdannedes til et ungdoms-, forenings- og musikbus, som kunne rumme mange interesser. Herefter ville toldkammeret komme til at se således ud set med deres øjne. Tegning i Helsingør Dagblad 24. januar 1977.

mersagen, Harry Duus, gav udtryk for det helt urimelige i, at den del af kommunens foreningsliv, »som ikke omfatter sport, religion, militær og handel« havde så ringe lokaleforhold, at adskillige af foreningernes i alt ca. 13.000 medlemmer »slet ikke kan være aktive.«¹⁰⁶

HAMU havde efterhånden fået tilslutning fra 30 foreninger, lige fra HAMU selv til den lokale l'hombrekklub, og de overvejede en tid at gå sammen i en slags »foreningsunion« som modvægt til den såre veletablerede Helsingør Sportsunion i håbet om hermed at kunne overbevise politikerne om det rimelige i oprettelsen af et »Foreningernes Hus«. I et interview i Helsingør Dagblad den 5. marts 1977 fortalte Harry Duus om sin egen forening: »HAMU tæller i dag 125 udøvende musikere i 20 orkestre, og foreningen har ca. 700 øvrige medlemmer. Vi vil på Toldkammeret afholde jævnlige spiritusfri arrangementer, som forældrene trygt kan sende de unge til. Toldkammeret har en sal på godt 300 m², og der er trafikfaciliteter, der gør det muligt at komme til og fra næsten alle steder i kommunen med busser, der går 25 meter fra indgangen. Man har ytret angst for at placere et Foreningernes Hus på byens »Urolige hjørne«. Vi tror på, at hjørnet kan blive mere fredeligt gennem vor tilstedeværelse. HAMU's arrangementer skal foregå på klubbasis og som sagt være spiritusfri. De unge, der trives bedst i et spiritusmiljø, kan benytte de mange tilbud, som den voksne verden giver dem overalt i byen. Er det ikke 85 værtshuse, vi har i Helsingør?« HAMU's tanke var, at alle foreninger i kommunen skulle kunne leje lokaler i toldkammerbygningen. En mindre del af de foreninger, som ville få toldkammeret som deres faste domicil, skulle så danne en form for styrelse, hvis medlemmer hvert år udskiftedes. Denne styrelse skulle sammen med et kommunalt udvalg have ansvaret for den daglige drift. Med henvisning til det langt mindre etablisement, Egegaarden i Espergærde, som fungerede fint på lignende måde, påstod man at kunne klare driftsomkostningerne alene ved udlejning af toldkammerbygningens ca. 30 lokaler. HAMU var af den opfattelse, at der på toldkammeret ville kunne indledes en helt ny æra for kommunens foreningsliv: »Der er nemlig en masse meget spændende foreninger, der ikke får mulighed for at udfolde sig, fordi de

ikke har rimelige lokaleforhold. Disse foreninger vil få en fortjent opblomstring. Jeg tænker på f.eks. Helsingør Amatør Teater, Smalfilmklubben, Akvarieforeningen, Fuglevennerne, og ikke mindst vore dejlige håndværkersangkor, der er klenodier, som vi burde værne om og hjælpe til fremgang. Netop disse foreninger har været blandt de ivrigste til vore møder. Byrådet må sørge ikke sidde deres anmodning overhørig. HAMU vil i øvrigt som en helt naturlig ting kontakte de andre »kunstster« i bygningen, f.eks. folkedansere, Hamlet Strygerne og teaterfolkene med henblik på fællesprojekter, men vi vil også kommunikere med alle de andre. Dette vil betyde, at folk føler, at de oplever noget, i stedet for at føle sig udenfor, hvilket for de unges vedkommende somme tider resulterer i smadrede gadelygter og bøjede vejskilte.«¹⁰⁷

Intentionerne var således gode nok, men ikke alle byrådets politikere kunne sympatisere med tanken om denne form for græsrodsbevægelse i de gamle anstændige toldkammerbygninger. Fremskridtspartiets byrådsmedlem, Philip Dam, fik således afløb for sin harme over HAMU-sympatisøren, det kommunistiske byrådsmedlem Kristian Engelsen, ved i et læserbrev at kritisere Engelsen for at ville gøre toldkammerbygningen til en »kommunistisk plakatsøjle«. Toldkammerbygningen havde nemlig i årevis været overklitret med en mangfoldighed af plakater, som ifølge Philip Dam udelukkende skyldtes »de Engelsenske klisterkommunistiske støttegrupper.«¹⁰⁸ Han så helst, at bygningen indgik i trafikplanerne for havnen. Skulle bygningerne bevares, så måtte i hvert fald muren mod Strandgade rives ned, så gården kunne komme de ventende buspassagerer og andre til nytte, en tanke som støttedes af de radikale. Venstre delte Fremskridtspartiets modstand mod et foreningshus, men så gerne bygningerne bevaret og anvendt til offentlige og private kontorer samt serviceformål som ventesal for busser og tog med offentlige toiletter. Socialdemokraterne var ikke enige indbyrdes, men bevarede muligheden for at kunne imødekomme nogle af de mange ønsker om foreningslokaler, som for øvrigt havde været drøftet i byrådets kulturudvalg og byrådsgruppen siden kommunesammenlægningen i 1970. At få løst de trafikale problemer ved havnepladsen, samt at få

flyttet det vigtige turistbureau til mere hensigtsmæssige og langt bedre beliggende lokaler i toldkammerbygningens kontorfløj, måtte dog efter byrådsflertallets, herunder socialdemokratiets mening gå forud for et foreningshus på dette sted. Foreningerne kunne man jo tilgodesee ved andre bygninger i byen, som man allerede havde »et godt øje til«.¹⁰⁹

Den 18. april 1977 vedtog byrådet at optage forhandling med toldvæsenet om køb af toldkammerbygningerne med henblik på i disse at søge indrettet lokaler, primært til offentlige formål som turistbureauet, samt lokaler til HT's personale, ligesom man ønskede at indrette ventesale til tog- og buspassagerer. Desuden var det af væsentlig betydning, at man fik indrettet offentlige toiletter. Mest bemærkelsesværdigt ved byrådets beslutning, som vedtoges med et knebent flertal, var planen om nedrivning af det gamle pakhus mod Bramstræde samt hegnsmuren mod Strandgade, således at det åbne gårdrum kunne indrettes til parkeringsplads for turistbusser.

Toldkammerbygningen var vurderet til 1.750.000 kr., heraf en grundværdi på 1.093.400 kr. Kommunen var af den opfattelse, at der slet ikke kunne blive tale om at betale den fulde handelspris for bygningerne, som skønnedes at være 1,5 millioner, idet der skulle ofres betydelige summer til istandsættelse og efterfølgende ombygning til de nye formål. En symbolsk sum på 100.000 kr. ville efter kommunens opfattelse være en rimelig betaling. Det kunne der fra toldvæsenets side naturligvis overhovedet ikke blive tale om, men man tilbød generøst at sælge ejendommen for en pris af 1.200.000 kr. kontant.¹¹⁰ Den 19. december 1977 vedtog byrådet at acceptere købsprisen, hvorefter kommunen den 1. juli 1978 som den nye ejer og bruger kunne overtage Helsingør Toldkammers gamle bygninger. Den 13. og 18. juli blev det endelige skøde underskrevet af Helsingør kommune ved borgmester Ove Thelin og kommunaldirektør Henning Franzen og Direktoratet for Toldvæsenet ved toldinspektør J. Holm-Jensen. Af skødet fremgår det, at kommunen ikke blev ejer af hele toldbygningen, idet de to relieffer, Christian den Niendes kronede monogram over porten og Christian den Syvendes kronede monogram over hovedindgangen mod Brostræde fortsat skulle tilhøre Staten. Re-



Toldkammerbygningen med sin magtfulde indgangsportal set fra havnen. Helsingør Kommunes saneringsafdeling fot. 1976.

liefferne kunne godt blive på bygningerne, men såfremt Staten måtte ønske at fjerne dem, skulle dette og den efterfølgende reparation ske på Statens regning. Skulle kommunen finde på at nedrive bygningerne, ville Christian den Syvendes relief altså endnu en gang overleve; det er et fascinerende element i bygningshistorien.

Kommunen havde udarbejdet skitseforslag til, hvordan bygningerne skulle indrettes. I kontorbygningen mod Brostræde skulle Helsingør Turistbureau og Helsingør Teaterforening have lokaler. HT havde allerede i oktober 1976 fået etableret lejemål i bygningen på ca. 115 m². I Frilagerbygningen mod Jernbanevej skulle der indrettes offentlige toiletter, ventesal og foreningslokaler. Foreningslokalerne udgjorde i projektet kun 138 m², hvilket var betydeligt mindre, end byens 30 foreninger kunne nøjes med. Desuden skulle det gamle pakhús mod Bramstræde nedrives, hvilket partierne SF, kommunisterne, de radikale, Fremskridtspartiet samt tre socialdemokrater ved byrådsmødet den 18. april havde sat sig kraftigt imod.

Bygningerne fredes

Planerne for en nedrivning af Bramstrædefløjen og etablering af busparkering i gården kuldkastede de 30 foreningers bestræbelser på at få et decideret foreningshus, specielt kommunisternes ønske om et musikhus i Bramstrædefløjen. Ønsket var begrundet med, at bygningen lå så centralt,

og der ikke var så meget støj i området i forvejen, og at ungdommelig musikudfoldelse ikke ville skade nogen, men tværtimod styrke byens musik-kultur. Den 18. september vedtog byrådet med 12 stemmer mod 10 af de tilstedeværende borgmesterens indstilling om »at vedstå« beslutningen fra den 18. april om nedrivningen af »borgmesterens carport«, som folkeviddet nu havde døbt Bramstrædefløjen. Det skete efter en heftig debat, som på det nærmeste havde splittet byrådet på kryds og tværs. Borgmester Ove Thelin var den nærmeste fortalere for nedrivning, medens modstanderne kaldte planen for ikke mindre end »en skamfering af Helsingørs Ansigt«.¹¹¹

I 1978 havde den daværende kulturudvalgsformand, Dorrit Krabbe, taget initiativet til en ny sammenslutning af foreninger. Man dannede Toldkammerforeningen, som herefter spillede en væsentlig rolle i græsroddernes fortsatte »kamp om toldkammeret«.

Modstanderne af nedrivningen anså bestemt ikke slaget for tabt trods byrådets beslutning. En fornyet henvendelse til Det særlige Bygningssyn foranlediget af HAMU med hjælp fra Liste T's byrådsmedlem, stud.mag. Kjeld Damgaard resulterede i, at synet til Fredningsstyrelsen indstillede, at ejendommen frededes i klasse B, hvilket Fredningsstyrelsen i februar 1979 tiltrådte – bl.a. med den begrundelse, »at hele bygningens arkitektoniske udformning fra første færd har været en helhed«, og ikke mindst, at alt for mange af Herholdts bygningsværker allerede var nedrevet.¹¹² Kommunen valgte at påklage Fredningsstyrelsens afgørelse for miljøminister Ivar Nør-gaard med den begrundelse, at den hindrede planerne for den ønskede anvendelse af toldkammerbygningerne. Til gengæld ville man gerne i samarbejde med Det særlige Bygningssyn »på passende og nænsom vis« bevare de resterende bygningers ydre rammer i forbindelse med indretningen af lokalerne. Miljøministeriet kunne imidlertid kun erklære sig helt enig med Fredningsstyrelsen og stadfæstede derfor i juni fredningen af ejendommen i klasse B.¹¹³ Slaget var hermed umiddelbart tabt for den del af byrådet, der stadig fulgte borgmesterens nedrivningsønsker. I det efterfølgende byrådsmøde den 25. juni 1979 stod de konservative alene i en afstemning om nedrivning af »carporten«, medens et

stort flertal vedtog, at den skulle bevares »indtil der tages endelig stilling til dens anvendelse«.

Nu forestod den store renovering af bygningerne. Det første skitseprojekt var udarbejdet af kommunens egne arkitekter, men det blev nu besluttet at lade en privat arkitekt udarbejde det endelige forslag. Valget faldt på den ungarsk fødte Gabor Kali, som siden 1957 havde virket i Helsingør. Foruden ombygningen af toldkammeret, er han vel i dag bedst kendt for Socialforvaltningens karakterfulde store røde murstensbygning ved Prøvestenscentret samt Hornbæk Skole. Af større ombygningsarbejder kan nævnes Antoniehus ved Flynderborgvej, Borgen i Kongensgade og den gamle banegård ved Trækbanen. Gabor Kali anslog de samlede håndværkerudgifter ved ombygningen af toldkammeret til godt 10 mill. kr., et beløb, der ikke synes at have afskrækket kommunen. Arbejdet kunne sættes i gang i august 1979 samtidig med, at bygningerne officielt var blevet fredet i klasse B.

Følgende firmaer medvirkede:

Murerarbejde: Preben Andersen

Tømrer- og snedkerarbejde: Th. Søndergaard A/S

Blik, skifer og VVS-arbejde: Hugo Fokdal A/S

Malerarbejde: E. Andreasen & Søn.

Istandsættelsen skete med den største respekt for bygningernes arkitektur, hvorfor der i det ydre kun skete meget få ændringer. Hvad det indre angik, kunne kontorbygningen mod Brostræde stort set anvendes, som den var. Frilagerbygningen skulle til gengæld have en helt ny funktion, hvorfor de største ændringer skete her. Alligevel er det lykkedes arkitekten at opretholde bygningernes oprindelige atmosfære nogenlunde intakt. Det store frilagerrums midtergang på 1. sal genkendes således endnu i bygningens østre ende, og stadig fremstår pakhuset i stueetagens vestre ende, den nuværende »store sal«, stort set uforandret. I første omgang fik Bramstrædefløjen lov at stå helt i sin oprindelige skikkelse. Trist var det, at det store elmetræ i toldinspektørens gamle gårdhave ved muren måtte fældes i 1981, da man anså det for at være for gammelt. Det fik ikke nogen afløser.

Toldkammerforeningen, herunder HAMU, kunne erklære sig rimeligt tilfreds med udviklin-

gen. Man havde fået etableret »De kulturelle foreningers styringsgruppe omkring Toldkammerets indretning som kulturhus«, som nu blev taget med i beslutningerne vedrørende det videre arbejde med toldkammerets indretning. Det blev besluttet, at arkitekten, to repræsentanter for styringsgruppen og kommunen, repræsenteret ved et byrådsmedlem og en embedsmand, skulle udarbejde forslag til indretning af foreningslokaler i den gamle frilagerbygning. Forslaget viste sig at være i god overensstemmelse med byrådets principvedtagelse om toldkammeret. Kommunerne ønskede dog, at foreningslokalerne, som de anså for den vigtigste funktion i bygningen, blev istandsat så hurtigt som muligt og senest i 1980.

Det var et urealistisk ønske. Til gengæld var istandsættelsen af kontorbygningen mod Brostrædefærdig i august 1980. Navnet Brostræde var iverdigen allerede i 1918 ændret til Toldbodpladsen, hvad angik strækningen foran kontorbygningen.¹⁴ Nu blev det efter opfordring fra Turistbureauet vedtaget at ændre navnet til Havnepladsen. Turistbureauet, der var flyttet ind i stueetagens nordre ende fik herefter adressen Havnegade 1, medens portgennemkørslen i hjørnet fik adressen Havnegade 3. En del af den gamle toldinspektørbolig på 1.sal forblev embedsbolig, nu for pedellen. Resten udlejedes til kontorer for Helsingør Teaterforening og et par lokaler til Helsingør Pige-garde.

Frilagerbygningen mod Jernbanevej var samtidig blevet istandsat udvendigt, men endnu manglede det meste af bygningens indretning. I efteråret 1981 var stueetagen stort set færdig og kulturaktiviteterne begyndte så småt. I enden mod porten var indrettet ventesal og offentlige toiletter. Ventesalen var endnu ikke møbleret, hvilket afstedkom mange henvendelser fra utilfredse borgere, der imidlertid måtte affinde sig med, at der først var afsat penge på budgettet for 1982 til denne møblering. Indretningen af 1.sal til de omdiskuterede foreningslokaler lod stadig vente på sig, men i marts 1982 kunne arbejdet begynde. Sidst på året blev de fire foreningslokaler og en stor sal taget i brug, ligesom der var sikret bekvem adgang med en elevator overfor hovedtrappen.

Foreningslokalerne skulle administreres af en styringsgruppe på syv medlemmer, hvoraf byrå-



det skulle udpege to medlemmer af sine egne: Formanden for kulturelt udvalg Ole Thestrup (socialdemokratiet) og Else Palshof (konservative). Kulturelt Samråd havde udpeget følgende: Inger Christensen, Gunver Juul, Hans Schultz Hansen (formand), Preben Sørensen og Miroslav Trailovic.

Endnu manglede Bramstrædefløjen. I april 1982 blev det foreslået, at man ansøgte Fredningsstyrelsen om tilladelse til at udnytte underetagen ved ændring af dette til et lukket rum. Bevæggrunden hertil var den i 1980 stiftede Spisehusforenings ønske om de helt ideelle lokaler til et spisehus på dette sted. Foreningen, der havde 120 medlemmer, havde udarbejdet et detaljeret projekt til et sådant. Byrådet kunne imidlertid ikke afsætte de fornødne pengemidler til den bekostelige ombygning af Bramstrædefløjen.

I perioden 1981-89 virkede »Toldkammerets Foreningsfløj« udmærket som lokaler for kommunens folkelige kulturliv. Således afholdt HAMU i årenes løb godt 125 offentlige koncerter for ungdommen. Ikke desto mindre var arbejdet ifølge Toldkammerstyrelsen hæmmet af det for-

Herboldts gamle toldkammerbygninger danner i dag rammen om noget helt andet. Pernille Gram og Tom Stef. fot. 1991.

hold, at der ikke blev afsat tilstrækkelige driftsmidler til husets drift. Toldkammerstyrelsens formand, Preben Sørensen, påpegede ofte dette forhold såvel internt som i pressen. Man ønskede at få stedet gjort til en selvejende institution i lighed med kommunens idrætshaller, og man ønskede tillige at få ansat en daglig leder af huset.

Kulturhuset Toldkammeret

I 1989 blev det gamle toldkammer omdannet til en selvejende institution under navnet Kulturhuset Toldkammeret. Det fik også en leder, nemlig arkitekt Uwe Bødewadt. Alligevel var Preben Sørensens ønsker ikke opfyldt, snarere tværtimod. På et møde i oktober 1989 meddelte den ny leder, at toldkammeret fra at være et foreningshus nu skulle være »et kulturhus på højde med, hvad der er i andre kommuner«. Foreningshuset styret af brugerne selv, stedet for

græsrodderne og for de helt spontane aktiviteter, var hermed ændret til et kulturhus med aktiviteter lagt i faste rammer og styret af en kommunalt ansat leder. Det var blevet et helt offentligt sted til glæde for alle byens borgere, hvilket fik græsrodderne til at søge andre veje. De fik i juni 1991 et glimrende tilholdssted i byens smukke gamle elværksbygning, der for så vidt synes langt bedre egnet til musikaktiviteter.

Inspireret af København, hvor den moderne café efter sydeuropæisk mønster er en uundværlig del af den etablerede kultur, besluttede man i det ny kulturhus at indrette café i det tidligere udstillingslokale i den gamle frilagerbygning. Kommunens kulturelle udvalg syntes om idéen og overtog i første omgang caféen, hvorefter man lod den omdanne til en selvejende institution. »Kammer-caféen« blev indrettet med arkitekt-tegnede stole og borde, stor expressomaskine og tidens store hvide bomuldsskjorter med påtrykt logo til de 6-8 projektansatte medarbejdere. Caféen blev indviet i foråret 1990.

I 1989 kom anvendelsen af Bramstrædefløjen atter på tale, efter at den en overgang var foreslået anvendt som det Ungdomshus, der siden hen blev indviet i Lundegade 17. På et møde i 1989 var det med Planstyrelsens accept besluttet at opsætte en glasvæg bag portbuerne, så lokalet efter at være belagt med trægulve og forsynet med de nødvendige toiletfaciliteter kunne indrettes til et børnekulturcenter. På loftsetagen skulle der endvidere indrettes et stort kunstatelier, hvilket fordrede etableringen af en ny betontrappe med indgang fra gården i Bramstrædefløjens nordende. I modsætning til de tidligere ombygninger af toldkammerbygningerne var det i denne sidste omgang kommunens egen projekteringsafdeling i nært samarbejde med kommunens beskæftigelsessekretariat, som forestod arbejdet. Ombygningen af Bramstrædefløjen var afsluttet i foråret 1991, 100 år efter at bygningen var blevet opført.

En efterskrift om Kulturhuset Toldkammeret¹⁵

Huset er ikke løbet fra sit navn, selvom det er omdannet til et moderne kulturhus, der skal bære bygningen ind i år 2000. Det hed dog i 80'erne, da det var et foreningshus »Det gamle Toldkam-



I foråret 1991 blev Børnekulturcentret i Bramstrædefløjen indviet. Tom Stef. fot. 1991.

mer«. Der er ikke noget gammelt ved det nu. I januar 90 blev det omdannet til en selvejende institution. Byrådet besluttede, at Helsingør skulle have et kulturhus.

En udvikling, der begyndte med »Huset« i København – Brandts Klædefabrik i Odense – Værket i Randers osv. Tendensen er klar. Man bibeholder bygningens oprindelige navn, det den var skabt til. Man går ind i gamle bygninger med store indre værdier – som de siger i børskredse. Disse indreværdier gælder dog her arkitektonisk/antikvarisk – der i samspil med et kunstnerisk indhold – giver bygningen det den fortjener. At blive bevaret som en dynamo i byen.

Medborgerhusene i Danmark – ca. 60 stk. – kom ind i en krise i 80'erne. Brune cafeteria stole og et tungt beslutningsdemokrati fungerer ikke så godt i 90'erne. Tiden arbejder i andre retninger. Nybyggede kulturhuse og kongrescentre på leasing-basis skyder op overalt – særlig i provinserne i disse år.

Heldigvis havde Helsingør et brugbart hus – utrolig centralt beliggende med de »rå« kvaliteter en bygning skal have for at huse 200-1100 mennesker dagligt. Nogle gange flere.

Det væsentligste ved et kulturhus – og det, der skal bære bygningen videre er, at man udvikler indholdet. At huset har udspring i tid og sted, at det bevarer det skabende i folkekulturen og tør ta' den eksperimenterende kunst ind.

Jeg tror vi lever og udvikler os på, at vi har en holdning til kunst – kvalitet og æstetik. At vi i samspil med befolkningen og bygningen hele tiden kan se kunsten eller kulturen i en helhed.

Nedskæringer – kommunale slankekurer – gør, at huset her i begyndelsen af 90'erne er blevet et godt sted for langtidsledige borgere at yde en indsats for dem selv og alle de andre borgere.

Kulturhuset udvikler sig langsomt. Jeg har kalkuleret med en 4 års plan, så det indhold vi sætter igang kan holde. Alt for mange kulturhuse i Danmark er startet stort og flot – og har i dag problemer med for store sale, for lidt lokal opbakning eller for uinteressant indhold.

Jeg ved vi ligger opad en millionby (København) – Sverige er 20 min. væk osv. Der er rigtig mange ting at tage hensyn til.

Det har ikke været nemt at omdanne bygningen til et kulturhus. Meget snæversyn har vi stået model til – men kulturudvalget og os der har ledet det, har været seje.

Idag får borgerne udstillinger fra ind- og udland – professionelt teater – en stor café (Kammercaféen) – et foreningsliv med mange udtryk – galleri – børnekulturcenter og billedskole – et musikteaterprojekt og forhåbentlig en kultur-

uddannelse med et kommunikationsværksted – en professionel musikscene (næsten den eneste i Nordsjælland) – festival'er m.v.

Foreningslivet har også fået deres helt eget foreningshus i den gamle dommerbolig og tidligere ungdomshus i Lundegade 17.

Arkitekt Herholdts gamle bygning er fantastisk som kulturhus. Vi har fået en masse »atmosfære« forærende. Bygningen kan sagtens snuppe 100 år til, hvis de, der bestemmer over den, tør stå ansigt til ansigt med virkeligheden og se drømmene lige i øjnene.

Bygningen gør noget ved os. Der er rumoplevelser og sanselighed af høj kvalitet.

Vi prøver så at efterleve – videreføre bygningen ved at lade »detaljerne give helheden«. Lade indholdet forholde sig til de fysiske rammer. Forfine udtrykket – gå på opdagelse i bygningen – udvide dens muligheder.¹¹⁵

I den gamle brolagte gård sidder over porten til den tidligere vejerbod Kammercaféens skilt i tidens løse streg, symbolet på helt nye tider for det gamle toldkammer. På Kulturhusets logo har Herholdts magtfulde trekantfronton over hovedporten fået hæderspladsen i post-modernistisk omformning. Over indgangen til turistbureauet sidder stadig Christian den Syvendes kronede monogram. En symbolsk kombination, som er forståelig for dem, som nu kender Helsingør Toldkammers bygningshistorie.

Noter og kildehenvisninger:

1. Ludvig Boesen: Helsingørs Beskrivelse, Aalborg 1757
2. V. Lassen: Bidrag til Byen Helsingørs Historie. Indbydelsesskrift til de offentlige Examina i Helsingørs høiere Realskole. 1868 s. 24ff. (Lassen)
3. Boesen s. 67
4. Laurits Pedersen: Helsingør i Sundtoldstiden 1426-1857. Bd. I-II, København 1926-28. Bind I s. 162 (I det følgende forkortet L.P. I eller II.)
5. Lassen 1873 s. 28f
6. L.P. I s. 348
7. Rigsarkivet (RA): Generaltoldkammeret (GTK), journalsager 1784. 220.079
8. Dansk Toldhistorie, udg. af Toldhistorisk Selskab 1987-1990. Bind II side 58.
9. Dansk Toldhistorie, bd. II s. 58 og 68.
10. Lassen 1866 s. 37.
11. Dansk Toldhistorie, bd. II s. 299.
12. Dansk Toldhistorie, bd. II s. 294-95
13. Dansk Toldhistorie, bd. II s. 384 ff
14. RA: Particulærkammerets Arkiv, Regnskaber over Øresunds toldkammerbygning 1740-43. 111-112.
15. Lassen 1866 s. 83.
16. Landsarkivet (LA): Helsingør Raadstue, tegningssamlingen. 22-4a.
17. Forsvarets Bygningstjeneste: Breve vedr. "Svingelvagten og Acciseboden" i tegningssamlingen.
18. RA: Toldbygningssager 4 gr. 137,2. Fortegnelse over Toldvæsenets Bygninger 1851.
19. Lassen 1871 s. 31
20. Kenno Pedersen: Det lokale toldvæsens historie. Helsingør Dagblad 30.6.1984. Forordning om Tolden og Kjøbstæds-Consumtionen i Danmark og Norge. København 1797.
21. Lars Bjørn Madsen: Helsingør Havn. Manuskript, publiceres 1992. LA: Helsingør Raadstue, havnevæsen. Breve og dokumenter 1674-1820.
22. RA: GTK, Københavns Told- og Konsumtions samt Øresunds og Sjællands Toldkontor. Journalsager 1784, litr. N 701-900.(220-186).
23. Se note 22. Erklæring fra Reusch af 16. dec. 1767.
24. Lassen 1871 s. 14 ff
25. LA: Helsingør Raadstue. Magistraten C, forskellige sager I. Den ny Toldbodbygning.
26. Se note 25.
27. Aarsberetninger fra det Kongelige Geheimearchiv. Udg. af C. F. Wegener. Bd. IV s. 5 (Tillæg).
28. LA: Helsingør Raadstue. Havnesager 1380. Breve og dokumenter 1674-1820. Skøde af 18. marts 1670 underskrevet af Eiler Holck.
29. Julius Bidstrup: Østifternes Købstæder under Svenskekrigen 1658-60. Fra Arkiv og Museum, bd. 2, s. 291 f.
30. Vilhelm Lorenzen: Helsingørs Borgerlige Bygningskunst til ca. 1850. Meddelelser fra Foreningen til gamle Bygningers Bevaring III. København 1910.
31. RA: GTK. se note 22. Journal nr. 91.
32. LA: Helsingør Raadstue. Breve og dokumenter 1674-1820 vedr. havnevæsen. Synsforretning af 16. 2. 1784 begæret af GTK. over vejermester Wildes gård, brandtaxations nr. 130.
- Ejere af vejerbodsgården: 1670: Anders Christensen 1717: Borgmester Baltzer Garben. Hans søn, vejer og måler Zacharias Garben bor da i gården og bliver ejer af den i 1726. 1746: Toldvisitør Adam Schneckel køber gården, og efter hans død i 1755 overtages den af hans søn, vejer og måler Nicolay Henrich Schneckel, der fulgte faderen i embedet. 17???: Jens Abel 1777: Jacob Wilde. LA: Helsingør Byfoged. Skøde- og panteprotokoller.
33. RA: GTK. Se note 22. Journalsager 1784. Brev af 18. marts 1784.
34. LA: Se note 25. Brev af 27. 11. 1783 fra Wilde til Magistraten.
35. RA: GTK. Se note 22. Brev fra Wilde af 11. april 1782.
36. LA: Se note 25.
37. LA: Se note 25. Brev til justitsråd Malling fra kammerråd og magistratsmedlem Chr. Magnus Olrik af 12. april 1782.
38. RA: GTK. Kopibøger 220.043-049. Brev af 12. april 1783.
39. Lassen 1868 s. 62 f.
40. L. P. II s. 310.
41. RA: GTK. Kopibøger 220.043-049. Brev af 23. august 1783.
42. RA: GTK. Journalsager. Journ.nr 233 1784.
43. RA: GTK. Journalsager. Journ.nr. 90 1784.
44. Licitationen og overslaget er andetsteds gengivet i sin fulde ordlyd. (Tillæg 1-2)
45. RA: GTK. Læg i Journ. Lit. N No. 363, 1785. Pro Memoria fra Kratzsch til Rentekammeret den 27.12.1784.
46. LA: Se note 25 samt note 45. Brev fra Kratzsch af 5.10.1784.
47. RA: Rentekammeret (RTK), journalsager 245.122 m.fl.
48. Besigtigelsesforretningen er andetsteds gengivet i sin fulde ordlyd. (Tillæg 3).
49. RA: RTK. Bygningsadministrationen. Journalsager 245.122 m.fl.
50. RA: GTK. Kopibog 1785, 220.082 m.fl. Brev af 18. april 1785.
51. RA: Se note 22.
52. RA: Centralregistret for Arkitekturtegninger, Protokol VI side 4-7. Mappe nr. 338 B II.
53. RA: GTK. Kopibøger 220.043-049. Brev af 8. august 1784, journ.nr. 763.
54. RA: RTK. Bygningsadministrationen. Kopibøger 1784 nr. 51. Brev af 4.5.1784.
55. RA: RTK. Bygningsadministrationen. Se note 54.
56. RA: RTK. Bygningsadministrationen. Journalsager 245.122 m.fl. Brev af 6.12.1785. Journ.nr. 586.
57. RA: GTK. Kopibøger 220.043-049. Brev af 12.4.1783 til Magistraten i Helsingør.
58. RA: RTK. Bygningsadministrationen, journalsager.

- Brev af 29.12.1786.
59. Knud Voss: Bygningsadministrationen under Enevælden. København 1966.
 60. Louis Bobé: Selvbiografiske Optegnelser af Architekten Christian Josef Zuber. Architekten 1916-17 s. 281.
 61. Se note 52. Alle protokoller, som findes i Kunstakademiets samling af arkitekturbygninger er gennemgået.
 62. Forsvarets Bygningstjeneste. Tegningssamlingen. Tegning III, VII, nr. 27. Gl. nr. 31. Sign. Qvade 1829.
 63. RA: GTK. Toldbygningssager. B. Helsingør. 4 gr. 137.31. Gruppeordnede Toldsager. Afleveringsforretning af 29. januar 1869.
 64. Lassen 1877 s. 11-12.
 65. Helsingør Kommunes Museer: Uddrag af Helsingørs Borgerrepræsentanters Forhandlinger 1841, s. 119 og RA: GTK, se note 63. Brev af 1.7.1868.
 66. Helsingør Kommunes Museer: Uddrag af Helsingørs Communalbestyrelses Forhandlinger 1856, s. 24-25.
 67. LA: Helsingør Raadstue. Bygningskommissionen. Journ. Nr. 1864/7 af 21.2.1864. Tegning fra sagen henlagt i tegningssamlingen.
 68. Se note 63.
 69. Se note 63.
 70. RA: GTK. Toldbygningssager. Gruppeordnede toldsager 4, gruppe 137.31. Helsingør. Denne væsentlige kilde er tilvejebragt med hjælp fra arkivar Karen Hjorth, som tidligere har publiceret en artikel om Helsingør Toldkammer 1890. (Zise nr. 3, 1980). Brev fra Helsingør Toldkammer til Generaldirektoratet for Skattevæsenet af 20.11.1885. Sidstnævnte styrelse, der var under Finansministeriet, forvaltede sager vedrørende det direkte skattevæsen, told- og brænderiafgifter og øvrige indirekte skatter.
 71. M. Galschiot: Helsingør omkring Midten af forrige Aarhundrede. København 1921. Side 16.
 72. Kenno Pedersen og Lars Bjørn Madsen: Diverse artikler om Helsingør Station og Den Nordsjællandske Jernbane.
 73. Se note 70. Brev fra bestyrelsen for Helsingør Handelsforening af 29. maj 1889.
 74. Se note 70. Brev fra Overtoldinspektoratet for Østifterne af 17. juni 1889.
 75. Se note 70. Brev fra Helsingør Toldkammer til Overtoldinspektoratet af 17. august 1889.
 76. Se note 70. Brev fra Helsingør Handelsforening til Finansministeriet af 12. september 1889.
 77. Se note 70. Brev fra C.A.F. Thomsen af 14. september 1889.
 78. Se note 70. Brev fra Generaldirektoratet for Skattevæsenet til Finansministeriet af 21. september 1889.
 79. Se note 70. Brev af 3. november 1889, samt 17. marts 1890. I sidstnævnte brev gør Neuhaus rede for, hvorfor Holsøe helt berettiget sender en regning på de 2 tegninger, som han har udarbejdet til et nyt toldetablisement, nu da Holsøe har erfaret, at arbejdet er overdraget til Herholdt. Der er næppe tvivl om, at Holsøe gerne ville have tegnet toldkammerbygningerne.
 80. Se note 70. Brev fra Overtoldinspektoratet til Generaldirektoratet af 4. og 15. december 1889.
 81. Se note 70. Brev fra Generaldirektoratet til Overtoldinspektoratet af 28. december 1889, som indeholder en revideret udgave af Neuhaus' første udkast i brev af 4. december 1889.
 82. Helsingør Avis, onsdag den 5. februar 1890.
 83. Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Besigtigelses- og Expropriationskommissionen angaaende Flytningen af Helsingør Jernbanestation i Forbindelse med Forlægning af den Nordsjællandske Jernbane. 3. hæfte omhandlende forretningen af 14. og 15. februar 1890. København 1890. Trykt hæfte liggende i sagen. (Jfr note 70).
 84. Se note 70. Brev fra Herholdt til overtoldinspektør Neuhaus af 8. april 1890.
 85. Se note 70. Brev fra Helsingør Toldkammer til Overtoldinspektoratet af 16. april 1890.
 86. Se note 70. Brev fra Helsingør Handelsforening af 12. april 1890.
 87. Se note 70. Breve fra Overtoldinspektoratet af 20. april 1890 og fra Generaldirektoratet af 23. april 1890.
 88. Se note 70. Brev fra Overtoldinspektoratet af 21. maj 1890 vedlagt brev fra Helsingør Toldkammer af 17. maj 1890.
 89. Se komplet fortegnelse over leverandørerne til Helsingør Toldkammer side 110.
 90. Anders Monrad Møller: Dansk Toldmuseum. Artikel i Zise nr. 1 1987.
 91. Se note 70. Breve fra Overtoldinspektoratet og Helsingør Toldkammer af 4. februar og 20. februar 1891.
 92. Brev fra Helsingør Toldkammer til Generaldirektoratet af 16. november 1891. Se note 70.
 93. Afleveringsforretning fra Herholdt af 9. december 1891 underskrevet af Herholdt og Neuhaus samt brev af 17. december 1891.
 94. J.D. Herholdt og hans Værker. Udg. af hans elever ved A. Clemmensen, Hans J. Holm og H.B. Storck 1898.
 95. Dansk Biografisk Lexikon, udg. af C.F. Bricka 1887-1905.
 96. Vilhelm Wanscher: Architekturens Historie. København 1927-31. Bd. III s. 521.
 97. H.B. Storck: Johan Daniel Herholdt. Nekrolog i Architekten nr. 14 1902 s. 163.
 98. J.D. Herholdt: Veiledning i Husbygningskunst. København 1875.
 99. Se note 97.
 100. Se note 99.
 101. Se note 70. Fortegnelse og Overslag over Anskaffelse af nyt og Istandsættelse af ældre Inventarium ved Helsingør Toldsted.
 102. A.H. Larsen: Grænsekontrol i en bevæget tid. Zise nr. 2 1986.
 103. Helsingør Kommunes arkiv på rådhuset. Bygningssag, journ. nr. 073.511.1.
 104. Se note 103. Brev af 24. januar 1977 fra Det særlige Bygningssyn underskrevet af P.V. Glob og Bent Rud.
 105. Helsingør Dagblad den 24. januar 1977.
 106. Helsingør Dagblad den 8. februar 1977.
 107. Helsingør Dagblad den 5. marts 1977.
 108. Helsingør Dagblad den 22. marts 1977.

109. Lars Runo Johansen i Helsingør Dagblad den 19. marts 1977.
110. Se note 103. Brev fra Direktoratet for toldvæsenet af 6. oktober 1977.
111. Frederiksborg Amts Avis den 19. september 1978.
112. Se note 103. Brev fra Fredningsstyrelsen af 16. februar 1979.
113. Se note 103. Brev fra Miljøministeriet af 6. juni 1979.
114. Uddrag af Helsingør Byråds Forhandlinger 1918 s. 57-60.
115. Uwe Bødewadt: Kulturhuset Toldkammeret. Artikel skrevet til denne bog.
- Væsentlige oplysninger om toldkammerbygningerne i kommunens eje er givet af ingeniør Hans Schultz-Hansen og administrator Ole Thestrup.

Tillæg 1:

Det endelige overslag over toldbodbygningen udfærdiget i maj 1784 af Rentekammerets Bygningsadministration, jfr. brev af 4. maj 1784:

Overslag

over en ved Helsingør efter hoslagte Tegning nye opførende Bygning bestemt til Veyerbod, Betienternes Contoirer og Vagtstue, af $4\frac{1}{2}$ Alens Længde 15 Alens Breede. Slyngverket legges saa dybt, at Overkandten af Strækholterne kommer 6 Tommer under daglig Vande; under Hoved- og Gavel-saavelsom den eene Skillerrumsmuur kommer 2 Pæle i hvert Joch [Jokker] af Pilotagen, Jochterne [Jokkerne] blive lagde i en Afstand af 26 Tommer, beregnet fra Midte til Midte og over ethvert af samme komme 2 Strækholter; under Dragstolperne liggis 4 Pæle og 2 Strekholter, men under de 2 Skorsteene bliver lagt 9 Pæle, 3 Jochter [Jokker] og 3 Strekholter. Muuren bliver i Grunden 3 Flensborger Steen, eller 27 Tommer tyk, Kielderen til Bielkernes Overkandt bliver 4 Alen høy og Muuren $2\frac{1}{2}$ Steen eller 23 Tommer tyk, den første Etages Høyde ligeledes til Bielkernes Overkandt bliver $5\frac{1}{2}$ Alen og dens Tykkelse 2 Steen eller 18 Tommer. Pillerne under Dragstolperne blive i Grunden 1 Alen, men oven for 18 Tommer i Qvadrat, den eene Skillerumsmuur saa høy som Kielderen og $2\frac{1}{2}$ Steen eller 23 Tommer tyk.

Tømmerarbeide

136 Stk pommerske Pahlholter 20 Al. lang til Pæle ved Pilotagen	á Stk. 5 Rdl.	680 Rdl.
14 Stk Ditto til Jocher	á Stk. 5 Rdl.	70 Rdl.
7 Stk Pommerske Bielker 20 Al. lang til Halvtræ til Strekholter	á Stk. 10 Rdl.	70 Rdl.
43 Stk Svensk Tømmer $15\frac{1}{2}$ Al. lang 10 Tom til Bielker	á Stk 4 Rdl.	172 Rdl.
13 Stk Pommerske Bielker 23 Al. lang, til Krydstømmer, Sparrer, Hanebielker og Opskalker	á Stk 10 Rdl.	130 Rdl.
6 Stk Ditto 20 Al. lang til Gesims paa den bageste Side af begge Gavlerne og paa begge Siderne af den forreste Facades Forspring	á Stk 10 Rdl.	60 Rdl.
11 Stk Pommerske Bielker 20 Al, til Halv- og Krydstømmer til Tagvinduer, Muurlester og til Skillerumsvæggene, samt Brixer, Borde og Bænke i Vagtstuen	á Stk 10 Rdl.	110 Rdl.
5 Stk ditto 20 Al. lang til Dragere og Stænder i Kielderen, det store Contoir og Veyerboden, saa og noget til Slæbe Steder i Kielderen	á Stk 10 Rdl.	50 Rdl.
5 Stk. ditto 20 Al. lang til Lægter		50 Rdl.

7	Stk. ditto 20 Al. lang 3" Planker til Gulvet i Veyerboden	á Stk. 10 Rdl.	70 Rdl.
10	Stk Pahlholter til Underetagen i Veyerboden		50 Rdl.
8	Stk pommerske Bielker 20 Al. lang til 1½" Planker til Gulve i alle Contoirerne, i Forstuen, Forraadskammeret og Vagtstuen, samt Borde og Bænke i Vagtstuen og Porten for Veyerboden	á 10 Rdl.	80 Rdl.
36	Tylter dramske 12 Fods Brædder til det øverste Gulv og Brixer i Vagtstuen	á 2½ Rdl.	90 Rdl.
56	Tylter 12 Fods Vragbrædder til Forskalling saavel under Kielderen som Tagbielkerne	á 1 Rdl. 3 Sk	84 Rdl.
2	Stk Pahlholter til Reisnings Kran		10 Rdl.

Tømmer-Arbeidsløn med Haandlanger-Løn for at ramme Pælene, gravet Kielderen og Grunden, bortføre Jorden, opøse Vandet under Arbeidet med Pilotagen som ogsaa Tømmer-Arbeidsløn for Pilotagen			1050 Rdl.
	Saugerskier-Løn for 3718 Al Træ	á 2 Sk.	77 Rdl. 44 Sk.
	2000 Stk 6 Tom Søm		20 Rdl.
	9000 Stk 5 Tom Søm		60 Rdl.
	5000 Stk 4 Tom Søm		16 Rdl. 64 Sk.
	Til Rambukkens og Tougenes Vedligeholdelse ved Pilotagen		40 Rdl.
<hr/> Tømmer-Arbeide ialt			<hr/> 3040 Rdl.

Muur-arbeide

8	Cubik-Favne Kampsteen til Fundament		48 Rdl.
17000	Flensborger Mellem-Steen á 1000 7rdl		1190 Rdl.
7000	Røde Tagsteen		105 Rdl.
354	Tønder Faxøe Steenkalk		413 Rdl.
1022	Tønder Muursand		170 Rdl. 32 Sk.
10	Tønder Skielsand		3 Rdl. 32 Sk.
Muurarbeidsløn med Kalkslagere og Haandlangere			700 Rdl.
351	Qvadrat-alen Loft i Kielderen at gibse med Rør, Staaltraad etc. samt Arbeidsløn		54 Rdl. 81 Sk.
381	Qvadrat-Alen dito at gibse i alle Contoirerne, Oplagskammere samt For- og Vagtstuen		59 Rdl. 6 Sk.
	Til Stellige, Kalkbænke etc.		90 Rdl.
8	Alen tilhugne Kampesteen til begge Porterne i Veyerboden		6 Rdl. 64 Sk.
<hr/> Muur-Arbeide ialt			<hr/> 2840 Rdl.

Steenhugger – arbeide

106	Alen Bornholmer Sokkelsteen 4 Tom tyk, 12 Tom høy		106 Rdl.
18	Alen Hoved-Gesims 20 Tom. breed 12 Tom. høy af Bornh. Steen over Forspringet		60 Rdl.
17	Al. Sokkel over Hovedgesimset paa Forspringet 12 Tom. høy, 18 Tom. breed, hvorudi tillige skal hugges en Rende		22 Rdl. 64 Sk.
	Ornamentet over Forspringet 4 Al. langt, 2 Al. høyt, kan koste		96 Rdl.
	Til Jern-Klamrer, Olie Kit, samt Arbeidsløn for Steenes Forsetning		24 Rdl.
5	Stk Stolpesteen under Dragstænderne 12 Tom. høy og 13 Tom. i Fiirkant		10 Rdl.
2	Trapper med Vangestykker		48 Rdl.

De Bornholmske Steens Transport herfra til Helsingør	40 Rdl.	
Steen-Hugger-Arbeide ialt	406 Rdl.	64 Sk.
<hr/>		
Blikkenslager-arbeide		
8 Stk Tag-Vinduer at dække med Blik	64 Rdl.	
2 Blik-Tagrender hver 7 Al. lang med de fornødne Muurstifter	11 Rdl.	
Blikkenslager-Arbeide ialt	75 Rdl.	
<hr/>		
Snedker-arbeide		
6 Stk Eege Kielder Vindues-Karmer af 3 Tom. Planker, hver med 2 Engl. Vindues Rammer	18 Rdl.	
9 Stk ditto Vindues Karmer, hver med 4 ditto Rammer	63 Rdl.	
8 Fag Engl. Tag-Vinduer	16 Rdl.	
1 dobbelt Kielder-Dør	6 Rdl.	
6 Stk. indvendige Dør-Karmer med Gerikter og Dørre med 2 udkilte Fyllinger	39 Rdl.	
2 Stk. udvendige Dør-Karmer af 3 Tom. Eegeplanker med 2 dobbelte Dørre, hver med udkilte Fyllinger	32 Rdl.	
1 dobbelt Port med 6 udkilte Fyllinger at beklæde	12 Rdl.	
Snedker-Arbeide ialt	186 Rdl.	
<hr/>		
Smede-arbeide		
6 Stk. Kielder-Vindues Karmers Beslag	4 Rdl.	48 Sk.
6 Stk. Kielder-Vindues Karmer, hver med 4 Jernstænger at forsette	11 Rdl.	
9 Stk Vindues Karmer Beslag	13 Rdl.	48 Sk.
8 Fag Tag-Vindues Beslag	6 Rdl.	64 Sk.
1 dobbelt Kielderdør Beslag, bestaaende af 4 indmuurede Stabler, 1 Slut-Krampe, 4 Hængsler, 2 Skufriegler og en Kasse-Laas	5 Rdl.	64 Sk.
6 indvendige Dørbeslag, hvert bestaaende af 2 hollandske Hængser, 1 ditto Laas med Jern Greeb og Skildter	24 Rdl.	
2 Stk. dobbelte Porte Beslag hvert bestaaende af 4 indmuurede Stabler, 4 hængsler, hver med Skruer, 1 Slut Krampe, 1 Skufriegel og 1 Kasse-Laas	48 Rdl.	
2 dobbelte Skorsteens-Rammer, hver med en Jerndør	9 Rdl.	
14 Stk. Forskuds-Ankere	18 Rdl.	64 Sk.
26 Stk. Vinkel-Ankere og 3 hakkede Kramper til Gesimsen	17 Rdl.	32 Sk.
2 dobbelte Dør-Beslag, hver bestaaende af 4 stærke Hollandske Hængsler, 1 Skufriegel, 1 Træk-Laas, 1 dobbelt Laas med dobbelte Skildter og Greeb	20 Rdl.	
Smede-Arbeide ialt	178 Rdl.	32 Sk.
<hr/>		
Glarmester-arbeide		
6 Fag Vinduer i Kielderen, hvert bestaaende af 4 store Ruder á Fag 64 Sk	4 Rdl.	
9 Fag Vinduer bestaaende af 20 store Ruder	18 Rdl.	72 Sk.
8 Fag Tag-Vinduer Beslag hver bestaaende af 12 Engl. Vindues Ruder	10 Rdl.	
Glarmester-Arbeide ialt	32 Rdl.	72 Sk.

Maler-arbeide

Alle Vinduer, Dørre, Tag-Vinduer og Porte 3 Gange med Olie-Perle Farve, men Gesimset med Bornholmer-Steen-Couleur og ligeledes med Olie-Farve 3 Gange at overstryge
Maler-Arbeide ialt

48 Rdl.

Broelegger-arbeide

Kielderen med qvarette Steen at brolegge i Alt 39 qvad. Favne á Favn 2 Rdl.
Broelegger-Arbeide ialt

78 Rdl.

Summa

6885 Rdl. 11 Sk.

Leverandører ved opførelsen af toldbodbygning og pakhuset:

Hovedentreprise:	Tømremester H. Kratzsch
Murerarbejde:	C. Wendt
Tømrerarbejde:	H. Kratzsch m.fl.
Snedkerarbejde:	Michali
Gravearbejde:	J. Braunbehrens
Leveret mursten:	Peter Thortzen
Blytækkerarbejde:	Butze
Smedearbejde:	Christian Nielsen og smedemester Luther
Kørsel:	Niels Pedersen, Lars Petersen, Chr. Bohr m.fl.
Stenhuggerarbejde:	Fischer, København
Glarmesterarbejde:	Gædeken

Regnskaberne viser desuden en del leverandører og underleverandører, hvis arbejde ikke nærmere angives.

Tillæg 2:

Licitation over toldbodbygningen af
27. maj Ao. 1784:

Adm. Jn. Pro 1784 No. 759

Anno 1784 den 27de Maj om Formiddagen Kløkken 10 slet, blev efter foregaaende Bekjendtgjørelse og i Overværelse af Administrationen for Bygnings Væsenet foretaget offentlig Licitation udi Bygnings Contoirtet over en nye Bygning i Helsingnøer, som er bestemt til Contoirtet, Veerbod og Vagt, efter de paa Licitations Stedet oplæste Conditioner, som lyder Ord til andet som følger.

1. Conditioner

Hvorefter en nye Bygnings Opførelse med Helsingör, bestemt til Contoirtet for Betientene, Veyerbod og Vagt, stilles til offentlig Licitation tilligemed de dertil udfordrende Materialier, Tømmeret allene undtagen.

A. Materialierne angaaende

Materialierne som af den eller de mindstbydende leveres paa Byggepladsen ved Helsingör, skal være af det Slags som udi Overslaget er benævnt, og derhos saaledes beskafne at de af den som dertil beordres kand anses for gode og duelige, i Man-

gel heraf bliver de cassetede, og maae Entreprenuren da taale at andre Materialier anskaffes for hans Regning.

Liverancen af alle de Materialier, der udkræves til bemelte Bygning, skal den eller de mindstbydende være pligtige at præstere saa snart paafordres, og saaledes at Arbeidets Begyndelse og Fremgang med denne Bygning som til 15 October indeværende Aar skal være færdig, ikke formedelst mangel af Materialier maae lide mindste Ophold, skeer det ikke, kand Entreprenuren vente at Materialierne strax vorder anskaffede for hans Regning.

B. Arbeidslønnen angaaende

Arbeidet i alle Professioner foretages og forfærdiges saaledes som bestemt er ved de over Bygningen forfattede Tegninger og Overslage, og bør det forrettes med all muelig Flid, saa at derpaa i ingen Maade kand være noget af udsætte. For Resten maae det iagttages at Gulvet udi Kielderen under den nye Bygning anlegges i lige høyde med Kieldergulvet udi Veyermesterens nesthølliggende Huus.

2. Tømmerarbeidet

- a) Det skal især være paalagt den mindstbydende Tømmermester at være omhyggelig for, at Pilotagen gøres forsvarlig, paasee at enhver Pæl vel nedrammes i den faste Søe Grund og overalt at Pilotagen i det heele forfærdiges trofast og vel, og paa det man om hans Agtpaagivenhed i denne Henseende kand være destomeere Betrygget, Bliver den entreprenerende Tømmermester forpligtet til at indestaae og være ansvarlig for all den Skade og Mangel, som kunde ytre sig paa Bygningen udi de 3 første Aaer, at regne fra den Tiid samme bliver færdig, dog er dette kun at forstaae om den Skade og Mangel som maatte være en Følge af Grundens slette Anlæg.
- b) Tømmermesteren holder og lønner selv alle ved hans Professions Arbeides behøvende Haand-Langere og Pligtsfolk, bekoster Saugskier-Lønnen, Grundgravningen, saavel til Fundamentet som til Kielderen, saa skal han og for egen Reining bortføre den over-

flødige Jord, selv anskaffe alle behøvende Søm, saavel som de fornødne Jernbolte til den Drager, som anbringes paa Bielkerne over det store Contoir, ligeledes holder han og selv de ved Arbeidet fornødne Rambukke og Touge, Og da paa Loftet over Veierboden anbringes en Hengesaule [sule] med dobbelte Baand at holde Drageren, saa skal han og være forbunden dertil at anskaffe og bekoste det fornødne Jernværk.

- c) Fremdeles skal den mindstbydende Tømmermester uagtet herom intet udtrykkelig er nævnet i Overslaget, være pligtig at besørge og bekoste alle Bielkehoveder og Muur-Lætter [lægter] saavit de komme i Muuren, vel tiærede, Ligesaa maae han og med hans Folk, være Steenhuggerne behielpelig i at ophidse [hejse] Ornamentet, samt andre svære Steen over Forspringet og endelig forbindes han til at lade høvle og pløye alle de Planker som til Gulve udi Bygningen anvendes.

3. Muur-arbeidet

Foruden at den entreprenerende Muur-Mester haver at forfærdige alt forefalden Muur Arbeide ved forbenævnte nye Bygning, skal han ogsaa for egen Regning holde og lønne alle derved fornødne Haandlangere og Kalkslagere, selv bekoste indrettet de til hans Arbeider fornødne Stelager [stilladser] og Kalkbænke og selv anskaffe Materialierne dertil, imod at disse efter Brugen tilhører ham, hvad Gibs, Rør, Staaltraad og Søm til Gibs-Arbeidet udkræves, bekoster han ligeledes selv.

4. Steenhugger arbeidet

Steenhuggeren besørger og bekoster selv Transporten af Steenhugger Arbeidet, besørger Arbeidet forsadt, anskaffer selv de fornødne Jernklammer til dets Befæstigelse og tillægger det behøvede Olie Kit.

5. Snedker arbeidet

Udi Bygningen bliver Vinduerne at indrette saaledes: Karmene i Kielderen 19½ Tomme høy og 2 Al. 3 Tom. bred og Rammen een Rude høy,

i første Etage, Karmen 2 Al. 22¼ Tom. høy og 2 Al. 3 Tom. bred, de nederste Rammer 3 Ruder høy og de øverste 2 Ruder. Karmene til de 2de udvendige dobbelte Døre skal være 4 Alen 4¼ Tomme høy og 2 Al. 6 Tom. bred, men de indvendige blive ikkun 3 Al. 7 Tom. høy og 1½ Al. bred.

6.

Da Bygningen skal være fuldført til nestkommande 15 October, saa maae vedkommende Entrepreneurs være betænkt paa derefter at anstille de fornødne Folk til Arbeidet, og drive det saaledes, at alting kand være færdig til denne bestemte Tiid. Formærkes det at en eller anden Entrepreneur viser sig forsømmelig og Bygningen desformedelst ikke bliver ferdig til rette Tiid, maae saadan Entrepreneur taale een uudeblivelig Mulct, som af General Told Kammeret bestemmes efter befundne Omstændigheder.

7.

Naar Bygningen er fuldført og det ved en lovlig Syns Forretning som tages paa Entrepreneurs Bekostning er beviist at alting er forfærdiget for-

svarlig, skal vedkommende blive udbetalt deres Regninger.

8.

Leverandeurerne udbetales deres tilgodekommende saasnart Liverancen er præsteret og Materialierne modtagne.

9.

Skulle een eller anden Professionist under Arbeidet behøve et Forskud, kand hand vente at ham saadant accorderes og bestemmes dette i forhold til det forrettede Arbeide.

10.

Naar enhver Proffessions Arbeide særskilt er opraabt og Liciteret, indsettes heele Bygningen underet; bliver da det generelle Bud ringere end de specielle, overlades Entreprisen derefter til den mindstbydende, dog beroer alt paa forventede nærmere Approbation.

Administrationen for Bygningsvæsenet ved Rentekammeret d. 27. maj Ao. 1784.

Engelbreth Blechingberg

Tilføjelse:

Hvorefter Licitationen tog sin Begyndelse og blev opraabt og tilslaget

1) 8 Cubicfavne Kampsteen	48 Rdl. Muurmester Wend for	48 Rdl.
2) 170.000 Stk mellem Flensborger Muursteen	190 Rdl. Dito for	1190 Rdl.
3) 7000 Stk. røde Tagsteen á 15 Rdl./1000	105 Rdl. Dito for	105 Rdl.
4) 354 Tdr. Faxøer Steen-Kalk	413 Rdl. Intet Bud	413 Rdl.
5) 1022 Tdr. Muursand	170 Rdl. Braunbehrns	170 Rdl.
6) 10 Tdr. Skelsand	3 Rdl. 2 Sk. Ditto	3 Rdl. 2 Sk.
7) 8 Al. huggen Kampsteen	6 Rdl. 4 Sk. Ditto	6 Rdl. 4 Sk.
8) Tømmerarbeidsløn med Søm, Haandlangere, Saugskier-Løn med videre som Conditionerne tilholder	1264 Rdl. 12 Sk. Som blev tilslaget Tømmermester Kratsch for	1250 Rdl.
9) Muurarbeidsløn med Haandlangere og Kalkslagere samt Gibser Arbeide med Stellage etc.	903 Rdl. 5 M. 7 Sk. Muurmester Wend for	789 Rdl.
10) Steenhugger Arbeide med Steenkit, Jern-Klamre etc for	406 Rdl. 4 M. Steenhuggermester Fischer for	406 Rdl.

11) Blikkenslager Arbeide for	75 Rdl. Kratzsch for	70 Rdl.
12) Snedker Arbeide med Materialier for	186 Rdl. Wend for	186 Rdl.
13) Smede Arbeide for	178 Rdl. Braunbehrns for	158 Rdl.
14) Glarmester Arbeide for	32 Rdl. 4 M 8 Sk. Kratzsch for	32 Rdl.
15) Maler Arbeide for alle Vinduer, Døre, Tagvinduer og Porte med perle Olie Farve, Gesimser med Steen- Couleur 3 Gange at anstryge	48 Rdl. Ditto for	48 Rdl.
16) Broelegger Arbeide en Kielder at oplegge med 38 Favne Steen-Broe med Steen Sand og Arbeidsløn	78 Rdl. Som blev tilslaget Kratzsch for	78 Rdl.
Summa	5109 Rdl. 11 Sk.	4953 Rdl. 2 Sk.

Derefter blev heele Bygningens fuldkomne Opførelse fra Grunden af med Arbeids-
Løn og Materialer (Tømmermaterialier som leveres frie undtagen) opraabt underet
for 4950 Rdl.

Som ved Bud og under Bud blev tilslaget Tømmermester Kratzsch som mindstby-
dende for 4898 Rdl.

Saaledes rigtig efter Licitations Protokollen

Test. Dajon.

Tillæg 3:

Synsforretning på den nyopførte
toldkammerbygning, 27.12.1784:

Efter Høy og Velædle Magistratens høy respecti-
ve Ordre haver vi underskrevne foretaget Syns
Forretningen udi Helsingør over det nye op-
bygte Toldboed Huus i Overværelse af Hr. Con-
sumptions Inspecteur Svanstrup, som forreviste
os Tegning og Overslag, tillige var tilstæde Tøm-
mermester Kretz [Kratzsch] og 2de Muur Meste-
re, hvor da efter vores til dem giorte Forrespørg-
sel, Kretz erklærede at være Entrepreneur undta-
gen for Tømmer Materialier, som var ham uved-
kommende, og at han ingen viidere Contract har-
ver faaet end som Conditionerne og Overslag
som befandtes overensstemmende med Hr.
Svanstrups til os forreviiste.

Efter Tegning og Overslag befandtes Bygnin-

gen 43½ Alen lang og 15 Alen breed, i Midten
anbragt et Forgelæg saa og 2de Trapper med Van-
gestøkker af Bornholms Steen, tillige 18 Alen
Hoved Gesims af Ditto Steen, over Forgelæget
oven over med 17 Alen Sochel og i Midten
paasadt af Ditto Steen et Ornament udarbejdet
efter Tegningen, resten af Gesimsen af Træ be-
hørigt forfærdiget saavelsom heele udvendig Fac-
ade forsvarlig opmuuret.

I Kielderen forefandtes efter Tegning Muuren
2½ Flensborg Steens tykke, 4 Alen fra Gulvet
til Overkant af Bielkerne mens hvorvidt dets nye
Kielder Gulv er i Høide anlagt med Veyermeste-
rens næst ved liggende gammel Huus kunde vi
ikke see formedelst det var nedbrudt.

I Kielderen var indmuuret 6 Stk Vindues Kar-
me efter den ansatte Størrelse, i hver Karm 4re
Jern Stænger og paa hver Karm 4 Stabler for i
Fald i Tiden skulle anbringes Vindues Skodder i

Kiøbenhavn den 27de Decbr
1784
J. C. Suhr, M. H. Peterman

hvor vel bemeldte Stabler ei var anført i Overslaget. Kielder Dørren andbragt paa sit behørig Stød $2\frac{1}{4}$ Alen breed, altsaa bredere $\frac{1}{4}$ Alen endsom Tegningen tilholder, for at kunde derigennem Transportere større Foustager. Til ermeldte Dør andbragt Trappe og anlagt 3 Eege Trin mere end Tegningen udviiste. Dørren er tilligemed dens Beslag forfærdiget behørig. Uden for bemeldte Kielder Trappe er anbragt 2de Vange Stykker med Fals udi og der til 2de skraae Lemme, til hver Lem 2de Stabler og Hængsler, samt et Overfald til en Hængelaas. Bemeldte Lemme med Beslag er uden for Overslaget. Udi Kielderen er anbragt Underslag under Bielkerne og derunder 5 Stolper staaendes paa en huggen Kampsteen. Under Bielkerne er gibset og hvited og Gulvet broelagt med Kampsteen. De 2de Skorsteensrør som efter Tegningen skulde have været anlagt fra Kielder Grunden af og heelt igiennem Huuset, findes ikke, mens i det Stød anlagt paa Tagbielkerne, hvilke Tømmermester Kretz forklarede at den Forandring var foretaget efter det høie Rentekammers seenere Resolution.

At Bygningen ikke er lagt for dybt i Jorden kunde vi see deraf den som haver forfærdiget Tegningen kuns haver viist Trappen udtil Gaden med 6 Trind, altsaa til hver Trappe i det mindste udfordres 2de Trin, men vil saa meere borttage Bossagen som allerede er betagen, da der fra Huuset at regne bliver $3\frac{1}{2}$ Alen til Trappe.

Om Pilotagen og Slynge Værket i Grunden er forfærdiget forsvarlig kunde vi ogsaa ey see eller skionne, men som Entreprenuren efter Licitations Conditionernes 2den Post i 3de Aar skal indestaae for Bygningen, da tvivles vel ikke paa at samme jo maa være forsvarlig forfærdiget.

I Etagen over Kielderen forefandtes forsvarlig opmuuret efter Tegningen $5\frac{1}{2}$ Alen høy, fra Overkandt af Kielder Bielkerne til Overkandt af Tagbielkerne 2de Flensborger Steen tyk, og indsadt behørig Dørre og Vindues Karme med Rammer Brede og Høyde efter Tegningens

Maal, alle Skillerrummene opsadt og udmuuret samt afpudset, tillige de derudi andbragte Dørre er forsvarlig efter Tegning og Overslag. Lofted forskelet og gibset, Gulvet lagt af høvlede og pløvede Planker; Udi den Afdeeling som er anbragt til Vagtstue er opsadt en Dobbelt Brix af Tømmer og Bræder, 4 Alen lang og 3 Alen dyb, bemeldte Brix findes og i Tegningen anført. Afdeelingen til Veyerhuuset efter Tegningen er behørigt andlagt med 2de Porte til giennemfart og Portene til lige med Smedde Arbeidet forsvarligt. – Ved bemeldte Porte var Port Pillerne fra Kielderens Høyde af og op til Bielken samt Buen over Portene anbragt $\frac{1}{2}$ Steen tykkere end som Etagernes Muur tilholder efter Tegningen. Udi Veyerhuuset var anbragt en Trappe for at komme op til Veyermesterens Contoir saa og op til Lofted som ey heller fandtes anført i Tegningen. Samme Trappe er anlagt med en Repose for Veyermesterens Contoir med Dør og behørig Beslag, samt Trappen beklædt med høvlede og sammenpløvede Bræder. For Trappen blev af Tømmermester Kretz fremviist for os en Regning, hvilke vi andseer meget moderat andført.

Tag Værket befandtes forsvarligt afbundet og over Veyerhuuset andbragt en henge Suule [hængestolpe] med sine behørig Skivere, samt Taget i behørig Stand sadt, og efter Tegningen anbragt Vinduer som var Dækket med Blik. At foranførte specificerede Arbeide i et og aldt er i alle Maader forsvarlig opført og forfærdiget saavel dette efter Tegningen og Overslagets Indhold, som det øvrige uden for forfærdiget. Tilstaaes herved under vores Hænders Underskrift og med Eed vil bekræfte om maatte forlanges.

Kiøbenhavn den 27de Decbr. 1784

[Tømrermester]

J.C. Suhr

[Murermester]

M.H. Peterman

Conform med Original-Forretningen testerer:

Lange (LS)

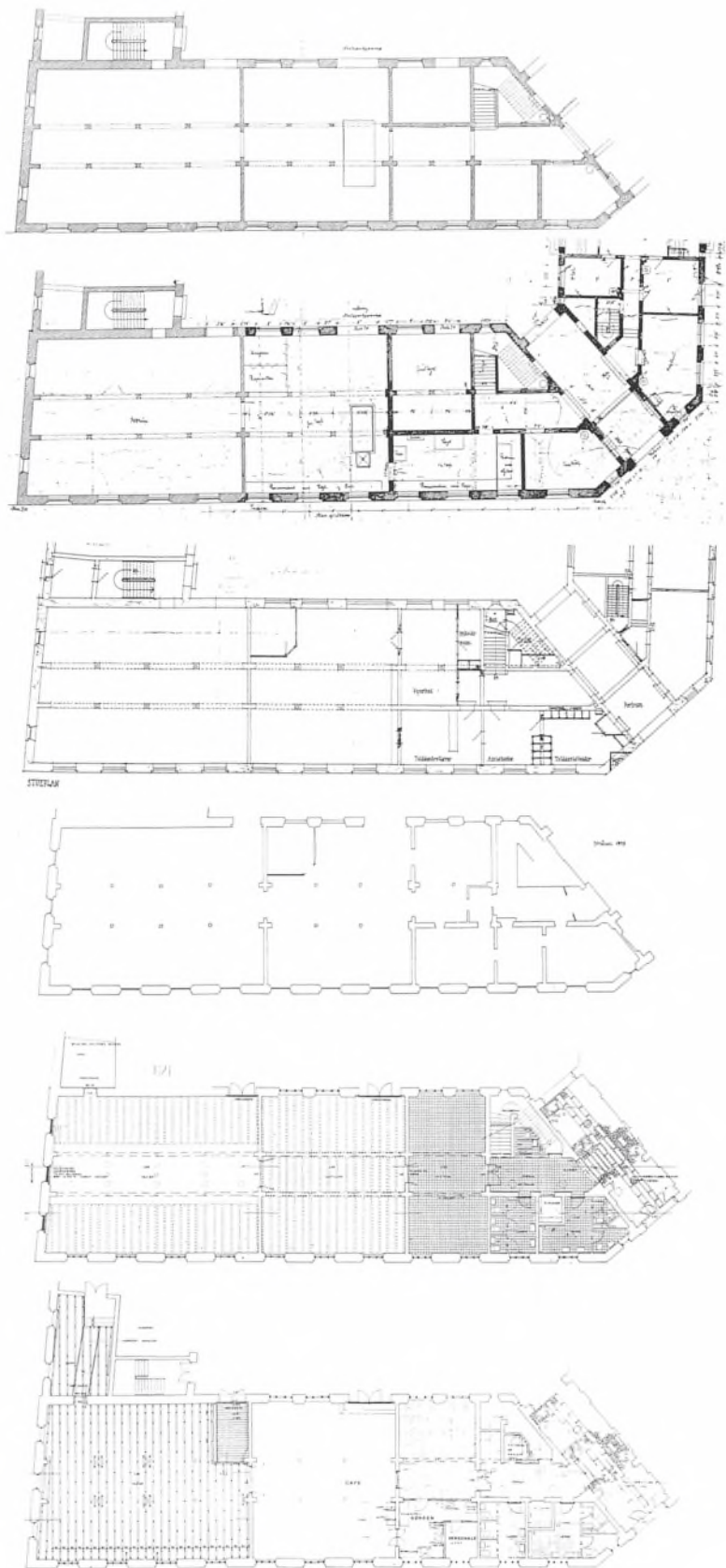
Tillæg 4:

Leverandør ved opførelsen af Helsingør Toldkammer 1899-92:

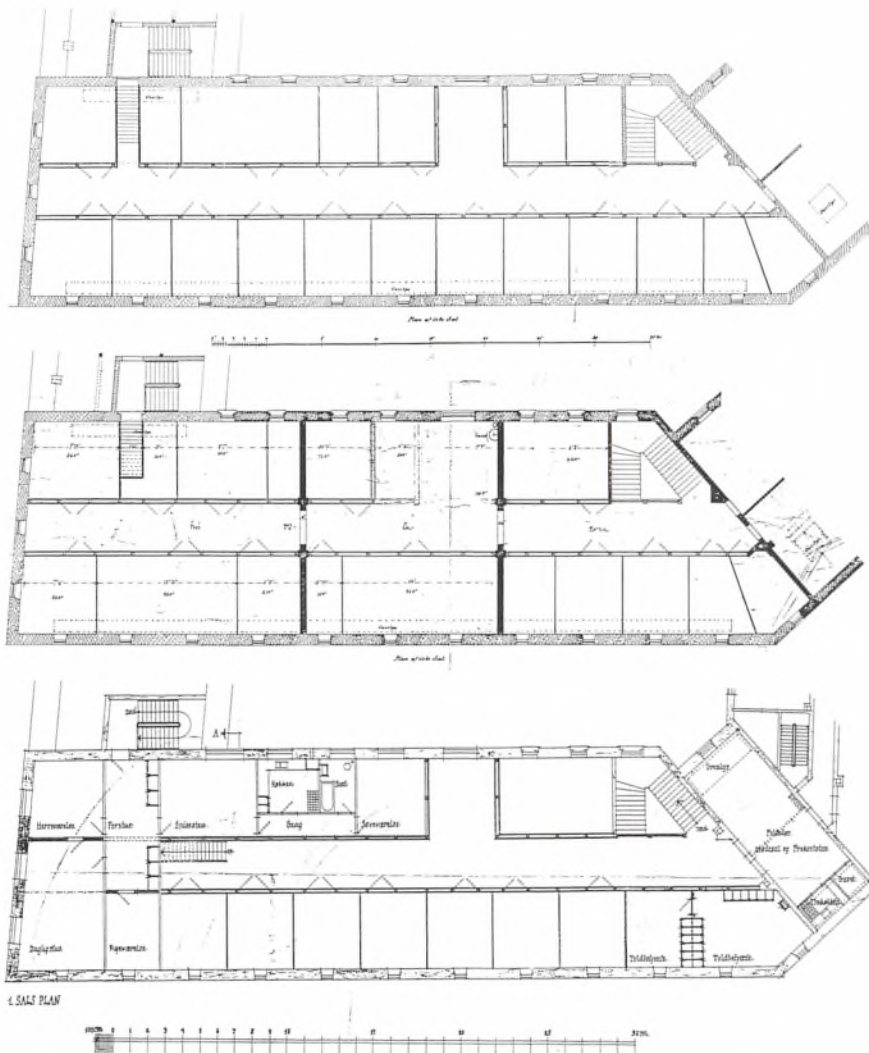
Murerarbejde:	Murermester N. O. Mynster, H.C. Ørstedesvej 59, København
Tømrerarbejde:	Tømrermester Johan Fichs Eftflg., Nansensgade 23b, København Tømrermester Schmidt, Helsingør (Reparation af ældre inventar)
Snedkerarbejde:	Snedkermester Hans A. Holm & Søn, Nansensgade 37, København. Snedkermester E. Nielsen, Helsingør. (Levering af nyt kontorinventarium og reparation af gamle inventariesager.) F. Oxelbergs Fabrik, Smedegade 19, København. (Levering af vinduer og døre med beslag.)
Malerarbejde:	Malermester C. Møllmann & Co. Nørregade 18, København. Malermester Jacob Hansen, Helsingør. (Opmaling af gamle kontormøbler, samt inskriptioner over dørene.)
Smedearbejde:	Smedemester Chr. Jensen, Sct. Pederstræde 10, København. Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri, Helsingør. (Fløjdøre af jern).
Glarmesterarbejde:	Glarmester Svendsen, Helsingør.
Blikkenslagerarbejde:	Blikkenslagermester Lauritz Hannibal, Peder Hvidtfeldtstræde 11, København. Blikkenslager W. Olsen, Strandgade 64, Helsingør. (Vandledning.)
Jernstøber:	L. T. Kierulff & Søns Jærnstøberi, Helsingør. (Reparation af de gamle ovne.) Semler & Matthiassen, Holbergsgade 10, København. (Levering af komfurer, ovne m.v.)
Brolægning:	Brolægger J. Voss, Helsingør
Øvrige:	Instrumentmager H. Willumsen, Stengade 55, Helsingør. (Elektriske måleapparater) Urmager Hansen. (Et stueur) Tæpetfabrikant Crillesen. (Rullegardiner) Wett & Wessels Udsalg, Stengade, Helsingør. (Gardiner) Boysens Enke, Strandgade 55, Helsingør. (Lamper, gardinstænger m.v.)

Tillæg 5:

På de følgende 5 sider gengives grundplaner af toldkammerets 3 bygningsfløje: Frilagerbygningen mod Jernbanevej, kontorbygninger mod Havnepladsen og pakhuset eller den såkaldte Bramstrædefløj mod Bramstræde. Planerne er selvsagt stærkt nedfotograferet, hvorfor en del detaljer er gået tabt.

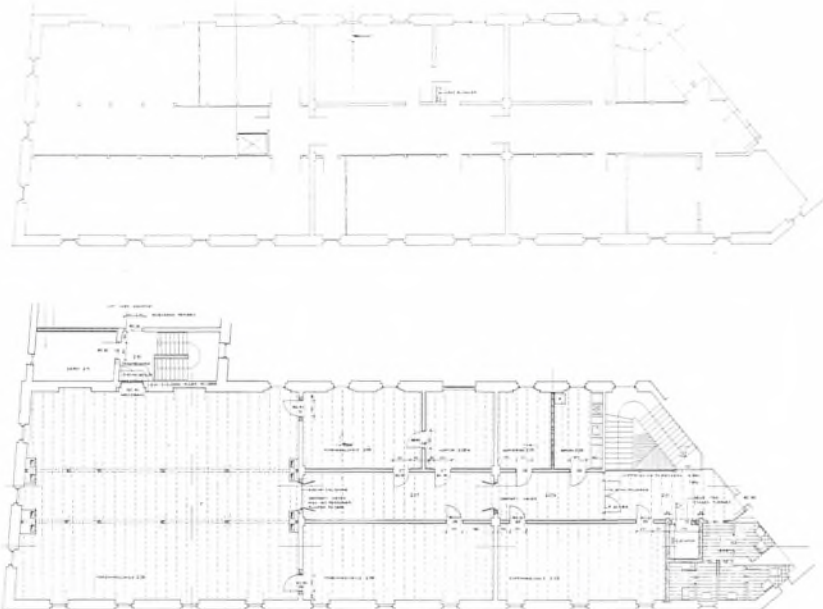


Grundplaner af frilagerbygningen mod Jernbanevej. 1. sal. Øverst Herholdts grundplan. Derunder Hack Kampmanns tegning til en ombygning i begyndelsen af dette århundrede. Her blev indsat brandsikre skillerum. Derunder Axel Maars projekt fra 1947 til en tjenestebolig for toldkassereren. Kun assistentkontoret ved porten blev realiseret. De to nederste tegninger viser bygningen i kommunens eje, øverst en opmåling fra 1980 og nederst bygningen, som den anvendes i dag. Rigsarkivet, Kunstakademiets tegningssamling og Helsingør Kommunes bygningsinspektør.

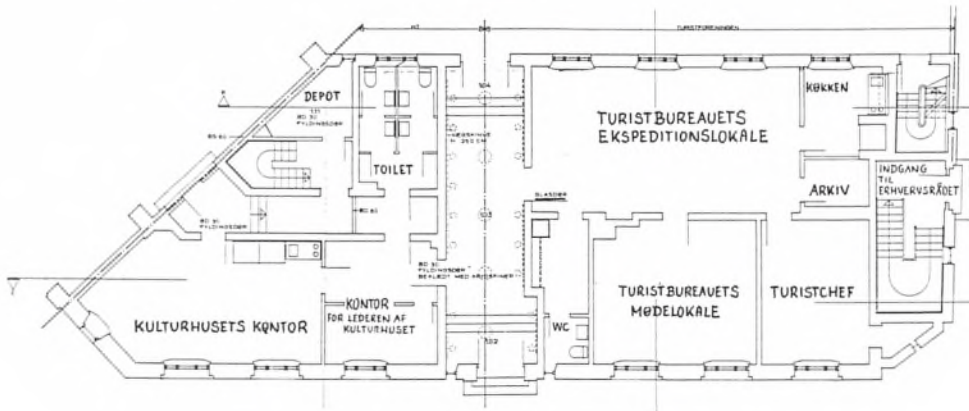
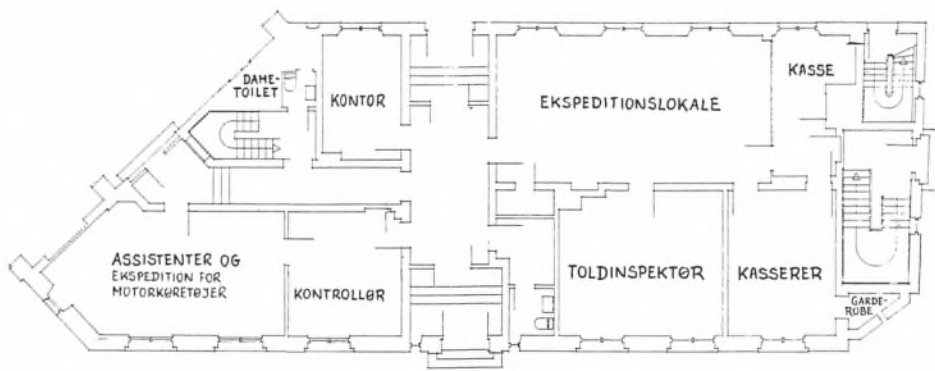
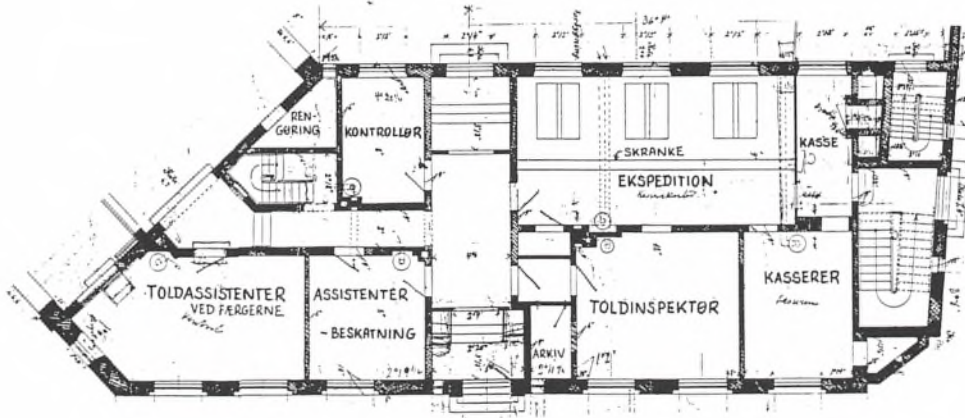
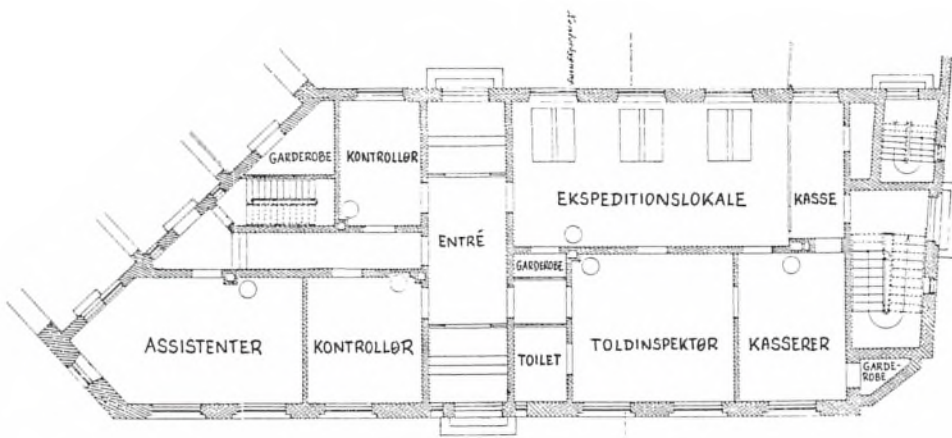


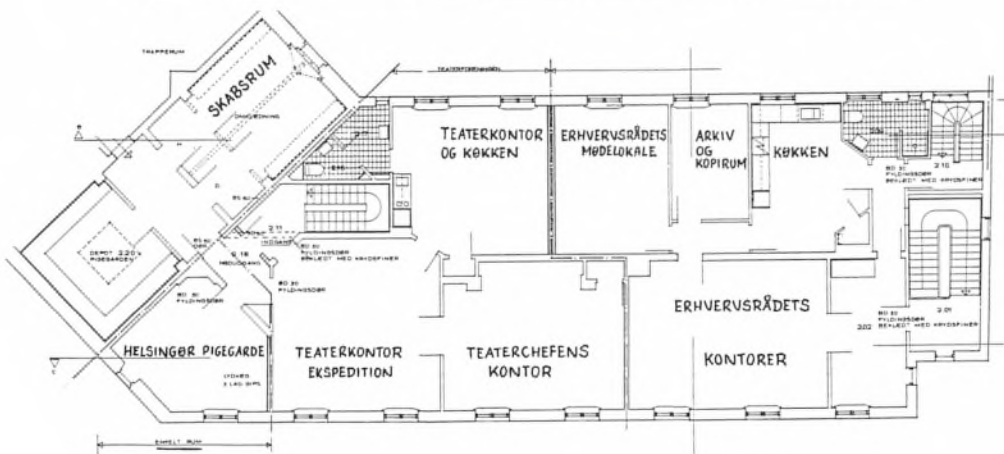
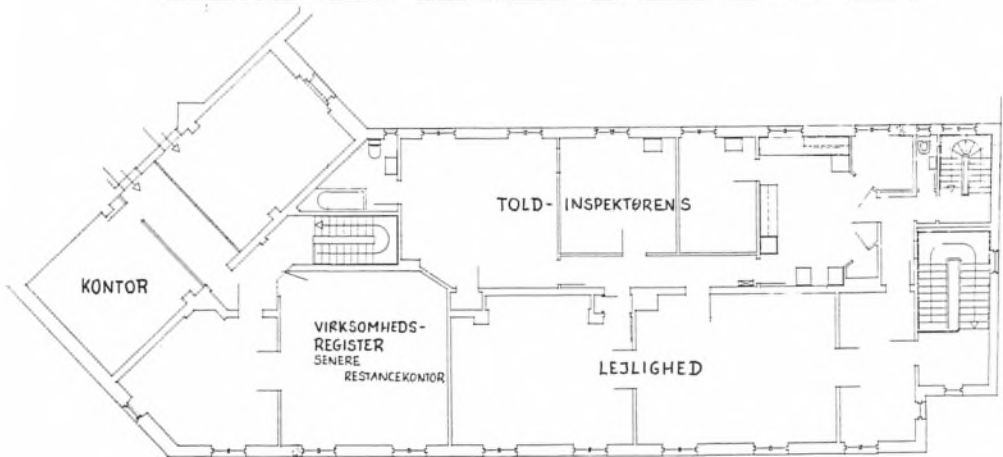
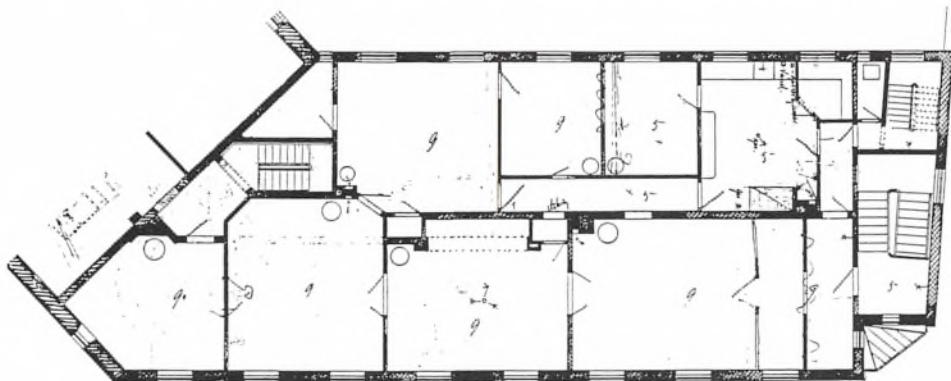
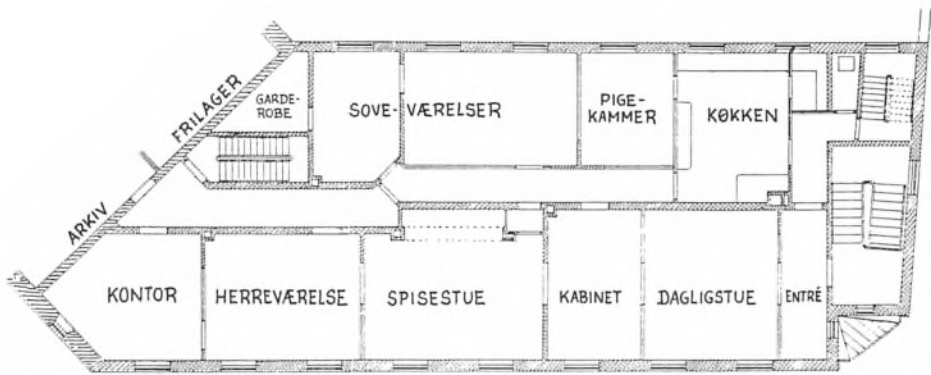
Grundplaner af frilagerbygningen mod Jernbanevej. Stueetagen. Øverst Herboldts grundplan. Derunder Hack Kampmanns tegning til en ombygning i begyndelsen af dette århundrede og Axel Maars ombygningsforslag fra 1947, som blev delvis realiseret. Derunder en opmåling fra 1980 visende lokalernes indretning i 1950'erne og 60'erne. De to nederste tegninger viser bygningen i kommunens eje, først medens bygningen bl.a. fungerede som ventesal, og nederst som den anvendes i dag. Rigsarkivet, Kunstakademiet's tegningssamling og Helsingør Kommunes bygningsinspektorat.

6. SALG PLAN

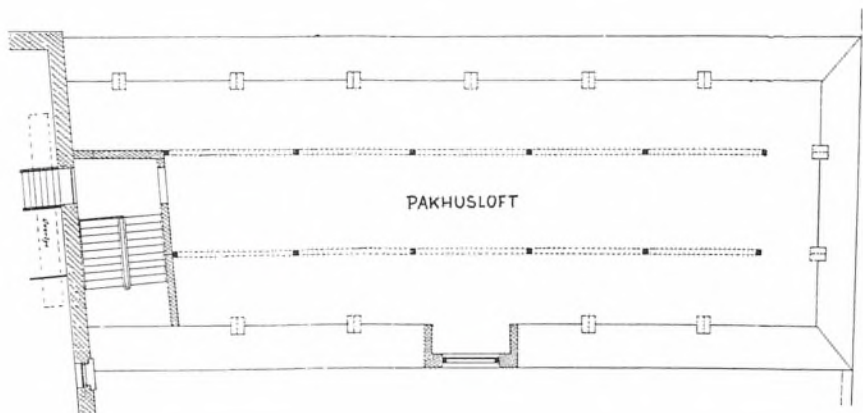
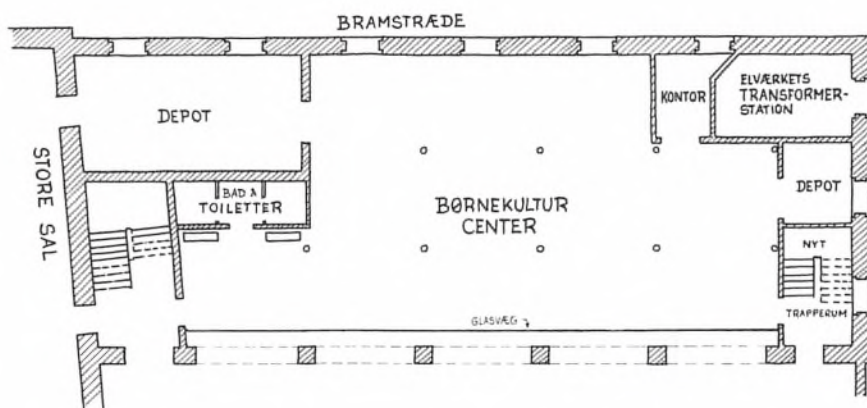
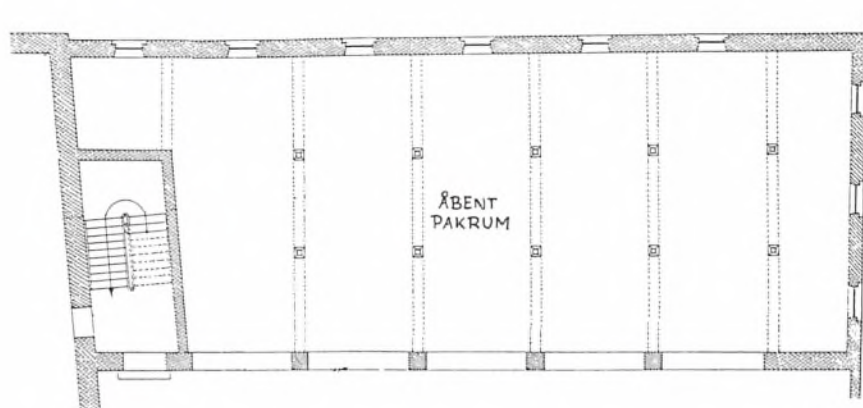


Modstående side:
Grundplaner af kontorbygningens stueetage. Øverst Herboldts grundplan. Derunder Hack Kampmanns tegning til ombygning i begyndelsen af dette århundrede, hvorpå er anført bygningens indretning omkring 1936, da der ikke siden ombygningen var sket ændringer af større betydning. Indretningen i tiden lige inden moms'ens indførelse i 1967 er angivet på en opmåling fra 1980. Nederst bygningens anvendelse i dag. Rigsarkivet, Kunstakademiet's tegningssamling og Helsingør Kommunes bygningsinspektorat.

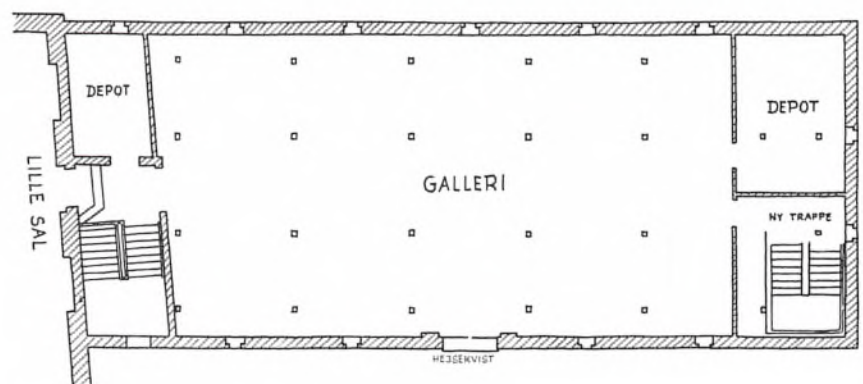




Modstående side:
 Grundplaner af kontor-
 bygningens 1. sal. Øverst
 Herboldts grundplan.
 Derunder Hack Kamp-
 manns tegning til ombyg-
 ning i begyndelsen af dette
 århundrede. Denne rum-
 inddeling forblev stort set
 uforandret til i dag. Ind-
 retningen i tiden lige in-
 den moms'ens indførelse i
 1967 er angivet på en op-
 måling fra 1980. Nederst
 bygningens anvendelse i
 dag. Rigsarkivet, Kunst-
 akademiets tegningsam-
 ling og Helsingør Kom-
 munes bygningsinspek-
 torat.



Grundplaner af pakbus-
 bygningen mod Bramstræ-
 de. De øverste to planer
 viser stueetagen og de ne-
 derste loftsetagen. Planer-
 ne med skraverede mure er
 Herboldts approberede
 planer og de to andre viser
 bygningen i 1991, da den
 blev indrettet til børne-
 kulturcenter og galleri.
 Trapperummet med ind-
 gang fra gården i bygnin-
 gens nordøstre hjørne er
 lavet i 1991 i forbindelse
 med nyindretningen.
 Rigsarkivet og Helsingør
 Kommunes bygningsin-
 spektorat.



Navneregister

Sidetal med * henviser til billedtekster eller navne på kort.

Aagesen, generalkrigskommissær 23, 26
Aalborg 12
Aarhus Toldbod 28
Adelcrantz, C.F., svensk arkitekt 28
Andersen, Preben, murermester 96
Andreasen, E. og Søn, malerfirma 96
Anthon, G.D., arkitekt, hofbygmester 35
Antoniehuss 96

Baildon, Thomas, købmand 16*
Basse, Niels, murermester 9*
Bayer, afdelingschef, DSB 55
Belle Alliance, Hotel, Strandgade 53*
Bernsdorff, Baron von, geheimeraad 15
Bikuben i Silkegade 70, 72
Bille, J.S., Kaptajnlojtnant 14
Bindesbøll, Gottlieb, arkitekt 67ff
Bjerregade 32: 29
Blaa Pakhus, Toldbodgade, København 31*, 33, 35
Blechingberg 107
Blechingberg, Erik, generaldirektør, toldvæsenet 60
Bock, Johan Christopher, købmand 16*
Boesen, Ludvig 7, 8, 10
Bohr, Chr., smed 105
Boldt, August Frederik 51ff
Borgen, Kongensgade 96
Borgmesterens Carport 95
Borupgaard, jorder 50
Botanisk Have, laboratoriebygningerne 70
Boysens Enke, Strandgade 55: 110
Brandts Klædefabrik, Odense 98
Brasch, toldpakhusarbejder 83*
Braunbehrns, J., murermester 105, 107
Breede, J., tømrermester 67
Brogade 27
Brostræde 2: 32, 51*, 53*, 54, 59
Brostræde 7, 27
Brown, William, købmand 11*, 20
Bræmer, H.A.S., toldassistent 83*
Butze, blytækker 105
Bybjerg, Arne 90
Byfogdens Bro 8
Byfogdens Stræde 8
Bøddelgade, nuv. Lundegade 13
Bødewadt, Uwe, arkitekt, leder af Kulturhuset 97

Cadday, købmand 20
Carbon, Abraham, tolder 10
Chr. IV 8, 9, 12
Chr. V 10, 17
Chr. VI 9, 29

Chr. VII 7, 14, 95, 99
Chr. IX 74, 94
Christensen, Anders, taxateur og vejer 17f
Christensen, Barfod, J.L., toldassistent 83*
Christensen, Inge 97
Christiansborg Slot 70, 71*
Christophersen, Johannes, borger og brændevinsbrænder 12
Claessen, Andreas, commerceraad 11*
Cortemünde, Johan Petersen, skibslæge 8*
Crillesen, tæppefabrikant 110
Crone, Vilh.C., byfoged 39

Dajon, Nicolai, billedhugger, materielforvalter 108
Dam, Philip, arkitekt, byrådsmedlem 94
Damgaard, Kjeld, stud.mag., byrådsmedlem 95
Den Blaa Port 8
Diskonto-, Laane- og Sparekassen, Aalborg 70
Diston, John, købmand 24
Dodt, Arent H., købmand 15, 20
Duus, Harry, HAMU 93

Edelfors, R.A., kontorassistent 83*
Eggegaarden, Espergærde 93
Engelbreth, Rentekammeret 70
Engelsen, Kristian, byrådsmedlem 94

F. Oxelbergs Fabrik 62, 110
Fenwick, David, købmand 11*, 20
Ferraton A/S 90
Fich, Johan Eftflg., tømrerfirma 64, 110
Fiolgade, Øresundshospitalet 28, 86
Fischer, stenhuggermester 105, 107
Fokdal, Hugo A/S, blikkenslagerfirma 96
Foldager, R., toldassistent 83*
Franzen, Henning, kommunaldirektør 94
Frederik II 8
Frederik IV 12, 30
Frederik V 17
Friederichsen, H.'s enke, færgemand 16*

Gefionsvej 2: 85
Gether, Henning, toldfuldmægtig 22
Glob, P.V., rigsantikvar 92
Glørfeldt, generalkonsul 20, 28
Gnudtzmann, J.E., arkitekt 63, 110
Godenius, Frederik, købmand 15
Gustav III, svensk kronprins 14
Gædeken, glarmester 105

Hamlet Strygerne 94
Handelsstandsforening 86

- Hannibal, Lauritz, blikkenslagermester 110
Hansen, Hans, fuldmægtig ved Rentekammeret 10
Hansen, J., malermester 46
Hansen, Jacob, malermester 110
Hansen, urmager 110
Harsdorff, C.F., arkitekt, hofbygmester 26, 28, 34f
Havnegade 1: 96
Havnegade 3: 96
Havnegade 49*, 50
Havnepladsen 96
Heerings Gaard, Christianshavn 28
Helborn, Fritz, direktør 68*
Hellesen, F.H., overtoldbetjent 83*
Helsingør Aktive Musik Ungdom (HAMU) 92ff
Helsingør Amatør Teater 94
Helsingør Avis 59
Helsingør Færgelaug 38
Helsingør Gasværk 92
Helsingør Handelsforening 52ff
Helsingør Havn 11, 13f, 16*, 39f, 41*, 43*, 43
Helsingør Jernskibsværft og Maskinbyggeri 48, 52, 65, 110
Helsingør Pige гарде 96
Helsingør Sports Union 93
Helsingør Teaterforening 95f
Helsingør Turistbureau 7, 95
Helsingør-Hornbæk-Gilleleje-banen 72*
Helsingørs ny opbygde Toldboed 10
Henrichsen, Jørgen, toldkasserer 48*
Herholdt, Cathrine Marie 67
Herholdt, Johan Daniel, arkitekt, professor 48, 58ff, 67*, 67
Herholdt, Johan Frederik, regimentskirurg 67
Hetsch, G.F., arkitekt 69
Hintze, doktor 15
Hintze, E.M., overtoldassistent 83*
Hjorth, Peter J., korttegnere 41*
Holck, Eiler, kommandant på Kronborg 17
Holm, Christopher, købmand 16f*, 21, 54
Holm, Engelbrecht, købmand og skipperherbergerer 11*, 14, 21, 41*
Holm, Hans A. og Søn, snedkerfirma 64, 110
Holm-Jensen, J., toldinspektør 94
Holms arvinger 21
Holsøe, N.P.C., arkitekt 56ff, 71
Hornbæk Skole 96
Hotel Skibet 49*
Hovedstadens Trafikskelskab (HT) 91, 94
Hovedvagtten 11*
Hovedvagtten på Kgs. Nytorv 28
Hovedvagsstræde 8, 39
Huset, København 98
Hyre, J.'s enke, færgemand 16*
Høncke, direktør ved telegrafvæsenet 55
Høyen, N.L., kunsthistoriker 69
- I.L. Tvedes Vej 50
- J. Petersens Gæstgiveri 53*
Jardin, N.H., arkitekt 35f
Jensen, Anthon P., værtshusholder 53*, 54
Jensen, Casper J., prokurator 68*
Jensen, Chr., smedemester 110
Jensen-Fangel, O.F., overtoldassistent 83*
Jeppesen, Chr., brygger 49*
Jepsen, H.A., toldassistent 83*
Jernbane, Den Nordsjællandske 50
Johnsen, C.J., jernhandler 64
Juul, J., grønthandler 53*
Juul, Gunver 97
Jylland, Strandgade82: 53*
- Kaarup, L., toldelev 83*
Kali, Gabor, arkitekt 96
Kammer-Caféen 98
Kampmann, Hack, arkitekt 75, 76*, 111f*
Karck, Michael, købmand 15
Karlsen, V.E., toldassistent 83*
Kastellets Hovedvagt 28
Keil, madam 20
Kierulff, L.F., jernstøber 46
Kierulff, L.T. og Søns Jærnstøberi 110
Kirkegaarden, Helsingør Kirkegaard 13
Klug, O., distrikstoldchef 91
Koch, Jørgen Hansen, hofbygmester 49*
Kock, Carl, skipperherbergerer 11*, 15
Kongevejen 12, 51
Krabbe, Dorrit, arkitekt, byrådsmedlem 95
Kramer, madame 20
Kratsch, H., tømmermester 23ff, 34f, 105, 107f
Krieger, Johan Cornelius, overlandbygmester 30
Kronværksporten, Kronborg 30
Krüger, svensk kommissær 11*
Kulturelt Samråd 97
Kulturhuset Toldkammeret 97f
Kvæsthusbroen, København 64
København 12
Københavns Toldbod 28
Københavnsporten 12
Københavnsvejen 12
- Lange, Jens, smedemester 32
Lange, Philip de, arkitekt 28*
Lappen 13
Lappeporten 13, 38
Larsen, A.H., toldinspektør 83f
Larsen, H. Hvidtfeldt, toldelev 83*
Larsen, Hilbert S., overtoldvagtimester 82, 83*
Larsen, Niels, brygger 53*, 54
Larsen, Poul, vognmand 12
Larsens Plads 82
Lindberg, N., smedemester 46
Lindenhagen, købmand 20
Lindgren, K.E., toldassistent 83*
Lorentzen, E., skomager 53*
Lühe, von der, geheimeraad og oberkammerjunkere 14f
Lund et Compagnie, købmandsfirma 20
Lund, Joachim, købmand 9, 15, 16*, 17
Lundegade 13
Lundegade17: 98f

- Lundegade Skole 63
Lundwall, købmand 14
Luther, smedemester 105
Lyngkilde, A.E.F., overtoldassistent 83*
Løvdalsvej 91
- Maar, Axel, arkitekt 84, 111f*
Magens, Boye, arkitekt, hofbygmester 28, 35
Malling, Holger, købmand 16*
Malling, Ove, justitsraad 15, 35
Marianlyst Allé, Skolen ved 63
Marmorbroen 74
Meldahl, Ferdinand, arkitekt 67, 69
Meulengracht & Diston 20
Meyn, Peter, kgl. bygningsinspektør 35
Michali, snedkermester 105
Mynster, Olaus, murermester, arkitekt 63, 110
Møller, Alexander, maskinmester 53*
Møller, murermester 26
Møllmann, C., malermester 110
- Nationalbanken, København 70
Netfabriken Danmark 92
Neuhaus, L.C., overtoldinspektør 52ff
Nielsen, Christian, smed 105
Nielsen, E., snedkermester 110
Nordlyset, forsikringselskab, Strandpromenaden 85
Norskes Herberg 8
Ny Bramstræde 58, 68*
Nyborg-Lassen, Chr., arkitekt 74
Nye Kirkegaards Port 13, 38
Nygade 13
Nyholms Hovedvagt 28
Nørsgaard, Ivar, miljøminister 95
Nørregaard, Christian, kræmmer 20
- Oldenvvej, Kvistgaard 89
Olsen, W., blikkenslager 110
Oxelberg, Dagmar 62
Oxelberg, Ferdinand 62
- Palladio, Andrea, arkitekt 72
Palshof, Else, byrådsmedlem 97
Pape, L.F., toldinspektør 64
Peatty, William 16*
Pedersen, Hans, rådmænd og tolder 17
Pedersen, Niels, smed 105
Petermann, M.H., murermester 26, 109
Petersen, Elias, købmand og skipperherbergerer 11*
Petersen, J., gæstgiveri, Strandgade 82: 53*
Petersen, Lars, smed 105
Pfützner, Andreas, hof-tømrermester 22, 35
Polyteknisk Lærestanstalt 69f
Posthusgaard, forrige i Brostræde 23
Poulsen, kaptajn 64
Prøvestenen 86
- Qvaade, Peter F., ingeniør ved Kronborg 36
- Rasmussen, O.H., toldkasserer, løjtnant 83*
Razga, J. 57
Reusch, Johannes, konsumtionsforpagter 10, 13ff
Rosenstand, P., borgmester 55, 58
Rubin, Narcus, generaltolddirektør 64
Røde Port 13
Rønne, Grethe, den kommunistiske plangruppe 93
- Schierbeck, Louis Chr., konsul 53*, 64
Schjødt, Simon 20
Schmidt, H., tømrermester 47*
Schultz-Hansen, Hans, ingeniør, Kulturelt Samråd 97
Schuttelwort, købmand 20
Sct. Annæ Plads, København, Rawerts Gaard 29
Sct. Olai 8
Sehested, generalkrigskommissær 22f, 34
Semler & Matthiassen, handelsfirma 110
Skibet 49*, 50*
Smidt, Gregorius, bartskeer og mester 8*
Smidt, Jørgen 8*
Sociale Boligselskab, Det 50
Socialforvaltningen, Prøvestenen 96
Solling, J.U., toldassistent 83*
Sophia Magdalene, kronprinsesse 14
Sophie Brahes Gade 5: 19
Sophie Brahes Gade 6: 77
Spisehusforeningen 97
Sprunck, købmand og vinhandler samt gæstgiver 11*, 14
Sprunks arvinger 20
Spæth, Johan Adam, vinhandler og herbergerer 11*, 21, 54
Spæth, Johan Andreas 16f*, 21
Stadz, Torben, kancelliasessor 13
Stationsvejen 58
Steen, J., tømrermester 43, 44*, 46
Steenberg, Georg, arkitekt 62
Stengade 9, 12
Stengade 46, Helsingørs Kongelig Privilegerede Skydeselskab 28
Storck, H.B., arkitekt 70, 74
Strandborg, Strandgade 53*
Strandgade 8
Strandgade 2: 15
Strandgade 64-68: 85
Strandgade 75: 49*
Strandgade 76: 53*, 59
Strandgade 78, brandtax. nr. 125, 126: 21, 42*, 53*
Strandgade 78: 53*, 59, 64, 66
Strandgade 80: 53*, 59
Strandgade 82: 53*, 59
Strandgade 85: 77
Strandgade 93, Classenske Palæ 28
Strandgade 93: 84
Strandgade 94: 14
Strandporten 8, 9, 16*, 17
Studenteforeningen, bygning på Gammelholm 70
Stähling, F.C., bagermester 29*
Sudergade 34: 80
Suhr, J.C., tømrermester 26, 109
Sundet 10

- Sundtoldvej 88
 Svanstrup, konsumtionsinspektør 26, 32, 108
 Svendsen, Bendt, tømrer 12, 13*
 Svendsen, glarmester 110
 Svendsen, postinspektør 55
 Svingelporten 12, 13*
 Søndergaard, Th., tømrer- og snedkerfirma 96
 Søndre Strandvej 12
 Sørensen, Preben 97
- Tamboe, K.E., toldassistent 83*
 Tegner, overingeniør, DSB 55, 57
 Thelin, Ove, borgmester 94f
 Themsen, J., majør 11, 16*
 Thestrup, Ole, administrator, byrådsmedlem 97
 Thomsen, Christian A.F., general, folketingsmedlem 56
 Thortzen, Peter 105
 Tobiesen, kammerherre 59
 Toldbodgaden 15, 17, 27
 Toldbodpladsen 96
 Toldbroen, eller Toldbodbroen 7, 8, 10, 11*, 12, 14, 21, 22
 Toldbroporten 8, 11*
 Toldkammerforeningen 95
 Trailovic, Mirislav 97
 Tretorn, gummifabrik 87ff
 Trækbanen 50, 67
 Tuxværd, Elisabeth 68*
- Universitetsbiblioteket, Fiolstræde 69
- Unna, J.A. 53*
 Unna, Simon, købmand 49ff*
- Vagtbroen 8
 van Deurs et Compagnie, kommissær og købmandsfirma 20
 Vestindisk Pakhus 64
 Voss, J., brolægger
 Vrigny, franskmands beskr. af byen 1702 18
 Værket, Randers 98
- Wallin, E., muremester 45, 45*, 46
 Wanscher, Vilhelm, kunsthistoriker 70
 Wendt, C., muremester 35, 105, 107
 Wervoigt, Agert, købmand 32
 Wett og Wessel, handelsfirma 110
 Wilde, Jacob, vejemester 15ff, 22
 Wilde, Tevis, borgmester 15ff
 Willumsen, H., instrumentmager 110
 With, J., toldinspektør 83*
 Wolff, Carl 50
 Wood, Walter 20
 Wright, Major, købmand 57f, 62
- Zuber, Christian Joseph, arkitekt, hofbygmester 35f
 Zuber, F., fæstningsingeniør 13
- Øresunds Toldkammer 9, 9*, 12, 14, 41, 43*, 48
 Øresunds Toldkammer, pladsen foran 24
 Øresundsvej 88