



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

Helsingør Kommunes Museer

Årbog 2014



Helsingør Kommunes Museer Årbog 2014



Helsingør 2015

Redaktion: Lars Bjørn Madsen, Helsingør Kommunes Museer
Lay-out og omrydning: Lars Bjørn Madsen 2015

Udgivet 2015 af Helsingør Kommunes Museer
og Helsingør Museumsforening

Trykt hos NoFo Print A/S, Helsingør

Oplag: 700 eksemplarer

ISSN 0108-0393

Årbogens forfattere er alene ansvarlige for deres bidrag. Aftryk i referat af årbogens artikler er tilladt, når årbogen angives som kilde og et eksemplar af aftrykket sendes til Helsingør Kommunes Museer. Ved aftryk i større omfang må forfatterens accept indhentes gennem museerne.

Vignet på titelblad:

Den 8. februar 1563 blev der holdt møde på Helsingørs rådhus, hvor flere sager skulle drøftes. En af dem var renholdelsen af byens gader. Til dette møde var indkaldt rådmændene Jacob Hansen, og Morten Persen, Hans Skaaning, Frederik Leyell, mester Lydke Bartsvær, Albert Skrædder, Jens Krogemager, Saxe Clemmensen, mester Hans Bartsvær, Rasmus Hansen Bager, Hans Olsen, Mads Laursen, Johan Busserdt og Rasmus Olsen Bager, der skulle træffe endelig beslutning om, at gaderne i byen fra denne dag skulle holdes rene, møg at køre ud på Sanden m.v., og hvilken straf, dem der forbrød sig mod dette, skulle have: Først skal hver mand, som borger og bosiddende her i Helsingør, holde sit for-tov rent hver lørdag eftermiddag uden forsømmelse, såvel ud mod stranden som ud mod strædet eller Adelgaden (Stengade), og den som ikke i løbet af en dag har nået at køre et læs møg ud, må sørge for at møget køres ind i gården og bliver liggende på gaden. Hvis borgeren ønsker at bruge møget som gødning til sin havejord, så er det ham tilladt. Ellers skal det føres ud på Sanden. Meget passende har skriveren tegnet en riskost i tingbogen. Man må håbe, at skafte på den virkelige kost har haft normal længde, for ellers har den stakkels borger da fået ondt i ryggen.

Omslag:

Dette maleri fra 1870 illustrerer meget godt den fornemmelse af stilstand, der har hersket i Helsingør efter Øresundstoldens ophør i 1857, og inden Jernskibsværftet blev grundlagt i 1882. Og det er netop temaet for to af artiklerne i denne årbog.

Maleriet stammer fra en af skiverne i Helsingørs Kongelig Privilegerede Skydeselskab i Stengade. Den er malet for Julius Theodor Lund og viser lidt af livet på den brotagne plads foran det daværende toldkammer og toldbodpakhus med den nedrevne karré langs Havnegade til venstre i billedet.



Indhold

<i>Toni Mygdal-Meyer, journalist</i> Afviklingen af Øresundstolden	side 5
<i>Peder Olsen, historiker</i> Først kom en havn og siden et værft	side 37
<i>Niels T. Sterum, fhv. museumsinspektør, Randers</i> Firblad - et upåagtet tysk ornament på Kronborgs Mørkeport	side 67
<i>Toni Mygdal-Meyer, journalist</i> Hjuldampere Hamlet af Helsingør	side 77
<i>Torben Bill-Jessen, kirkeværge</i> En bedemands genvordigheder	side 91
<i>Maibritt Bager, museumschef</i> Museernes årsberetning	side 99

Afviklingen af Øresundstolden

Af Toni Mygdal-Meyer

Afviklingen af Øresundstolden var faktisk kun et spørgsmål om, hvornår nogen fik nok af danskernes camouflerede sørøveri. Alle søfarende stater med ærinder i Østersøen havde i tur og rækkefølge brokket sig, siden tolden blev indført omkring 1430, men alle betalte. I begyndelsen, fordi danskernes kanoner kontrollerede begge sider af sundet. Sidenhen fordi tolden var bleven en hævdvunden ret, baseret på ældgamme tradition – som de danske jurister med succes fremførte, når der skulle skrives traktater.

Danskerne udnyttede en geografisk beliggenhed, stort set uden at gøre det ringeste til gengæld. I forhold til indtægterne, var udgifterne til Fyr- og Vagervæsenet de rene pebernødder. Overskuddet havnede naturligvis hos kongen (senere statskassen), der så kunne anvende pengene til hvad man nu lystede. Men gjorde man det, begik man traktatbrud. I ingen af de traktater, der blev indgået med de søfarende stater var det nemlig aftalt, at den danske stat skulle bruge afgiften til andet end vedligeholdelse af netop Fyr- og Vagervæsenet. En norsk avis påstod så sent som i 1856, at den første telegraflinie over Sjælland, fra Helsingør til Korsør, blev finansieret på denne måde, hvilket man havde ganske ret i!

Årsagen til at svindelnummeret kunne gennemføres, var at toldkammeret i Helsingør aldrig offentliggjorde prislister eller beregningsmetoder. Ville man sejle gennem Øresund var det blot at betale ved kassen. Klager blev af princip aldrig besvaret. De helsingørske sundtoldere, der var de højest betalte embedsmænd

i landet, gjorde hvad der passede dem, hvilket var nøjagtigt hvad kongen/statsmagten forlangte. At systemet fik lov til at fungere så længe, skyldes noget så banalt som ordinær europæisk diplomatisk vanetænkning. Ingen drømte om at påberåbe sig retten til fri sejlads i frit farvand før en vaks amerikansk minister fik set lidt på gebyrregnskaberne i 1841.

At det skulle blive en amerikansk præsident, der fik nok af forestillingen, kan ikke overraske. USA, eller som man blev kaldt i begyndelsen af det 19. århundrede, »De nordamerikanske Fristater«, var en ung og selvbevidst nation, der hægede om idealer og frihedsrettigheder.

Det fine ved amerikanernes fornægtelse er, at det netop ikke handlede om penge. De cirka 100 amerikanske skibe, der årligt passerede Kronborg, betød intet nationaløkonomisk betragtet. For amerikanerne var det udelukkende et spørgsmål om at fjerne en toldafgift, der intet andet formål havde end at forgylde en tilfældig nations pengekasse. Amerikanerne nægtede iøvrigt aldrig at betale en passende andel af den danske stats udgifter til Fyr- og Vagervæsenets opretholdelse.

Vi ser tiden an!

I maj 1841 gjorde den amerikanske udenrigsminister Daniel Webster præsident John Tyler opmærksom på, at selvom man havde forholdsvis lidt direkte handelsmæssig forbindelse med Danmark, blev der årligt udbetalt ca. 100.000 dollars i sundtold. Oven i betalte man også havneafgifter, selvom skibene kun standsede for at betale sundtold. Webster anbefalede at den

amerikanske gesandt i København, Isaac Jackson, indledte forhandlinger med den danske regering for at få disse oplagt urimelige betingelser ændret. Jackson trak imidlertid følehornene til sig da det viste sig at en kommission var i fuld gang med at revidere sundtoldtraktaten. Siden midten af 30'erne havde der været så massiv kritik af systemet i Helsingør, at noget måtte gøres. Det var især svenskerne og englænderne, der var utilfredse. Det man klagede over var langsommelig og uforskammet behandling, uens beregning, og så det evindelige; ingen havde en snebolds chance i helvede for at vide hvordan beregningerne blev foretaget, thi metoderne var fortsat hemmelige. Ingen forlangte for øvrigt at sundtolden burde afvikles, kun moderniseres.

Året efter blev den reviderede Sundtoldtraktat godkendt af alle, og Webster meddelte den danske gesandt i Washington sin tilfredshed med tingenes nye og tilsyneladende rimeligere tilstand. I 1843 trådte Webster tilbage og blev afløst som udenrigsminister af marineminister

Abel Parker Upshur, der var kendt for sine særdeles aggressive politiske holdninger. Han var pot og pande med de groveste slavetilhængere, og han var glødende tilhænger af afskaffelsen af Øresundstolden. Den 24. november 1843 foreslog han, at den dansk-amerikanske handelstraktat blev opsagt, og at amerikanske fregatter blev sendt til Danmark for at udøve en slags »kanonbådsdiplomati«.

Uheldigvis for den arrige amerikaner døde han før han nåede at føre sine intentioner ud i livet. Da han den 28. februar 1844, sammen med præsidenten, var ombord i det nybyggede dampdrevne krigsskib USS Princeton blev han og flere andre dræbt da en af skibets splinternye kanoner eksploderede under saluttering.

Tilsyneladende skete der intet før den amerikanske gesandt i København, Robert P.



I 1834 varede det et døgn at ekspedere en skipper på rejse fra Bordeaux til Stockholm. Alt det øvrige arbejde gik i stå, mens man foretog beregningerne. Skipperne på de andre skibe var sidst på dagen så tæt på at rive toldkammeret ned i raseri over galskaben, at man skyndsomt måtte droppe reglerne. En dag i 1839 ankom 169 skibe, heraf 37 med stykgods. Om end 10 af de ansatte arbejdede uafbrudt fra tidlig morgen til sen aften, nåede man kun at ekspedere sølle ni skibe. Og igen var der så megen opræk til ballade, at man nødtvungent gav 14 skippere »blanke pas« for at slippe for yderligere ubehageligheder.

Ankom man udenfor kontortid, blev man kun betjent mod at betale et ekstra gebyr, de såkaldte »fattigpenge«, der gik i Fattigkassen. Der skulle betales fyrpenge, translationsgebyr og »sportler« til embedsmænd, de aldrig mødte. De mange ekstra afgifter var så rigeligt beregnede, at de ofte oversteg toldens værdi. Var det sidst på sæsonen, risikerede man også at fryse inde i havnen i flere måneder. Problemet var dels, at der aldrig var ansat personale nok, dels at kun de færreste havde en uddannelse, der gjorde dem kapable til arbejdet, og dels at hver toldinspektør havde sin egen hjemmelavede tabel med de takster, han syntes var passende at bruge. Der eksisterede ingen officiel tabel. Den totale forvirring rådede.

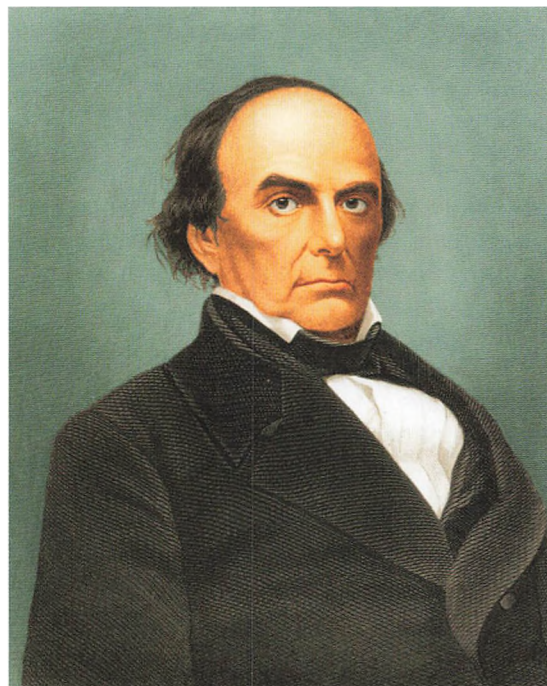
I Toldkammeret kunne man være ligeglade, thi man havde selvbestemmelsesret over egne forhold og i en periode doms- og skifteret i relevante sager. Man var, efter 1771, organiseret direkte under Generaltoldkammer- og Kommercekollegiet, og efter 1849 under Finansministeriet. I samtidens Helsingør så man op til denne institution, som noget meget fint og vældig fornemt.

Daniel Webster (1782-1852) var amerikansk senator og ivrig fortaler for nationalismen. Han var konservativ og gik stærkt ind for modernisering, banker og industri, men kærede sig ikke synderligt for amerikaneren på gaden.

Flenniken, i en samtale med den danske udenrigsminister Adam Wilhelm Moltke i 1848 bragte spørgsmålet om afvikling af sundtolden på banen. Ifølge Flenniken anerkendte/indrømmede Moltke, at sundtolden var urimelig og at han intet forsvar havde for måden den blev opkrævet på. Udenrigsminister James Buchanan var så tilfreds med Moltkes indrømmelse at han beordrede Flenniken til at tilbyde danskerne 250.000 dollar, hvis en fritagelse kunne arrangeres permanent. Det favorable tilbud fik også i den grad de officielle kontorer til at blafre, så for at vinde tid undskyldte danskerne sig med at de havde for travlt med at føre krig mod hertugdømmerne til at beskæftige sig med sundtolden. Moltke bad derfor Flenniken om at aflevere forslaget skriftligt, hvilket amerikaneren fuldt ud forstod. Men, for at der ikke skulle være noget at misforstå, sagde han, at hvis danskerne var uvillige til forhandle, var det amerikanernes intention ensidigt at opsigte traktaten.

Den amerikanske holdning var klar; selv om Øresund var smalt nok til at besidderen af begge kyster kunne beherske området, havde man absolut ingen ret til at forhindre den frie passage mellem to frie have. At danskerne i næsten to hundrede år kun været i besiddelse af den ene strandbred gjorde kun sagen endnu mere relevant. Det måtte undre at alle og enhver blankt accepterede en afgift, der oprindeligt var baseret på militær magt, men som nu kun var en paradeforestilling.

Flenniken sagde, at endskønt oprindelsen til sundtolden lå så langt tilbage i tiden, at en eventuel ret havde udløst en vis hævde, betød toldens bedagede alder, at den stammede fra en »meget fjærn og barsk periode, før Amerikas opdagelse«. Intet man ville forsvare sundtolden med, accepterede amerikanerne. Tilbudet skulle derfor ikke opfattes som en betaling »for at afkøbe Danmark en rettighed, men som et bil-



ligt vederlag for en indtægtskilde, det således måtte opgives».

Danskerne var i og for sig ganske tilfredse med det ret anseelige tilbud. Naivt opfattede man det som en de-facto-indrømmelse af en ret, man ikke uden videre kunne fratage den danske stat. Ingen forstod, eller ville ikke forstå, at amerikanerne henviste til Hugo Grotius' tese fra 1609 om at enhver nation har frihed til at rejse til enhver anden nation og til at handle med denne, og at havet, såvel som luften, i modsætning til land, tilhører alle.

Den amerikanske henvendelse gav imidlertid de høje herrer i København en del søvnbesvær. Umiddelbart kunne det jo virke ganske uskyldigt, at en mindre betydende søfartsnation frikøbte sig. Problemet var blot, at fundamentet for sundtoldens opretholdelse var en ensartet afgift for alle. Hvis en enkelt nation, hvor inferior den end var, fik fripas, kunne det skabe så megen ballade og misundelse blandt resten, at toldkonstruktionen risikerede at gå i stumper og stykker. Man gav sig megen god tid til at overveje for og imod. Først i 1853

Øresundslisterne blev fra slutningen af det 18. århundrede udgivet daglig af det lokale trykkeri, P.V. Grüner & Co. Her kunne byens klarerere og handlende holde sig orienteret om de klarerende skibe.



reagerede den danske regering på den amerikanske henvendelse, men da var det for sent. En ny præsident og hans udenrigsminister var rørende enige om, at danskerne ikke skulle ha' så meget som en cent!

Under fredsforhandlingerne i Brømsebro efter Torstensson-krigen, i 1645, forsøgte svenskerne at bruge argumentet mod Øresundstolden, hvilket mislykkedes, da stormagterne ikke ønskede at nogen af parterne blev for stærke. Altså fik danskerne lov til at beholde tolden, og svenskerne - efter 1658 - de gamle danske landsdele. Ved freds aftalen i Kiel i 1814 blev det stadfæstet, at danskerne forsat skulle have ret til at opkræve sundtold. Man kan have stormagterne mistænkt for simpelthen at smide retten efter danskerne som nådsensbrød nu da de var bragt til tiggerstaven!

Vi betaler ikke en cent!

Da treårskrigen sluttede i 1850, var Flenniken rejst hjem til USA. To andre fulgte før Henry Bedinger tiltrådte i 1854. Udenrigsminister Learned Marcy gav ham besked om at meddele den danske regering, at USA ikke ville hverken betale eller give handelsmæssige privilegier (Eksporten af sukkerrør fra De vestindiske Øer til USA) i forbindelse med opsigelse af traktaten af 1826. Da Bedinger meddelte dette, var svaret at danskerne ikke kunne fjerne tolden uden et vederlag. Den danske udenrigsminister udtrykte i øvrigt det håb, at USA ikke ville lægge pres netop nu, i april 1854, på grund af den politiske situation i Europa (Krimkrigen). Han mente at den danske stat måske på et bedre tidspunkt kunne overveje at droppe sundtolden mod kompensation. Bedinger skar igennem lurepasseriet med en bemærkning om at den amerikanske regering ikke drømte om at betale nogen form for erstatning. Krig eller

ikke krig på Krim.

Privat mente han at det nok i virkeligheden handlede om at den engelske flåde, der inde sluttede den russiske i Sankt Petersborg, hentede størsteparten af sine forsyninger af brød, kød og grøntsager i Helsingør. To gange om

Side 9: Kort over Helsingør Havn ca. 1835. Øresunds Toldkammer ses midt i kortets øverste halvdel. Den stensatte bro ud for toldkammeret, der blev anlagt i forbindelse med en omfattende udvidelse af havnen i 1826-29, var den officielle adgang for de toldklarerende skippere, der blev sejlet ind i havnen, enten i deres egne både eller af byens færgemænd. Mange ankom dog via den store havnebro og måtte forbi byens eget toldkammer og videre ad Strandgade for at komme hen til Øresunds Toldkammer. Bogstaverne henviser til »Skibsklarerere, Skipperhuuse, Consuler og Vice Consuler«. Udsnit af håndkoloreret kort i Rigsarkivet.

ugen var de to forsyningskibe, hjuldamperne Mercator og Magicienne, ved at synke under bjergene af madvarer. Han havde set det. Den danske stat tjente tykt på den blokade. Der var ikke mere at diskutere!

I efteråret 1854 holdt præsident Franklin Pierce en tale i Kongressen, hvor han udtalte sig om Øresundstolden. Han var overbevist om, at amerikanerne med sindsro kunne forlange sig fritaget for at betale afgiften. Årsagen til dette var blandt andet, at man internationalt blankt indrømmede, at afgiften kun eksisterede som resultatet af særaftaler indgået mellem flertallet af de søfarende europæiske stater og Danmark.

Pierce bemærkede, at den 5. artikel i amerikanernes handelstraktat med Danmark bestemte, at de amerikanske skibe og deres ladninger ikke skulle betale højere told end de mest begunstigede staters skibe. Dette kunne anses for en stiltiende forpligtelse til, så længe traktaten varede, at underkaste sig en told, og Pierce mente derfor, at det aldrig kunne være nogen hindring for amerikanernes ret til at forlange fritagelse. Traktaten var designet til at vare i 10 år og derefter for et år ad gangen til den blev opsagt fra den ene eller den anden side.

Pierce mente, at selvom opkrævningsmetoden afveg fra den afgift, som tidligere blev betalt til »Barbareskstaterne« (Sørøverstater i Nordafrika ved Middelhavet), havde Danmark ikke nogen bedre undskyldning for at foretage den. Begge afgifter var i deres oprindelse intet andet end en afgift af en almindelig, naturlig ret, der blev påtvunget af dem, der dengang var i stand til at hindre en retmæssig fri adgang, men som nu ikke længere besad denne magt.

Talen endte med at Pierce foreslog at traktaten blev opsagt, hvilket Senatet godkendte den 14. april 1855.

Dét fik endelig vækket danskerne af deres tornerosesøvn. Gesandten i Washington, Torben Bille, fik ikke længe efter besked på at meddele Marcy, at man fortsat forsvarede retten til at opkræve sundtold med påstanden om at sundtolden var baseret på international lov ved ældgammel sædvane »immemorial prescription«. Retten til opkrævning havde eksisteret

længe før nogen traktat var indgået. Og hvis retten var baseret på traktater, betød det at de forskellige stater i Europa frivilligt havde indrømmet danskerne denne ret.

Marcy ignorerede Billes henvendelse, og gav via Bedinger den danske regering en sidste mulighed for at makke ret. Hvis danskerne ikke reagerede positivt, var Bedinger bemyndiget til at forlange traktaten ophævet og bede den danske regering om at anerkende dette via det danske udenrigsministerium. Han vidste at han havde traktaten, Folkeretten og princippet om retten til at færdes frit på et frit hav på sin side. Han var revnende ligeglad med pippet derovre ved Øresund, og budskabet blev forstået.

I samme øjeblik nogen sagde bøn, opgav danskerne modstanden og foreslog i efteråret 1855 samtlige interessenter, at man afholdt en kongres i København om sundtoldproblemet. Men den finte lurede Marcy omgående. Han skulle ikke nyde noget af at deltage i en kongres fordi denne tilsyneladende var baseret på hypotesen om at Danmark havde ret til at opkræve sundtolden, og at kongressen derfor skulle samles for at diskutere en erstatning for ophævelse af sundtolden. Det kunne lige passe at han deltog når man fornægtede den grundlæggende hypotese. Det var ikke nødvendigt at rejse til København for at forklare hvad princippet om at havet var frit for alle betød.

Endvidere kunne han ikke drømme om at deltage i magtspillet i Europa. Spørgsmålet ville ikke være »considered as one of commerce or money, but as a political one. This would be in accordance with the history of the Sound Dues, and with the part which they have performed in the politics of the north of Europe«.

Den danske regering havde i mellemtiden kontaktet de franske kolleger for at få noget hjælp og eventuelt også noget beskyttelse, hvis konflikten med amerikanerne udviklede sig. Og nogen hjælp fik danskerne. Dog ikke så helhjertet som man havde håbet. Kejser Napoleon sympatiserede nemlig ikke på nogen måde med danskernes behandling af holstenerne og de tysk talende slesvigere.

Franskmændene mente dog, at sundtolden var



Christian Albrecht Bluhme (1794-1866). Direktør for Øresunds Toldkammer og fra 1851 udenrigsminister. Træsnit af H.P. Hansen.

et alment europæisk anliggende, der ikke kunne afgøres mellem Danmark og en enkelt stat, og at man agtede at gøre denne holdning gældende hos de øvrige europæiske magter, der havde interesse i sagen. Måske ved en kongres!

Indtil videre udviklede konflikten mellem danskerne og amerikanerne sig, ganske ufarligt og teoretisk, til også at omfatte eventuelle krigeriske muligheder. I oktober 1855 meldte englænderne og franskmændene klart ud, at man søværts var solidariske med danskerne, hvilket fik adskillige avisskribenter til at svinde den humoristiske svøbe over amerikanerne. Thi ganske vist var den danske flåde helt nede på operetteplanet, og Kronborgs malmkanoner på nytårsfyrværkeriets, men amerikanernes flåde, contra de to stærkeste flåder i verden. Bare tanken var til at dø af grin over!

De forenede Staters flåde blev angivet til 75 skibe med 2.036 kanoner; men deraf var kun 50 skibe i stand til at gøre en eller anden form for tjeneste. Det var ganske vist besluttet at bygge seks stærke dampfregatter, af hvilke den ene,

»Merrimack« allerede var løbet af stabelen, og den anden, »Niagara«, bygget på Arsenalet i Brooklyn, næsten var klar. Sagkyndige påstod, at der ville gå år og dag, før de 6 dampfregatter blev klar. En væsentlig svaghed ved den amerikanske flåde lå i administrationens misbrug og navnlig officerernes ansættelsesvilkår, hvorved der blev taget mere hensyn til »gunst og protektion« end til dygtighed og fortjeneste. I 1855 fyrede man 35 kommandører, 39 kaptajner og 86 løjtnanter. Mange af dem havde hævet hyre i op mod 20 år uden at have forrettet aktiv tjeneste!

I 1855 var England/Frankrig fuldt beskæftigede i krigen mod Rusland på øen Krim. Omend det var fristende at benytte anledningen til at smyge udenom, rapporterede de danske gesandter i London og Stockholm og den engelske og svenske do i København, at der ingen vej var - udenom. Amerikanerne var hverken til at hugge eller stikke i.

I slutningen af oktober indså danskerne om-sider, at hvis de skulle redde ansigtet og anseelsen måtte man indbyde samtlige stater, der drev handel i Østersøområdet, til en kongres, der skulle indledes i København i løbet af november 1855¹. Samtlige magter fik tilsendt en depeche sammen med »en Memoire«, hvori der var et resumé over tingenes øjeblikkelige tilstand set med danske øjne.

De danske hovedaktører var udenrigsminister Ludvig Nicolaus von Scheele, finansminister Carl Christopher Georg Andræ, general-tolddirektør Wilhelm Carl Eppingen Sponeck og direktøren for Øresunds Toldkammer Christian Albrecht Bluhme.

Bluhme havde i perioden 1848-55 fungeret det meste af tiden som udenrigsminister, og Sponeck som finansminister. Medens han var finansminister havde Sponeck allerede i 1853 sørget for at samle materiale til en eventuel sag. I 1855 lå alt klar til brug.



I sundtoldens sidste år var der som vanligt stor travlhed i havnen. Uagtet sundtold eller ej, var der - i hvert fald så længe de store sejlskibe sejlede - behov for at ankre op på rheden for at tage fersk vand og proviant om bord. Maleriet skildrer travlheden omkring vandaf-tapningshuset (yderst til venstre) i 1855. Til venstre ses det sydlige hjørne af Øresunds Toldkammer, og til højre en del af skibsbyggerpladsen. Bygningen midt i billedet er karantænehuset for enden af toldkammerets såkaldte »Karantænebro«, der også er vist på kortet side 9. Maleri af C.F. Sørensen, Helsingørs Kongelig Privilegerede Skydeselskab.

Den danske regerings »Memoire« var en overmåde dygtig hælden vand ud af ørerne, hvor folkeret og bedyrelser af troværdig behandling af kunderne og opstramning af ligegyldige regler blev blandet sammen i en uskøn tiggersang, der endte med at danskerne foreslog en såkaldt kapitalisering af afgiften, dvs. at kunderne gik med til én gang for alle at betale sig ud af systemet simpelthen fordi det var så synd for dan-

skerne. På intet tidspunkt forestillede den danske regering sig, at amerikanerne kunne have ret i deres folkeretlige betragtninger. Tværtimod. I København var man overbeviste om at der både var folkeretlig og moralsk ret til at opkræve afgiften.

Overordnet betragtet var den danske holdning præget af selvbestaltet imperial ret til økonomisk vinding. På intet tidspunkt spores antydning af forståelse for det principielle i det amerikanske synspunkt. Da det endelig gik op for den danske regering at man ikke



W.C.E. Spønneck (1815-1888). Rigs greve, chef for toldvæsenet 1843, finansminister 1848.

havde ret meget at have sin arrogance i, krøb man fluks i skjul med et forhandlingsforslag, der gik ud på enten en revision af sundtolden eller en afvikling mod en passende kompensati- on. Det var aldrig på tale at fjerne afgiften pr. omgående uden yderligere vederlag.

Danskerne var så overbeviste om deres gud- dommelige ret til pengene, at de meget dygtigt fik overbevist resten af verden, minus ame- rikanerne, om dette. Der er et skær af noget næsten genialt i, at man udnævnte chefen for Øresundstolden, fhv. udenrigsminister Bluh- me, som chefforhandler. Det var stort set hans fortjeneste, at danskerne endte med at få en rigtig stor pose penge som plaster på det selv- forskyldte sår.

Sundtoldens fysiske udtryk

En sommerdag i 1850'erne kunne der snildt ligge 380 store sejlskibe for anker ud for Hel- singør. De fyldte så meget, at de nordligste lå foran Kronborgpynten og de sydligste nede ved Hven. De fleste af skibene var så store, at de havde mindst to eller tre master – mange havde fire. Fik vind og strøm denne uvirkeligt store flåde til at ligge med breidsiden mod land kunne den svenske kyst ikke længere ses!

Ombord i hvert skib var der ca. 50 mand. 19.000 mænd der var på vej til og fra med lasten fuld af alverdens varer. 38.000 øjne der spej- dede ind mod Kronborg og de lave huse. 380 skippere, der gjorde sig klar til at gå i land og betale toldafgift og bestille forsyninger. Færge- mænd, der susede ind og ud mellem skibene i deres store joller. Blæste det en smule, og var man tilstrækkelig tæt på, kunne man høre det eventyrlige sus i de tusindvis af liner og sejl.

Eller som den engelske avis Time's journalist skrev efter et besøg i Helsingør i foråret 1851: »Løjtnant Sandil af den danske marine, et me- get godt eksemplar af en søofficer, var så artig at skaffe os lejlighed til at bese vagttårnet (Kron- borg), til hvis top man når ad en kredsformig række af trapper indeni, som sætter musklerne i ens ben på en temmelig ubehagelig prøve. Men når man først er kommet derop, giver ud-

sigten fra den øverste platform erstatning for langt større anstrengelser. Sundet, der her kun er tre engelske mil bredt, flyder med svulmende strøm mod syd. For vore fødder ligger Citadel- let med små maddiker af soldater, som kryber ind og ud af deres dværgatige barakker, hele staden Helsingør og en skovrig egn med hvide villaer og bønderhuse, med mørke skove i bag- grunden, medens det hele skinner muntert i for- årssolens stråler. Så langt som øjet kan række til søs, ser man hele flåder af skibe, som udbreder deres sejl for at klare det snævre stræde mellem den svenske og danske kyst. Store skibe med tømmer fra Riga, Memel og Danzig, der for en frisk kuling holder op mod strømmen og kniber op i vinden indtil de krænger ligesom sejl- båd- e, sværgattede preussiske brigger som krydser ned mod Østersøen, snavsede russere, hvis talg og huder man næsten kan lugte, når man står en mil i læ, smakker og kystfartøjer med gule, røde og brune sejl, som krydser frem og tilbage.



Alt vækker forestilling om handel og travlhed, som næppe kan overgås af det syn, som glæder den hjemvendende englænders hjerte, når han passerer »Dynerne« en smuk dag, når det kuler op, og en hel flåde af koffardiskibe letter anker.

De danske er meget nidkære over denne told, og det er med rette, thi ingen ønsker at se en sag undersøgt, som bringer ham gode penge, de påstår, at intet skib går glip af begge dele, og opholdes meget længe. Hvorledes det nu end forholder sig, var det et smukt syn at se ethvert skib, som nærmede sig Citadellet, hejse flag for at vise, til hvad nation det hører, og bakke sine mærsejl eller endog beslå dem og kaste anker, medens tolden blev betalt, og derpå sætte sejl for at indhente den forsømte tid.

Over denne travle scene hævede sig Sveriges høje banker med den vakre stad Helsingborg med sit gamle tårn og en strækning af skønne høje, bedækkede med træer og begrænsede af blå bjerge langt mod nord, og den hele udsigt med de glinsende vande, det friske grønsvær, den klare himmel og de forbisejlende skibe var en af de mest livlige, jeg nogensinde har nydt.«

I havnen vrिमlede matroser, skippere, færgemænd, kontorfolk, dagdrivere, toldboddragere og havnesjovere. Kagekoner og sælgkællinger falbød deres varer. Ud for landingspladsen i bunden af havnen og henne ved bolværket omkring vandkompagniets lille doriske tempel med vandhaner hvorfra slanger førtes ned til vandfadene lå snesevis af både.

Grøntsager, slagtet kød, fustager med nedsaltet flæsk, brændevin-sankre og sække med kartofler blev langet ned i færgejollerne fra den til-

*Den foretagsomme engelske købmand, John S. Diston jun. fik i 1790 malet og ophængt sin skydeskive i Helsingørs Kongelig Privilegerede Skydeselskab. Han havde valgt vagtskibet på rheden som motiv og et vers lydende:
Wort Konge Huus Leve Og hver Landet har kjær
Dets Fiender Bæve Dem hændes som ser
Wort Skibsfart Forøges, Wort Selskab Bestaa
Wore Havne besøges til Werdner forgaar.*

syneladende endeløse række af trækvogne. De finere sager, vin og tobak, kom skipperen selv med, når alt var parat og matroserne sad ved årerne og ventede.

Travlheden i de smalle gader, værtshusene der sydede, duftene fra bryggerierne og brænderierne og bagerne og slagterne og heste, der lettede sig, og folk der svedte tran og alt det andet, der fik byen til at koge. Det var ud over alle grænser mageløst!

Vagtskibet på Helsingør Rhed

Siden 1571 lå der altid et vagtskib, som regel en fregat, om sommeren på Helsingør rhed. Efter 1807 (da englænderne konfiskerede den danske flåde) måtte man nøjes med et mindre skib som f.eks. en brig eller en korvet. Skibet ankom i reglen den 1. april og sejlede tilbage



til København i december.

Skibets position var »efter Snekkerstens pynt i VSV ¼ V og Kronborgs højeste tårn i NNV, på 11 favne vand, et par tusinde alen ud for havneindløbet«.

Fortøjet med to meget kraftige ankre lå skibet fast hele sæsonen. Og fordi det lå meget udsat blev det påsejlet jævnlige. Positionen var også særdeles udsat for vind og vejr. Under en kraftig storm den 1. november 1837 sprang fortøjningerne for briggen »Møen«. Skibet drev ind mod sydmoden, som det ramte så hårdt at molen måtte repareres og skibet ophugges.

Besætningen ombord var kaptajnen, fire løjtnanter, en kirurg, en forvalter og ca. 80 menige. Instruksen var enkel; der skulle føres opsyn med alle fartøjer og både i sundet og forhindres toldsvig og smugleri. Skibets chalup skulle kontrollere farvandet, dog kun så langt som Kronborgs kanoner rakte. Man skulle også sørge for at intet skib forlod rheden uden at klarere. Man skulle holde øje med færgemændene, når de fiskede ankre op. Besætningen hjalp kommandantskabet på Kronborg med at fange desertører fra garnisonen, og man afgav tre mand til Toldkammeret i den travle tid. I havnen fungerede en af officererne som inspektør for at forhindre slagsmål.

Hver morgen blev der affyret et vagtskud som var signal til, at skibene måtte passere toldlinien. Samme procedure om aftenen blot omvendt. I april og september var det klokken tre om morgenen og klokken ni om aftenen. I maj-august var det klokken to og klokken ti. I oktober-december var det klokken fire om eftermiddagen og klokken otte om aftenen.

Efter 1838 angav vagtskuddet klareringstidens begyndelse og afslutning: April-oktober klokken fire og klokken ti. November-december klokken seks og klokken otte. Den 3. april 1844 meddelte Det kgl. Admiralitets og Commissarie Collegium, at fra og med den 23. april samme år ville vagtskibet dagligt, når det lå på positionen, med en nedfaldende kugle signalere det øjeblik når »middelmiddag« indtraf i Greenwich, således at skibsførerne kunne justere deres ure. Vagtskibet var derfor blevet

udstyret med stabile kronometre. Enhver skibsfører havde adgang til at kontrollere sine ure ombord i vagtskibet.

Det var bestemt ikke nogen loppetjans at være kaptajn, især ikke i den sidste del af perioden (efter 1820), hvor antallet af passerende skibe eskalerede voldsomt. Han havde travlt med at samarbejde med toldkammeret, magistraten i Helsingør, kommandantskabet, karantænevæsenet, toldvæsenet, kystpolitiet og færgelavet. Instruksen påbød ham at »optræde forsigtigt, mildt og sagtmodigt, som fredsdommer og ikke som politimester«. Men jobbet var trods alt særdeles eftertragtet. Kaptajnen boede i reglen i Helsingør, og han fik for hvert passerende skib udbetalt, hvad der årligt svarede til cirka 4.000 rigsbankdaler, hvilket i nutidskøbekraft svarer til cirka 9.216.000,00 kroner². Derfor blev han skiftet ud hvert år således, at så mange som muligt havde lejlighed til at supplere den almindelige gage.

Vagtskibet var også en fast del af det bedre helsingøranske borgerskabs sommerforlystelser. Officererne var velkomne i husene og gjorde gengæld med baller for de unge og middage for de ældre ombord. Gæsterne blev hentet i skibets flagsmykkede barkasser og chalupper med hvidklædte roere og gallaklædte officerer ved roret. På dækket dansede man under solsejl og spiste ved lange borde. Blålys blev tændt, signalraketter affyret, og der var ingen ende på hvor mondæne man var.

Bum-bum

I nutiden er himlen over Helsingør og resten af Nordsjælland stille. I ny og næh triller en hyggelig sportsflyvemaskine forbi, og om sommeren kommer veteranflyveklubbens gamle DC-3 maskine brummende en gang om ugen. Redningshelikopterne er flyttet over til Jylland og skulle en jetjager forville sig forbi, hører det absolut til sjældenhederne. Næh, da var der anderledes gang i sagerne indtil for nu kun 25 år siden. Næsten døgnet rundt var der overflyvninger og ofte i lav højde. Så var det en svensk Draken-jager, der lige skulle markere grænsen.

Så var det et par danske jagere, der svirpede ned over den konstante trafik af sovjetiske krigsskibe og spiontrawlere.

Tro endelig ikke at det var meget bedre i sundtoldtiden. Nok havde man ikke hidsige jet-jagere, men krudt og kugler kunne vel gå an. Og man var ikke fedtede med varerne. Man saluterede for hinanden, for Kronborg, for flaget for alt muligt og umuligt og alle gjorde det og ingen behøvede heller ikke dengang tænke på hvad det kostede.

Lørdag den 21. juni 1856 kunne man i »Helsingørs Avis« læse følgende ikke ualmindelige referat: »Det engelske Linieskib Cresty ankom igaar Morges her paa Rheden og skal, efter at have forsynet sig med Kul, afgaae til Kiel for at afhente den engelske Minister, Lord Dalhousie, til Petersborg.

Den preussiske Eskadre, bestaaende af Fre-gatten Thetis, Korvetten Amazone, skonnerten Frauenlos og Skrue-Korvetten Danzig, lagde sig i Torsdags Eftermiddags ind her paa Rheden. Igaar Formiddags ankom hertil med Hamlet³ Prinds Friedrich af Hessen med Gemalinde, Prindsesse Anna og aflagde et Besøg ombord hos Prinds Adalbert, som commanderer Eskadren. Om Eftermiddagen gik de fyrstelige Personer iland og bærede igaar Aftes hs. Exl. Geheimeraad Bluhmes Familie med deres Nær-værelse, hvorpaa Prinds Adalbert atter gik ombord. Prinds Friedrich og Gemalinde overnattede her og afreiste i Formiddags overland til Kjøbenhavn.

Igaar gjenlød Sundet her den største Deel af Dagen af Kanonade; i Anledning af Dronning Victorias Thronbestigelsesdag gav det engelske Linieskib kl. 12 Kongesalut, hvilken besvaredes af samtlige Orlogsskibe paa Rheden; da Prinds Friederich med Gemalinde senere gik ombord i Korvetten Danzig, saluteredes de af ethvert Skib, der passeredes, med 21 Skud, med hvilken Salut de ligeledes honoreredes af ethvert preussisk Skib, som de derpaa efterhånden besøgte, og endeligen gjentoges samme Salut, da de fyrstelige Personer gik iland; slutteligen saluterede Korvetten Danzig, mellem kl. 7 og 8, først det engelske Linieskib med 21

Skud, og dernæst Vagtskibet ligeledes med 21 Skud og Kronborg Fæstning med 9 Skud til Tak for den Opmærksomhed, der var viist de fyrstelige Personer.«

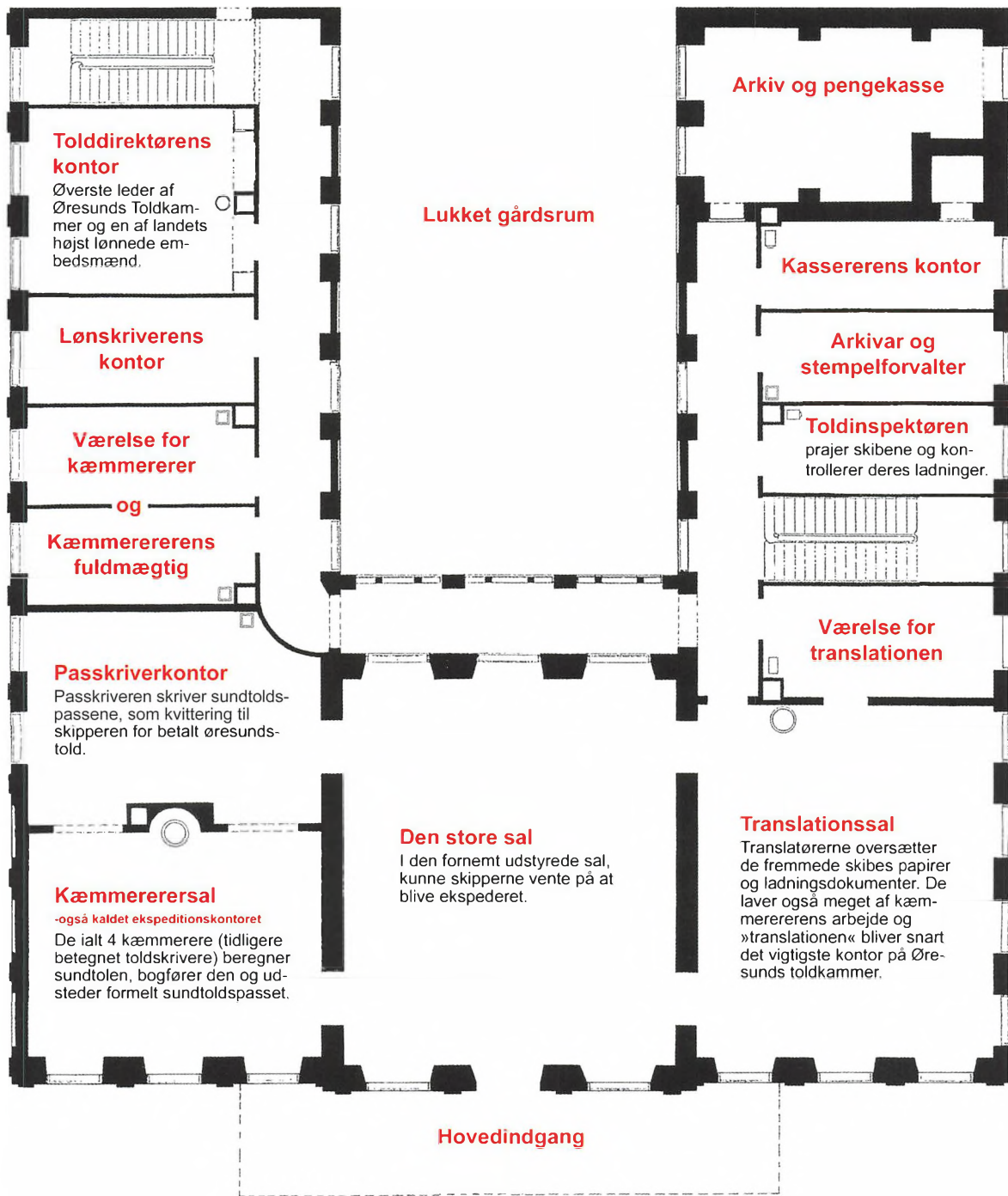
Og da en kongesalut menes at være på 27 skud, blev der nok brændt i omegnen af 339 kanonslag af den dag på Rheden – uden høreværn!

Vi lurepasser!

Det preussiske ministeriums halvofficielle organ »Kreuzzeitung« havde adskillige gange i løbet af det tidlige efterår 1855 udtalt sig positivt til fordel for danskerne i sundtoldspørgsmålet. Især anerkendte man, at danskerne retmæssigt tilkom afgiften, og, at en afløsning kun kunne fremkomme ved at acceptere en rimelig erstatning som den preussiske stat ville støtte. Samtidig fandt man den amerikanske regerings optræden både beklagelig og forkastelig. Det skulle meget hurtigt vise sig, at preusserne var fulde af løgn.

Avisen New York Herald bragte den 3. oktober 1855 en historie, der klædte preusserne totalt af. I artiklen blev Pierce bebrejdet, at han, uden Marcy's vidende, havde givet de amerikanske ambassadører hemmelige instrukser, og at han modtog og videregav vigtige depecher uden at give Marcy besked.

Da Pierce i sommeren 1855 var på sit landsted i Virginia, modtog han en sådan depeche fra ambassadøren i Rusland, stadig uden at give Marcy besked. I indholdet, der blev offentliggjort den 1. oktober i Washington, refererede ambassadøren enkeltheder af samtaler han havde med den preussiske premierminister under sit ophold i Berlin. Preusseren havde udtrykt sin varme deltagelse i sagen mellem Danmark og De forenede Stater. Han lod ambassadøren forstå, at Preussen forberedte sig på at støtte De forenede Stater under en eventuel intervention fra Frankrigs og Englands side. Glæden i Kjøbenhavn over at preusserne måske endelig var færdige med at skumle over deres forsmædelige deltagelse i treårs-krigen var særdeles kortvarig. Til gengæld vidste man igen, hvor man præcist havde preusserne.



Øresunds Toldkammer var byens største arbejdsplads, der ikke kun beskæftigede op mod 50 personer, men også genererede adskillige arbejdspladser rundt omkring i byen. Her er en grundplan af det i 1830-31 udvidede toldkammer med angivelse af de forskellige kontorer. Rekonstruktion af Lars Bjørn Madsen 1984.

New York Herald opfordrede forøvrigt i slutningen af november den amerikanske regering til at vise »ædelmodighed mod den svagere part« ud fra den betragtning, at man ikke kunne forvente, at danskerne ville risikere at tabe ansigt, hvis deres regering gav efter for den amerikanske regerings krav.

Striden havde forøvrigt den pudsige sideeffekt, at den engelske regering forstærkede flåden i Vestindien. Man forestillede sig, at amerikanerne kunne finde på at occupere Sanct Thomas som et slags pant, hvis danskerne med magt tvang de amerikanske kaptajner til at betale sundtold. Den almindelige mening var, at man kunne forvente næsten hvadsomhelst af Pierce og hans regering; et uventet kup f.eks. mod Cuba, Domingo, Centralamerika eller altså Sanct Thomas.

Vi betaler!

Den 4. januar 1856 indledtes konferencen i København. Bluhme præsenterede de delegerede fra Sverige, Norge, Frankrig, England, Østrig, Preussen, Belgien, Spanien, Holland og Rusland for regeringens forslag: sundtoldens afløsning, normen for afløsningsbeløbets fordeling, samt det beløb, regeringen anså som et rimeligt vederlag for toldens ophør. Beløbet var forøvrigt ved månedens udgang sat til 35 millioner rigsbankdaler. Omregnet, i forhold til ufaglært løn/købekraft 1834/2013, svarer beløbet til 80 milliarder og 640 millioner nutidskroner plus en sjat!

På et møde den 2. februar blev deltagerne orienteret om beløbets størrelse. Rusland og Sverige/Norge accepterede som de eneste det danske forslag om afløsningens princip og den foreslåede fordelingsmåde. Alle andre var utilfredse med forslaget. Derfor endte det med, at alle rejste hjem, og det næste møde blev først holdt den 9. maj.

Den svenske kong Oscar, der var særdeles skandinavisk orienteret, udsendt et cirkulære til samtlige sine gesandter, som beordrede dem til at meddele de regeringer de var akkrediterede hos, at det danske forslag var i fuldendt

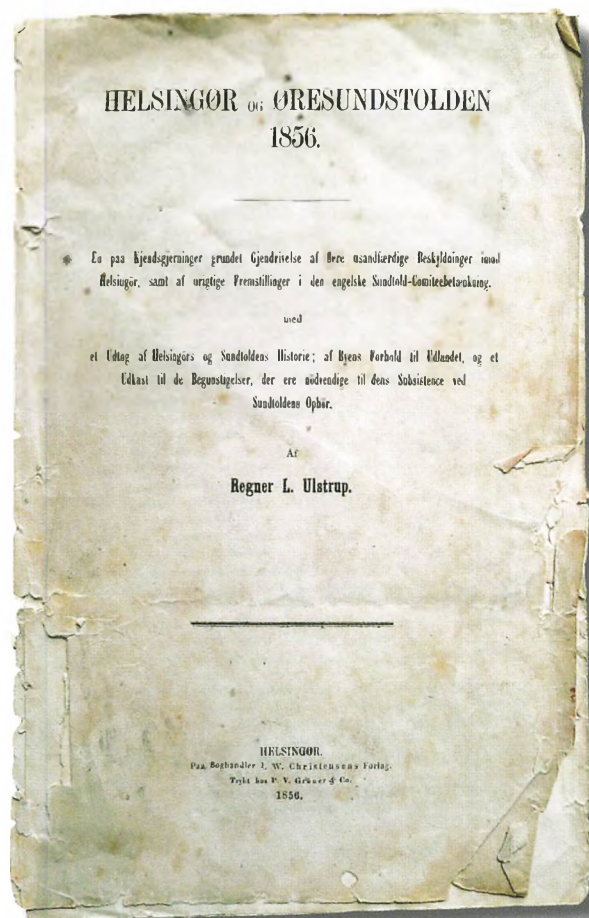
overensstemmelse med det svensk/norske ønske og at man derfor anbefalede alle at vedtage forslaget.

Den 14. april 1856 oprandt, hengik og blev til den 15. april uden at noget skete. Kronborgs kanoner var tavse. Den amerikanske flåde lå hvor den plejede. De amerikanske skibe sejlede. Krigen mellem danskerne og amerikanerne brød alligevel ikke ud. Det viste sig, at den amerikanske regering havde afslået at give kaptajnerne instrukser om, hvordan de skulle forholde sig til sundtolden. Det blev overladt til de enkeltes afgørelse, om de ville betale eller ej.

I maj ændrede den amerikanske regering dog holdning og indvilgede i indtil videre at betale sundtold, dog under fortsat protest mod sundtoldens princip. I slutningen af juni kom det frem, at amerikanerne, på et dansk ønske, den 15. juni, havde accepteret en forlængelse af sundtoldtraktaten i et år på den betingelse, at de amerikanske skibe betalte under protest, og at selve spørgsmålet blev ordnet i løbet af dette år internationalt.

Årsagen til at amerikanerne forlængede traktaten var prosaisk. Selvom de amerikanske skibe slap gennem Øresund uden at klarere, var de med stor sandsynlighed blevet afvist i de russiske havne, hvor langt de fleste var destineret til. Sagen var nemlig den, at Helsingør også var karantænestation for russerne. Havde skibene ikke papirerne i orden fra Helsingør, fik de simpelthen ikke adgang til russisk område, hvilket amerikanerne af denne grund selvfølgelig ikke kunne beklage sig over.

I oktober 1856 afgav komiteén en betænkning, der efter en kortfattet historisk redegørelse, konkretiserede, at »sundafgifterne i sig forene de mest forkastelige sider af handelsbyrder«, »de virke ujævnt, forårsage betydeligt tidstab og mange unødvendige udgifter til opkrævning af en forholdsvis ringe indkomst«. Det var altså på høje tid at droppe de afgifter. Også fordi danskerne havde monopol på samtlige praktiske handelsruter fra Nordsøen til Østersøen. Resultatet af denne magtposition var, at så længe sundtolden kunne opkræves, kunne man altid beskytte denne »ved at lægge



HELSINGØR OG ØRESUNDSTOLDEN
1856.

En paa Kjøbsgjæringer grundet Gjendrivelse af flere usandfærdige Beskyldninger imod Helsingør, samt af urigtige Fremstillinger i den engelske Sundtold-Comiteebetænkning.

ved

et Udtog af Helsingørs og Sundtoldens Historie; af Byens Forhold til Uldvædet, og et Udkast til de Begunstigelser, der ere nødvendige til dens Subsistens ved Sundtoldens Ophør.

Af

Regner L. Ulstrup.

HELSINGØR.

Paa Bøghandler J. W. Christensens Forlag.
Trykt hos P. V. Gleason & Co.
1856.

en betydelig transittold på varer, der over land gå gennem dets territorium« og »såsnart der er bleven åbnet en jernbane gennem dets territorium, er der blevet pålagt transittoldafgifter, der ved deres størrelse praktisk virke som en beskyttelse af sundtolden«. Her hentydes til, at godstransporten på f.eks. jernbanen Hamborg-Lybæk blev belastet af den høje transittold. Derfor anbefalede man, at »der sikres transitthandelen i enhver del af det danske territorium samme frihed«.

Det var noget af en besk pille, den danske regering måtte sluge. Til gengæld var andre delelementer, og især betænkningens afslutning acceptable. Man fremhævede, at flere af vidnerne havde erklæret at de beregninger, danskerne havde fremlagt, tilsyneladende var til at stole på, og at der ingen indsigelser havde været mod den foreslåede afløsningssum. Som

Adskillige redegørelser for og imod, og kommentarer til sundtoldens ophør, blev trykt og udgivet i sundtoldens sidste leveår. Her er det konsul og købmand, byrådsmedlem Regner Lauritz Ulstrup, der i 1856 udgav sine »Kjendsgjæringer grundet Gjendrivelse af flere usandfærdige Beskyldninger imod Helsingør, samt af urigtige Fremstillinger i den engelske Sundtold-Comiteebetænkning«.

afslutning mente man, at der skulle træffes en afgørelse så hurtigt som muligt, da ellers det danske krav meget naturligt ville forøges i takt med at toldbeløbene voksede.

Bortset fra, at englænderne, franskmændene og russerne forhandlede de sidste tre måneder af 1856, skete der intet officielt. I begyndelsen af januar 1857 var man færdige. På et møde den 3. februar forelagde de tre landes delegerede deres fælles forslag, som gik ud på at man stort set tiltrådte det danske forslag. Og dette var man i sin helhed enige i.

Den 15. februar forelagde udenrigsministeren kongen de tre magters forslag vedlagt Bluhmes betænkning med kommentarer til, hvad der kunne accepteres eller burde ændres. Samme dag underskrev kongen.

Konferencen afholdt endnu fire møder, den 16. februar, den 7. marts, den 12. marts og den 14. marts. Bluhme indledte det første møde med at gennemgå de punkter danskerne mente burde ændres.

Under de følgende tre møder var det petiteser, der kom frem under eventuelt. Som helhed blev samtlige danske forslag accepteret. Sverige-Norges og stormagternes delegerede udtalte, at man ville gøre alt for at få alle de afløsningspligtige stater til at ratificere konventionen.

Da det blev klart at de europæiske stater var villige til at erstatte sundtolden med et stort beløb, besluttede den amerikanske regering at betale sin andel. Den 15. april blev en traktat aftalt mellem udenrigsminister Lewiss Cass og Torben Bille i Washington. Og så var det overstået! Danskerne fik lov til at forlade scenen med penge og æren i behold, og naboerne blev fri for at betale den fjollede afgift.

Den 14. marts klokken 21:00 indledtes konferencens afsluttende møde i Bluhmes lejlighed i Prins Christians palæ i Amalienborg. Tilstede var; den danske kommissær, de delegerede fra Østrig, Belgien, Frankrig, Storbritanien, Hannover, Mecklenburg-Schwerin, Oldenburg, Nederlandene, Preussen, Rusland, Sverige/Norge og de frie Hansestæder.

Da fuldmagterne var udvekslet og traktaten underskrevet, tog den franske minister Dotézac ordet og rettede på alles vegne en varm tak til Bluhme. Senere på året, da de separate traktater blev underskrevet, udvekslede man naturligvis også ordener. Bluhme fik sin udmærkede part. Også hjemlandet takkede ham for det enorme arbejde, han havde præsteret ved at udnævne ham til Ridder af Elefanten.

Den 2. april ankrede vagtskibet, korvetten SAGA, under kommando af kaptajn løjtnant Bjelke op på Helsingør Rhed for at fungere som en interimistisk filial af Øresunds Toldkammer. Her kunne de skibe, der tilhørte stater som ikke havde ratificeret tractaten, blive klarerede i overensstemmelse med den underskrevne protokol.

Hva' nu?

Selvfølgelig gik helsingoranerne i panik, da Sundtolden var fjernet og de ubrugelige typer i den nu overflødige forvaltning smidt på porten. Fra forkælet og urørlig navlebeskuende, i løbet af en enkelt nat, var mere end de forkælede kunne kapere; de satte sig simpelthen på den dertil indrettede og skreg på bistand.

I Rigsrådet, der var indkaldt ekstraordinært den 3. april 1857, meddelte præsidenten at han havde modtaget bønsskrifter fra kommunalbestyrelsen, skibsklarererne og færgelavet samt et forslag fra folketingets formand, Rotwitt⁴, om en kommission, der skulle undersøge mulighederne for at hjælpe den betrængte by.

I Kommunalbestyrelsens henvendelse stod der blandt andet: »Med eet slag og faa dages varsel berøvet sit hovederhverv ser denne by, der tæller over 9000 indvaanere, kun en mørk fremtid i møde. Helsingør har hverken skove,

jorder eller andre ejendomme af nogen betydning, hvis reventer væsentlig kan lette de kommunale udgifter. Af kommuneafgifterne har de ved Øresunds Toldkammer ansatte embedsmænd og sundklarerere hidtil udredet henimod en trediedel. Deres indtægter og skattevne vil nu formindskes, og byrden kan ikke lægges over på byens andre indvaanere.«

Ved Rigsraadet's 2. behandling den 16. april af Rotwitt's forslag, blev dette vedtaget med 58 stemmer mod 4. Kommissionen, der bestod af generaltolddirektør Sponneck, departementsdirektør Schovelin fra Finansministeriet og kommandør Prøsilius, inspektør for Færgelavet, blev nedsat den 1. august og afsluttet den 13. marts 1858. Ret meget opnåede helsingoranerne imidlertid ikke. Samtidig med at kommissionen begyndte sit arbejde, var en usædvanlig barsk international valutakrise brudt ud.

Da markedet brød sammen, gik det - præcis som i 2008 - hurtigt og brutalt; inden udgangen af 1857 var 109 danske firmaer gået fallit og 43 var sat under administration.

I Helsingør var alt tilsyneladende helt normalt, hvilket selvfølgelig blev bemærket i København. Man begyndte så småt at lægge afstand til det nordsjællandske hyleri. I Sparekassen for Helsingør og Omegn blev der, i løbet af efteråret 1857, kun afviklet 28 konti, heraf var to skibsklarerfirmar med henholdsvis 2.000 og 4.000 rdl., og seks dødsboer og fallitter, »hvis Midler Skifteretten hade staaende i Sparekassen og i Aarets Løb fik udbetalt med c. 27.000 Rdl.«. Ingen af de skibsklarerfirmar, der blev afviklet, gik fallit. Der var faktisk kun et par småhåndværkere, der, på helt ordinær manér, gik fallit. Havnen var stuvende fuld af skibe, og begge værfter var overbebyrdede. Handlende og håndværkere af enhver art havde rigeligt at lave.

Men kommunalbestyrelsen gjorde skam alligevel, hvad man kunne for at holde liv i klagesangen til Rigsraadet: »I det Tidsrum, der er forløbet, er Virkningerne af Sundtoldens Aflysning allerede paa sørgelig Maade fremtraadt, idet den forrige Travlhed og Virksomhed er afløst af Stilhed og Næringsløshed hvorhos

Til
det høie Rigsraad!

Ued Oresundstoldens Afløsning rammes Helsingørs By af et Slag, der truer med paa engang aldeles at tilintetgjøre dens Velvære, idet den med Sundtoldens Ophor taber sit Hovederhverv, ja sit saa godt som eneste Erhverv. Det ligger i Tingens Natur, at dette Slag, med alle dets sørgelige Følger, haardest og føleligst rammer de af Byens Indvaanere, der aldeles udelukkende have haft deres Erhverv ved Sundtolden, og blandt disse navnlig Medlemmerne af Helsingørs Færgelaug, der netop troligen have bidraget deres til at lette Staten Opkrævningen af Tolden og derved ofte sat Livet i Fare.

Det er os bekjendt, at Lauget vil indgaae med et Andragende til det høie Rigsraad om af Staten at erholde nogen Godtgørelse for Tabet af dets Erhverv, et Andragende, vi ingen Tvivl nære om vil af det høie Rigsraad findes at have ei alene Billighed, men og Retfærdigheden i fuldeste Maade for sig.

Undertegnede ere ikke Færgemænd, det vil sige vi have endnu intet Laug erholdt, skjøndt flere af os staae nær for Tour til at erholde et saadant; men da den samme Skjæbue, der rammer selve Færgemændene, ogsaa rammer os, troe vi, at hvad der taler for, at en saadan Godtgørelse bliver dem tildeelt, ogsaa i Et og Alt finder sin Anvendelse paa os, og det maaskee endog i en høiere Grad. Vi have nemlig Alle i en kortere eller længere Tid, Nogle endog i en meget lang Aarrække, bestyret Færgelaug, enten for en Færgemands-Ene eller for en Færgemand, der paa Grund af Alder eller Svagelighed ikke længer er istand til selv at fare. I denne vor Stilling have vi, imod en ringe Andeel af Fortjenesten, saagodtsom ene baaret Byrdene og Besværet, og i Et og Alt udført en Færgemands Function, ene og alene i Haab om, engang selv at opnaae et Laug og blive Færgemand; uden Udsigten til at opnaae dette, vilde vi naturligviis ikke i vor unge og kraftfulde Alder, da vi med Lethed vilde have kunnet bane os en anden Erhvervsbane, være indtraadte i en saa lidet fordelagtig og moi sommelig Stilling som Færgelaugsbestyrer.

Nu da vi alle have naaet en mere fremrykket Alder, tildeels ere Familiefædre og have Kone og Børn at forsørge, see vi os med Et aldeles berøvede Udsigten til at opnaae det Maal, hvorefter vi hele vort Liv have stræbt, for Opnaelsen af hvilket vi hidtil have tilsidesat egen Fordeel og opoffret vor Ungdom og Kraft.

Sandtlig en sørgelig Skjæbue paa engang uden egen Brøde, men kun fordi høiere hængende hensyn medføre det, at miste ei alene sit Erhverv, men ogsaa sit Fremtidshåb, i en saa høi Alder og Forhold, der gjør det saare vanskeligt, ja næsten umuligt, at opnaae sin Livsbane.

I denne vor lidet trøstelige Stilling har det høie Rigsraad med Andragende maatte blive tilstaaet Medlemmerne af

Helsingørs Communalbestyrelses allerunderdanigste Ansøgning til Hans Majestæt Kongen om Begunstigelser for Helsingørs Commune i Anledning af Sundtoldens Afløsning:

Allernaadigste Konge!

Da det for omtrent 2 Aar siden var blevet bekjendt, at Deres Majestæt havde besluttet at aabne Underhandlinger angaaende Afløsningen af Sundtolden, og at de fra Danmarks Side gjorte Forslag vare tiltraadte af flere fremmede Regjeringer, følte Helsingørs Indvaanere fuldvæl, at denne Sag i høieste Grad berørte saavel deres egne som Communes Interesser, og at dette Samfund vilde gaae en mørk Fremtid imøde, dersom det ikke erholdt virksom Hjælp fra Regjeringens Side, idet mindste indtil Forholdene igjen havde ordnet sig. Communalbestyrelsen tillod sig desarsag allerede at lade undersøge Forholdene heri Byen og de Foranstaltninger, som fra Regjerin

Da det for omtrent 2 Aar siden var blevet bekjendt, at Deres Majestæt havde besluttet at aabne Underhandlinger angaaende Afløsningen af Sundtolden, og at de fra Danmarks Side gjorte Forslag vare tiltraadte af flere fremmede Regjeringer, følte Helsingørs Indvaanere fuldvæl, at denne Sag i høieste Grad berørte saavel deres egne som Communes Interesser, og at dette Samfund vilde gaae en mørk Fremtid imøde, dersom det ikke erholdt virksom Hjælp fra Regjeringens Side, idet mindste indtil Forholdene igjen havde ordnet sig. Communalbestyrelsen tillod sig desarsag allerede at lade undersøge Forholdene heri Byen og de Foranstaltninger, som fra Regjerin

Da det for omtrent 2 Aar siden var blevet bekjendt, at Deres Majestæt havde besluttet at aabne Underhandlinger angaaende Afløsningen af Sundtolden, og at de fra Danmarks Side gjorte Forslag vare tiltraadte af flere fremmede Regjeringer, følte Helsingørs Indvaanere fuldvæl, at denne Sag i høieste Grad berørte saavel deres egne som Communes Interesser, og at dette Samfund vilde gaae en mørk Fremtid imøde, dersom det ikke erholdt virksom Hjælp fra Regjeringens Side, idet mindste indtil Forholdene igjen havde ordnet sig. Communalbestyrelsen tillod sig desarsag allerede at lade undersøge Forholdene heri Byen og de Foranstaltninger, som fra Regjerin

Også byens ærværdige og betydelige Færgelaug gik i aktion og skrev i april 1857 et åbent brev til rigsrådet, hvor man anmodede om en godtgørelse for tabet af et betydeligt erhverv i byen:

»Nu da vi alle have naaet en mere fremrykket Alder, tildeels ere Familiefædre og have Kone og Børn at forsørge, see vi os med Et aldeles berøvede Udsigten til at opnaae det Maal, hvorefter vi hele vort Liv have stræbt, for Opnaelsen af hvilket vi hidtil have tilsidesat egen Fordeel og opoffret vor Ungdom og Kraft.«

Brevet var underskrevet inspektøren ved færgelaug, kommandør af søetaten, C.L. Prøsilius.

Herunder ses kommunalbestyrelsens anmodning af samme karat til kongen, trykt den 5. august 1858.



mange af Byens Embedsmænd og Indvaanere har forladt Byen, hvis faste Ejendomme som en følge deraf er sunket betydelig i Værdi og tildels staar ledige«.

I efteråret 1857 var kommunens pengesager en rodebutik. Ikke fordi byen var ved at gå fallit, men fordi flertallet af byens rigeste borgere undlod at betale skat med det lumske håb at kommunens nødråb til indenrigsministeriet om hel eller delvis skattefrihed blev bevilget. Kommunen var ikke selv for god; den endelige vedtagelse af budgettet blev udskudt i det uendelige indtil Amtet tilsidst måtte skrue bissen på og forlange tallene på bordet; kommunen skulle bruge 43.490 rdl. og det beløb var selvfølgelig ikke til stede!

Rådmand Gad foreslog derfor, at man skulle gøre skatteansættelsen så lav som mulig, dække mankoen ved at sælge ud af diverse aktiver og betale et opsagt lån i Sparekassen med resten

I færgemændenes skur på søndre mole gik livet sin vante gang, også efter sundtoldens ophør, om end Færgelaugget ømmede sig højlydt. Skuret lå yderst på molen, og tegneren og maleren Peter Tom-Petersen har flere gange skildret stemningen herinde, her ved et maleri fra 1883. Færgemændene venter på tur, mens de fordriver tiden med at ryge, drikke en øl og spinde en ende. Over tagbjælkerne ligger sejl og årer. Affotografering: Carsten Nielsen.

af aktiverne. Når kassen var tom, og alle kunne se hvor ussel det stod til i Helsingør måtte staten da hjælpe de betrængte!

Foreslaget blev ikke vedtaget. Man gav Sparekassen aktiver i pant for det opsagte lån, lignede halvdelen af udgifterne på borgerne og ville så dække resten ved et lån af statskassen. Amtet sagde nej! Man havde værsgo' at ligne hele molevitten på borgerne, hvis samlede indtægt var ca. 800.000 rdl. Man nåede altså helt

op på en skatteprocent på gennemsnitlige fem procent, hvad der i datiden var formidabelt.

Også de handlende ømmede sig i deres henvendelse til Rigsraadet den 15. marts 1858: »Øresundstoldens Afløsning, hedder det her, har fremkaldt saa ødelæggende Tilstande for baade det hele og den enkelte, at Hjælp behøves, naar Forandringens Følge ikke skal blive den, at Helsingør rystes i sin dybeste Grundvold, at Næringsvejene standser, at dens Borgere ødelægges, og at Byen reduceres til en forarmet og næringsløs Kommune. – Det høje Rigsraad vil sikkert i Betragtning af vore bebrængte Forhold tage Frihavns-Spørgsmaalet under Behandling endnu i nærværende Session og ikke skilles, førend Helsingørs Skæbne har fra Rigsraadets Side fundet sin Afgørelse.«

Man foreslog, at Helsingør skulle have status som frihavn og altså fortsat være et samfund isoleret fra statens almindelige toldområde med fridok og frilager og hele molevitte. Man drømte om en tilbagevenden til de glade dage under sundtolden med ubegrænset adgang til alverdens delikatesser, vine, spirituosa og hvad der ellers hørte til et ordentligt helsingørsk hjem.

Ingen ligefrem elskede helsingoranerne i foråret 1858. Den ubehagelige sandhed er, at Helsingør uden sundtold havde samme værdi for staten som enhver anden by i provinsen. Der var ikke investeret nævneværdigt i industri. Kun en enkelt købmand drev skibsfart. Kronborg havde for længst mistet sin militære værdi. Og uden sundtold ville en kostbar havneudvidelse med stor sandsynlighed være uden betydning, hvilket udviklingen siden gav kritikerne ret i. At byens førende forretningsfolk ikke havde benyttet de seneste 20 års glimrende konjunkturer til at investere kunne aldrig blive statens problem. Der var faktisk ingen grund til at behandle helsingoranerne anderledes end andre af landets provinsbyer derude for enden af en landevej.

Dog, enkelte var der, som talte byens sag. Rottwitt kom med et ændringsforslag til budgetudkastet om en bevilling paa 200.000 rdl. som et rentefrit lån til Helsingør. Lånet skulle

bl.a. bruges til anlæg af en dok, således at konkurrencen fra Helsingborg, der allerede havde en dok, kunne imødegås.

Finansminister Andræ skød vildt forarget den smukke bistanstanke ned aldeles omgående. Ikke om han ville medvirke hverken til at give byen status som frihavn eller til at give byen det store lån gennem et ændringsforslag da dette krævede en selvstændig lov. Man kan levende forestille sig hans kommentar til den kommunale helsingørske tiggergang: »er de da blevet skrupkuldrede. Ikke alene smuglede og svindlede hele banden ved højlys dag, nu vil de fedtører faneme'også ha' fattighjælp. Det bli'r ikke med mig som finansminister!«

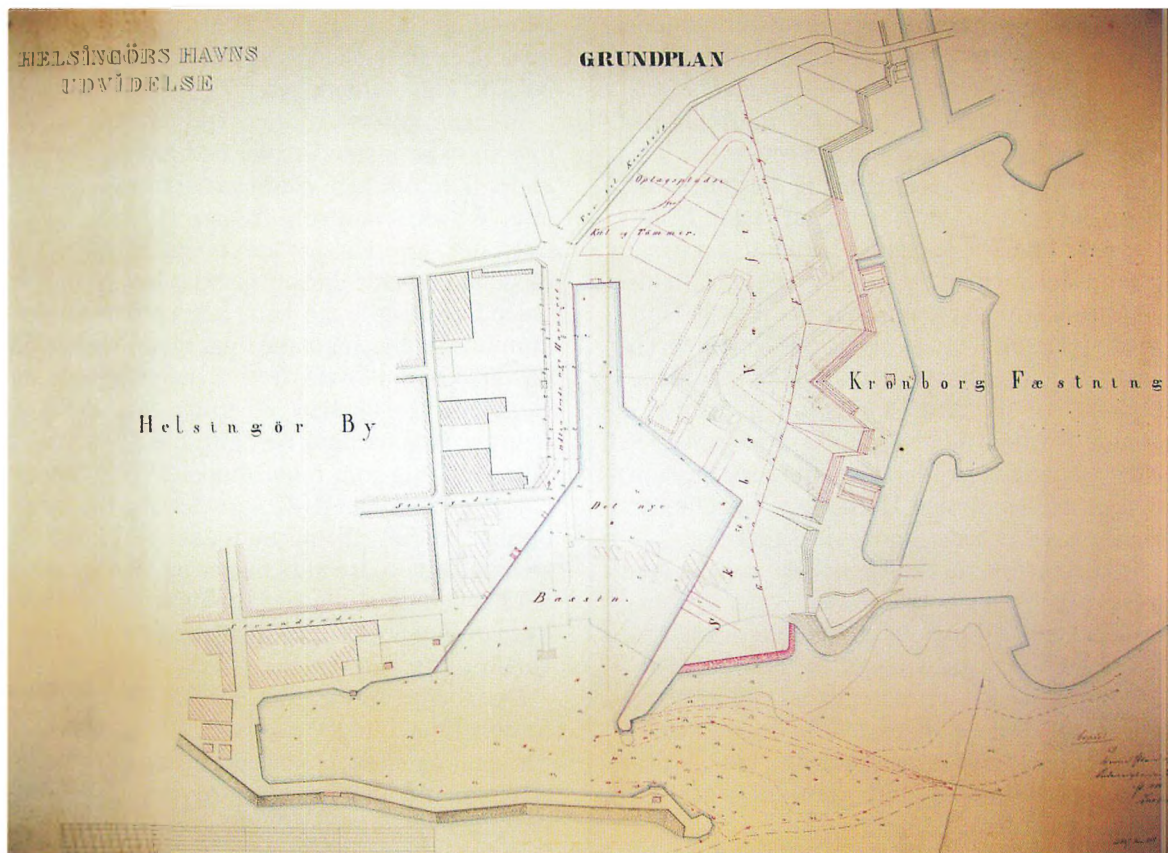
Det eneste, han ville strække sig til var at opføre 26.000 rdl. på budgettet for 1858-60 som understøttelse af personer og institutioner, der havde lidt tab ved sundtoldens ophør. Hvis byen ønskede yderligere hjælp, måtte man henvende sig til Rigsdagen.

Og således forblev det. De 26.000 rdl. blev fordelt over budgettets to år. 35 gamle færgemænd og færgemandsenker, der efter overenskomst trådte ud af lavet, og syv færgekarle med 20 års tjenestetid fik foreløbige månedlige understøttelser.

Skibsklarererne, konsul Gad og Fock, tre skibsklarererenker og tre skibsklarererdøtre samt tre kontorister fik årlige understøttelser på 100-500 rdl. Og der blev givet bidrag til fattigvæsen, skolevæsen, Mariæ Kirke m. fl., som Øresunds Toldkammer tidligere havde betalt. I alt 1205 rdl. blev fordelt.

Ingen havde ondt af helsingoranerne. Man kan forestille sig, at især amerikanernes bevæggrunde, der jo blev oversat og trykt i aviserne, fik øjnene op hos omgivelserne. Klynkeriet har nok gjort ondt værre. Hvem gider have medlidenhed med personer, der har levet fedt uden egentlig at røre en finger, for dernæst at forsøge at unddrage sig skat!

At bevise, hvem der gjorde hvad og hvor meget er en umulig opgave. Alle stræbte efter deres del af kagen, og hvorfor ikke. På havnen troned den største af alle sørøverne – Staten selv!



Forklaringen på, hvorfor der i sundtoldtiden f.eks. aldrig blev udviklet en subkultur af dygtige skibsredere i Helsingør, kan sikkert søges her; hørte man til det førende lag, levede man, ganske som vellønnede fantasiløse funktionærer altid har gjort, et vel tilrettelagt og trygt liv i hinandens selskab.

I finanslovsforslaget, der forelagdes folketin­get den 5. oktober 1858, var der blandt »over­ordentlige Statsudgifter« kun opført 20.000 rdl. »til Helsingørs Kommune i Anledning af Sundtoldens Ophør«. I forslagets bemærkninger stod der, at nok var tilstanden i Helsingør ikke god, men man kunne ikke acceptere kom­munens bøn om 200.000 rdl. i skattelettelse. Det eneste man ville acceptere var at give kom­munen, hvad der for indeværende år svarede til de direkte afgifter (kgl. skatter) 19.225 rdl. Kommuneafgifterne på i alt 43.490 rdl. måtte

Den 4. oktober 1859 kunne Indenrigsministeriet god­kende det herover viste projekt til en væsentlig udvidelse af Helsingør Havn. Man kan på tegningen ane kon­turne af den gamle havn med Øresunds Toldkammer, Karantænebroen og værftet, der altsammen forsvandt ved udvidelsen. Tegning i Rigsarkivet.

man selv sørge for at kræve ind.

Ikke længe efter fik kommunen afslag fra indenrigsministeriet på ansøgningen om hen­stand med de kgl. skatter. Hullet i kassen blev større og større. Da de 378 borgere, der havde klaget over for høj skatteansættelse, undlod at betale, måtte kommunen gå ydmygende tig­gergang; man bad disse borgere om i det mind­ste at betale halvdelen af det pålignede beløb som en slags afdrag. Skete dette ikke, var man simpelthen ikke i stand til at betale de aller­mest

nødvendige udgifter.

Med hiv og sving lykkedes det at få finansudvalget og ministeriet til at anbefale, at bevilningen på de 20.000 rdl. blev forhøjet til i alt 60.000 rdl. Og ganske overraskende foreslog regeringen, at der årligt blev bevilget 75.000 rdl. i fire år til udgravning af et bassin, således at havnen fik en tiltrængt udvidelse.

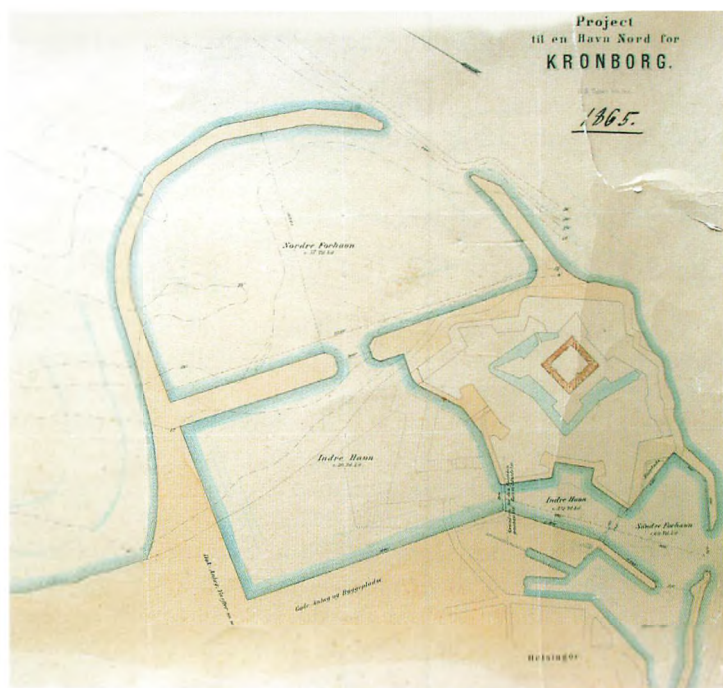
Finansudvalget havde spendérbukserne på og foreslog yderligere 46.000 rdl. til en plan om et stort bassin i Grønnehavn forbundet med havnen af en ca. 20 meter bred kanal. Men under 2. behandling af finanslovsforslaget stillede M.P. Bruun imidlertid ændringsforslag om at man skulle nøjes med de oprindelige 20.000 rdl. i tilskud til kommunen og 100.000 rdl som det første bidrag til udvidelsen af havnen, hvilket blev vedtaget med 54 stemmer mod 24 den 20. december 1858.

Da virkeligheden ramte helsingoranerne, var der ingen anden udvej end at hjælpe sig selv. Man trøstede sig med, at havneudvidelsen nok ville skabe forøget omsætning. Der var simpelthen ikke andet at gøre, thi et projekt, hvor man havde lovet tilflyttede velhavere, pensionister og andre, der blot levede af deres formue, skattefrihed i 10 år var endt med et flop. Folk, der ville anlægge fabrikker eller starte industri, som ikke allerede fandtes i

Helsingoranerne kunne ikke få nok i kompensation for den tabte øresundstold. Da den flegmaiske franskmand, Louis Carlé i januar 1860 kom til byen for at tilse arbejdet med havneudvidelsen, kunne han ikke lade være med at arbejde med et forslag til en gigantisk nordre havn, der skulle forbindes med den udvidede havn ved en 120 fod bred kanal, som fik Kronborg til at ligge på en ø. Projektet blev aldrig til noget, trods en begejstret regering, der i 1866 gav ham koncession på denne store Øresundshavn. Projektet blev flere gange taget op, senest af borgmester Peder Christensen i 1919. Den nuværende Nordhavn blev dog alt, hvad helsingoranerne fik - langt senere.

byen, blev lovet fritagelse for alle kommunale afgifter, også i 10 år. Også det endte som et flop. Der kom ikke en eneste fabrikant eller velhaver, selvom man skam reklamerede med den lave husleje, den rene luft, de naturskønne omgivelser, den fine nye havn og de gode forbindelser til København. Den eneste større begivenhed i de næste mange år var, da jernbanen nåede til byen i 1864.

Og det var så tilsyneladende det! Men også kun tilsyneladende. Thi som daværende museumschef Kenno Pedersen skrev i sit værk »Det gamle Helsingør« udgivet i 1982: »Om end den økonomiske hjælp var mindre, end man fra byens side havde ønsket og håbet, var hjælpen alligevel et anseeligt økonomisk tilskud til byen. Man gjorde sig da heller ingen yderligere anstrengelser for at henlede statsmagtens opmærksomhed på byens økonomiske situation, der næppe har været så betrængt, som man gav udtryk for, og som man havde frygtet. Den internationale skibsfart var netop i disse år inde i en kraftig udvikling. Medens der i Sundtoldens sidste år sejlede omkring 20.000 skibe gennem



Øresund, var antallet i 1860 nået op på omkring 28.000, og i 1870 lidt over 32.000 skibe. Det, som i denne forbindelse havde den store interesse for Helsingør, var antallet af skibe, der ankrede op på rheden for at proviantere m.m. i byen. Men også på dette punkt var fremgangen god og jævn. Antallet af skippere, der gik i land i byen, voksede fra 5.728 i 1858 til 6.535 i 1864. Denne udvikling afspejlede sig også i de omsætningstal, som flere af de tilbageblevne skibsprovianteringsfirmaer kunne fremvise. For N.P. Kirck var omsætningen i 1859 endog større end i de sidste sundtoldsår, nemlig 200.000 rdl. mod 164.000 rdl. i 1856.«

Så længe de store træskibe var i overtal, var der travlhed på rheden, i havnen og på de to træskibsværfter, hvor man i 1871/72 beskæftigede næsten dobbelt så mange som i 1855. Helsingørs storhedstid som søfartsby ebbede langsomt ud i løbet af 1870'erne. År for år blev der bygget flere og flere jerndampskibe, der dels var større end sejlskibene og dels var uafhængige af vind og strøm. Den lille havn med de vanskelige besejlingsforhold var ikke længere noget alternativ til Helsingborg og København. Stagnationen, som alle havde ventet i slutningen af 1850'erne, kom altså først i slutningen af 1870'erne - 20 år senere! I 1882 vendte udviklingen da Mads Holm etablerede »Helsingør Skibs- og Maskinbyggeri«.

Således afregnede de søfarende nationer

I hovedtraktaten var det overladt til hver enkelt stat at afgøre, hvordan betalingsvilkårene skulle fastsættes. Belgierne betalte aldrig så meget som en skilling. Årsagen var, at ved en traktat af 19. april 1839 fik den hollandske regering ret til at tage en afgift af skibe, der sejlede på Schelde fra havet til Belgien og omvendt. Denne afgift, der gjaldt alle landes skibe betalte belgierne årligt for samtlige lande. Da regnestykket blev gjort op i København besluttede man, at sålænge belgierne betalte Scheldetold for danskerne, skulle de ikke betale afløsningspenge. Schelde-

tolden blev forøvrigt afviklet i 1863.

Englænderne betalte kontant i forholdet et pund sterling for ni rbd., hvilket russerne tog til efterretning, og danskerne blev meget forargede over. Russerne krævede nemlig, at de fik samme betingelser som englænderne, selvom de ikke betalte kontant og forøvrigt var noget sendrægtige.

Russerne var snu nok til at påpege, at der i traktaten ingen forskel var stipuleret på kontant og afdragsordning, og at der var blevet lovet hvert land så gunstige betingelser, som det gunstigste land fik – som altså var England.

Men lige meget, hvor meget man vred sig i København, fik russerne deres vilje, som med den aktuelle kurs gav dem en gevinst på ca. 150.000 rbd.

Foruden englænderne betalte amerikanerne, hollænderne, østrigerne og nogle af de mindre tyske stater kontant. De stater, der fik konvention efter Rusland, betalte som regel i pund á 9 rbd. Nogle af de italienske stater, Portugal, Spanien, Tyrkiet og Venezuela betalte i løbet af nogle år.

Aftalen med spanierne var ikke helt almindelig. Ifølge konventionen skulle hele summen, 1.020.016 rbd., hvoraf de 368.573 rbd. for det egentlige Spanien, betales med fire millioner »reales de velion i klingende mønt«, og de 651.443 rbd. for de spanske kolonier med 13 millioner reales i 3-4 pct. obligationer af den såkaldte »indre spanske statsgæld«. Det sidste beløb skulle dække Spaniens gamle gæld til Danmark i henhold til Fredstraktaten af 14. august 1814. Men som historikeren Marcus Rubin tørt har anført: »Ser man nu efter i denne traktat, finder man i dens §6, at Kongen af Danmarks rettigheder til betalingen af de gamle gældsposter, som den spanske krone har pådraget sig imod den danske, er anerkendte som de var i begyndelsen af 1808. Det er næppe værd at granske længere tilbage efter disse gamle gældsposter fra før 1808, da de jo nu blev strøgne ved den store obligationsudbetaling, og selve denne viste sig såre langt fra blot at dække den ny gældspost, de 651000 Rbdl.«

Brasilianerne skyldte 506.295 rbd. Dansker-

ne henvendte sig naturligvis samme år, men fik intet officielt svar. Under hånden lod man dog sive ud, at fordi Brasilien ingen skibsfart havde på Østersøen, var der ingen grund til at betale, men man var dog villige til at forstrække den danske stat med et mindre beløb. En forespørgsel i 1860 blev heller ikke besvaret.

Da der ankom en midlertidig brasiliansk chargé d'affaires til København var hans svar, hver gang han blev forespurgt, at han ingen instruktioner havde. Da han rejste hjem i 1863 efterlod han en notits om, at Brasiliens valutastituation var i en sådan tilstand, at hans regering ikke så sig i stand til at betale.

I 1869 forsøgte man igen og tilbød denne gang at vi kunne nøjes med 250.000 rbd. Men heller ikke dét rørte brasilianerne. Så overvejede den danske regering at forhøje tolden på brasilianske varer, uden at det dog blev til andet end tanken.

I begyndelsen af 1870'erne forsøgte Sverige/Norge og flere af stormagterne at lægge pres på sydamerikanerne. Men det var først da den russiske gesandt henvendte sig, at man endelig reagerede med en noteudveksling. I første omgang ville man ikke betale, og i anden omgang havde man ikke råd. I 1873 foreslog danskerne sagen afgjort ved voldgift, hvilket brasilianerne bestemt ikke brød sig om. I september 1875 overbragte den danske generalkonsul i Rio de Janeiro en skrivelse fra den danske regering – og siden foretog ingen sig noget før daværende statsminister Anders Fogh Rasmussen i september 2007 eftergav brasilianerne den gamle gæld!

Generaltolddirektøren og hans mænd i det 19. århundrede

Christian Frederik von Numsen regerede Øresunds Toldkammer fra 1776 til 1808. Han var kendt som en mild og velvillig person, men totalt uden faglig baggrund. Det lykkedes ham også at blive overhofmarskal og teaterchef ab-

solut uden nogen kvalifikationer. På plussiden kan noteres, at han var med til at oprette hospitalet og friskolen i Helsingør.

Efterfølgeren, gehejmestatsminister og ridder af Elefanten, Frederik von Moltke hang fast fra 1811 til 1833. Han fik stillingen som tak for sin indsats i dansk politik. Han var en af de virkelig stygge, der aldrig boede i sin tjenestebolig, og ej heller nogensinde viste sig på sit kontor. Ville man ham noget, henvendte man sig enten i København eller på godset Vallø. Gagen for al hans møje, der beløb sig til ca. 15.000 rbd. om året, blev selvfølgelig sendt derhen, hvor han end måtte befinde sig. Da han blev afskediget som statsminister i 1815 fik han et andet fedt ben som stiftsamtmænd i Ålborg. Først 79 år gammel mente han at det var passende at blive pensioneret. Men da havde han også haft snabelen så langt nede i statens kasser at pensionen turde været sikret.

Om ham skrev digteren Johannes Ewald i et af sine hyldest- og venskabsdigte »smilende Dyders og frugtbar Viisdoms flammende Ven«. Der er en vis sandsynlighed for at fedteriet er kvittering for monetær »kunststøtte«, helt i tidens ånd. De nationalromantiske skjalde bed ikke de fodrende hænder!

Efterfølgeren, kammerherre Adolf Gottlieb von Krogh, var, som kong Frederik den Sjette, soldat. Hans eneste kvalifikation var, at kongen syntes om ham, fordi han under Englandskrigen havde organiseret herregårdsskytterne i et korps. Altså en fagligt betragtet komplet ignorant, som derfor var fuldkommen afhængig af sine kammerrerers moralske habitus; blandt andet fordi han ikke engang var i stand til at skrive et brev. Men uniformer til sig selv og kammerrererne fik han skam créeret.

Krogh forpagtede Marienlyst og havde et lille landsted ved nuværende Hellebo Park, hvor han boede sammen med sin kusine og kone Magdalene.

Da von Krogh døde i 1839, blev stillingen overtaget af en embedsmand, der til gengæld kunne sit fag. Og så blive væk i halve år, hvor han i stedet boede i København eller på et af sine godser. Omend fagligt kompetent var Ni-

colai Abraham von Holten hverken værre eller bedre end sine forgængere. Hans specialitet var at udnytte sin faglige viden til at gøre, hvad der passede ham. Han oprettede f. eks. stillinger til unge slægtninge og andre uden de fornødne kvalifikationer.

Han blev i 1850 afløst af den tidligere direktør for Generaltoldkammer- og Kommercekollegiet, C.A. Bluhme, der i 1851 blev udenrigsminister og i 1852 premierminister. Det specielle ved Bluhme var, at han dels blev den sidste direktør, dels var meget dygtig og dels passede sit arbejde.

Så lidt fik de i løn

I 1847 tjente en overlæge ca. 3.000 rbd. om året. Til sammenligning var lønningerne i Toldkammeret således: Direktøren fik 15.361 rbd. hvilket i forhold til løn/købekraft udregningen svarer til beskedne 35 millioner, 391 tusinde og 744 nutidskroner - plus friboligen ved Toldkammeret. En kammererer 9.831 rbd. Toldinspektøren 9.708 rbd. Kassereren 7.783 rbd. Stempelforvalteren 7.496 rbd. Translatøren 4.096 rbd. Kontrolløren 4.096 rbd. Passkrivere 3.686 rbd. Bogholderen 3.440 rbd.



Så lidt duede de til

Under direktøren range-rede de i reglen fire kammere-rere – til tider fem. Deres opgave var at føre korrespondancen, foretage indstillinger og træffe afgørelser. Hvis direktøren ikke var tilstede skulle de gennemgå sundtoldpassene og

Nicolai Abraham Holten (1775-1850, geheimekonferensråd, direktør for Øresunds Toldkammer 1839-1850).

underskrive disse. Og heller ikke her var det fagfolk, der sad på stillingerne. Igen var det en ynkelig forsamling af inkompetente fedtører, der ikke var i stand til at ekspedere en simpel ladning gods. Til gengæld var mange af dem gode og stabile hofsnoget, som blot trængte til en sikker karriere.

I 1837 fortalte rygtet, at de fire kammere-rere diskuterede, hvilke mål og hvilken vægt man beregnede tolden efter; om det var de fremmede mål eller om man først regnede om til danske mål. Selv om de fire herrer havde siddet i stillingerne i årevis var det endnu ikke gået op for dem, at man brugte de fremmede mål. Som direktøren deltog kammere-rerne ikke i det daglige arbejde. Socialt var de jævnbyrdige med byens borgmester. Økonomisk var de milevidt over ham.

Ejheller toldinspektøren glimrede ved sin nærværelse i det daglige arbejde på Øresund. Opgaven var at praje skibene, borde dem og tage bestik af ladningen. Meget logisk var jobbet designet til marineofficerer, som selv skulle sørge for en chalup. Som betaling for båden fik han en rbd. for hvert skib, og til at sejle havde han en kvartermester og tre rorkarle fra vagtskibet.

En af disse samfundsstøtter var kaptajn (senere kommandør, og medlem af Helsingør Sparerkasses bestyrelse) Henrik Gerner Sneedorff, der var inspektør fra 1821 til afslutningen i 1857. Om ham blev det fortalt, at han indledte sin travle dag med at gå ombord i sin båd klokken ni. Kursen blev lagt ud mod Rheden, hvor han sejlede omkring et par timer dog uden nogensinde at tage kontakt til et eneste skib. I samfulde 36 år dryssede den luddovne mand omkring uden at foretage sig noget, der havde med stillingen at gøre.

Kontrollen var absolut ikke effektiv. Den var i virkeligheden det rene romantiske spil for galleriet og marinemalerne. Fordi chefen opførte sig som en operettefigur, kunne kvartermestrene også gøre hvad der passede dem. Nogle af dem syntes det var sjovere at jage svenske smuglere end være på vagt.

Men måske skyldes denne horrible mangel



på arbejdsmoral at arbejdet var umuligt at gennemføre. Den kolossale mængde af skibe, der daglig passerede forbi, ville kræve en enorm mandskabsstyrke, hvilket man altså ikke havde. Derfor var arbejdet indskrænket til stikprøvekontrol når man havde mistanke om snyderi.

Stempelforvalteren var den person, der satte kongens segl på Sundtoldpassene. Han kunne samtidig også være ansat som arkivar eller sekretær, og blandt hans sportler var stempelgebyret. En yderst nem og magelig stilling. Det fortælles at personen, som oppebar stillingen i 1820'erne, boede i Fredensborg. Som alle andre i mellemstillinger havde han ansat en fuldmægtig for egen regning og beskeden løn til at udføre sit arbejde. Derfor så man ham kun i toldkammeret, når han den sidste dag i hver

Øresunds Toldkammer blev lykkeligvis fotograferet af den omrejsende fotograf, J. Henschel samme år, som håndværkerne gik i gang med at pille det verdenskendte bygningsværk fra hinanden, så materialerne kunne sælges ved offentlig auktion den 11. juni 1859. Se også grundplanen af toldkammeret side 17. Nationalmuseet.

måned dukkede op for at hente de penge han havde tjent ved sin fuldmægtigs arbejde. Han selv udførte ikke dagens gerning.

Det var ganske normalt, at en embedsmand privat ansatte og lønnede sekretærer og fuldmægtige til at udføre det arbejde, han fik løn for at lave. Men ihukommende vor viden om hvor uduelige, inkompetente og dovne mange af disse embedsmænd var, vandt systemet

faktisk en smule ved at få folk ind, der vidste lidt om arbejdet. Problemet var i virkeligheden dobbelt. Dels at de fastansatte ikke duede, og dels at arbejdsstyrken reelt aldrig var tilstrækkelig. Først i 1830'erne blev der rettet noget op med nye kontorer og flere medarbejdere. Og man blev i pladsen til man blev båret ud som lallende oldinge. Som i de bedste historier om kriminelle hemmelige selskaber, blev det naturligvis betragtet som fuldkommen utænkeligt at man forlod sin stilling i utide. Ingen udenforstående måtte jo vide, hvad der foregik.

Hvis en vare ikke var specificeret i toldrul-len (listen), var det meget besværligt at udregne værdien. Man havde ganske vist håndskrevne lister, men de blev stort set aldrig ajourført, hvad de jo burde fordi priserne også dengang ændrede sig.

Fordi tolderne heller ikke så varen og derfor ikke kunne bedømme dennes kvalitet, gik man meget behændigt ud fra at kvaliteten altid var første klasse. Her er faktisk tale om, at en flok

fuldkommen ignorante personer gjorde hvad der passede dem – i den danske stats interesse! F. eks. måtte en fransk skipper i 1830 betale 75 spd. for 170 kilo flintesten til fyrtøjer, udelukkende fordi translatøren syntes, at det var en passende værdi. Afgørelsen blev forøvrigt betragtet som uhyrlig.

Hver og en af dem havde sin egen lille private tabel med de takster, han nu syntes var passende at bruge. Men da systemet byggede på uskrevne love, kunne man jo ikke gerne oplyse om den slags tiltag. Alle vidste hvad der foregik, men man talte ikke om det. Og ligefrem indrømme skriftligt, at staten var en snydetamp var udelukket. Man lukkede øjnene og troede at så fik man fred!

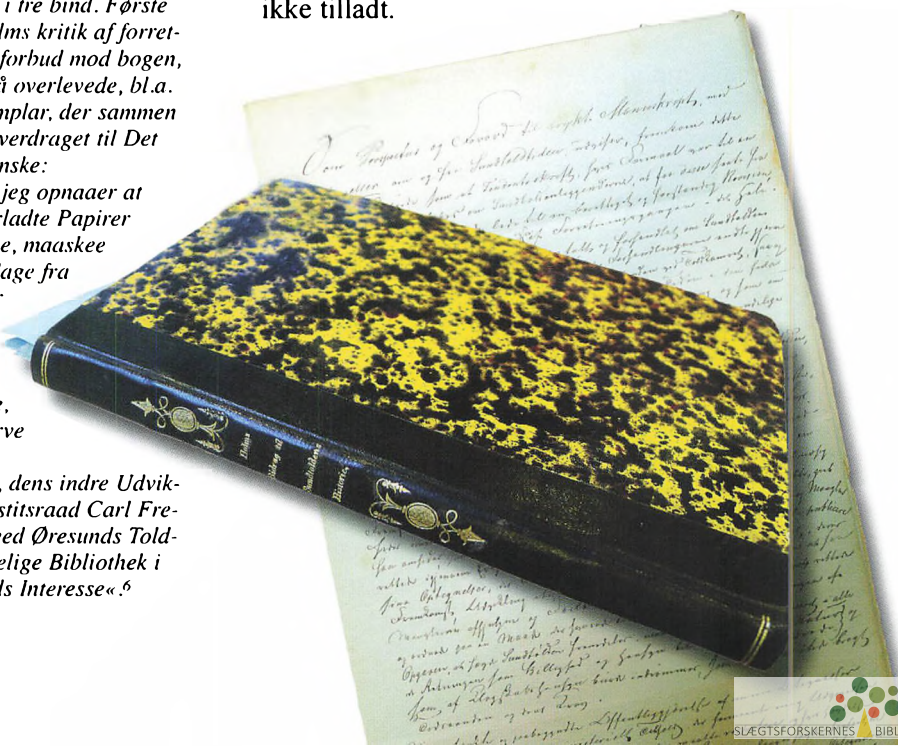
Hvor idiotisk systemet i virkeligheden var illustreres fremragende af at man pænt og ordentligt og vældig bureaukratisk ekspederede skibene i den rækkefølge de ankom.

Skippere, der gik i ballast eller havde en ensartet ladning kunne klareres på fem minutter. Men de skulle værsgo' vente både et og to døgn hvis de var så uheldige at ankomme efter en kollega, der havde flere hundrede dele, der skulle klareres hver for sig, selvom deres pas lå parat og kunne udleveres på stedet. Men sådan tænkte systemet ikke. Noget sådant var ikke tilladt.

Elev og senere kasserer ved Øresunds Toldkammer, Carl Frederik Holm (1806-1882), gav i 1855 en yderst kritisk og åbenhjertig skildring af forholdene på toldkammeret, der var tænkt til udgivelse i tre bind. Første bind blev trykt, men raseriet over Holms kritik af forretningsgangen medførte et ministerielt forbud mod bogen, og den måtte destrueres. Kun nogle få overlevede, bl.a. Holms eget indbundne korrekturksemplar, der sammen med hans manuskript og noter blev overdraget til Det Kongelige Bibliotek efter hans eget ønske:

»Skulde Døden overraske mig, inden jeg opnaaer at faa ordnet, som jeg ønsker, mine efterladte Papirer og Manuskript om Sundtoldforholdene, maaskee ogsaa Bindet med Optegnelser og Bilage fra mit Varen i Rigsdagen, saa anbefaler jeg mine Efterlevende, navnlig min Hustru og søn at sørge for: at samtlige disse trykte og skrevne Sager nedlægges i en passende Kasse, paa hvis Laag man lader med Oliefarve male:

Optegnelser om og fra Sundtoldtiden, dens indre Udvikling indtil Afløsningen i 1857, ved Justitsraad Carl Frederik Holm, den første Toldkasserer ved Øresunds Toldkammer, som Gave til det store Kongelige Bibliothek i Kjøbenhavn, i den historiske Sandheds Interesse«.⁶



Så godt levede de

Perioden fra slutningen af 1830'erne til afviklingen af sundtolden i 1857 var den bedste og mest indbringende i sundtoldens historie. År efter år strømmede skibene i stimer gennem Øresund. Der var råd til det hele. Pengerigeligheden var så god, at de bedrestillede kunne leve et liv, der var lysår fra alt andet i den danske provins. Ingen andre havde de samme muligheder. Helsingør var, bortset fra København, den by i Danmark, der var bedst forsynet med vin, spiritus og udenlandske delikatesser, hvilket det intense smugleri selvfølgelig havde sin væsentlige andel i.

Og da skibsklarererne, på nær et par undtagelser, aldrig investerede i egne skibe var den økonomiske risiko stærkt begrænset. Der var altid råd til at spise og drikke mere end godt. Den konstante strøm af skibe, i de ca. ni af årets måneder, gav byens forretninger en lind forsyning af alverdens lækkerier.

I anledning af julen annoncerede købmand Chr. Fr. Eckardt i december 1835 f.eks. med »store grønne spanske druer og konfektrosiner, prinsesse knækmandler, Cathrineblommer, figen, macaroni, nudler, ægte London sennep, fine capers, bedste fin Provence-olie på glas, dobl. chines. soya, ekstra fin chokolade af flere slags, vanille, fine krydrede anchiovis i stor dunke og i små dele, skønne hvide bord-voksllys, forskellige spillekort, m. m., anbefales til billigste pris«.

Man kunne købe henkogte viktualier fra »d'hr. C.J. Hambro & Søn's etablissement i København« hos skibsklarer Simon Unna & Søn »Da vi af undertegnede har overtaget udsalget hersteds af ovenstående sager, tillader vi os herved at bekendtgøre, at der hos os stedse vil findes lager af sådanne i blikdåser, i alle genres henkogte viktualier, hvilke i særdeleshed er meget anbefalelige til brug på lange sørejser, da de efter måden hvorpå de er præparerede er i stand til stedse at holde sig friske og gode.«

I februar 1840 annoncerede købmand J. Ellerman med »Nye søde appelsiner, citroner, prinsesse krak, store søde og bitre mandler,

Moscatel drue – rosiner, rafinade, fin & middelfin melis, stødt melis, lys og middel kandis, Mocca, Java, Laqueyra, Portorico, Sumatra, fin og middelfin kaffe, store Caroline ris, smukke middel og små do., Cassia lignea, syltede ingefær i hele bojaner og mindre dele, syltede kinesiske orangekager, japansk, kinesisk og dansk soya på bouteiller og mindre dele, veritabel russisk Sarepta, engelsk og dansk gul sennep, russiske grønne ærter, husblas i ringler og blade, champignons, oliven, capers, lemon og grønne asier, agurker, Catharineblommer, vanille, bamb. kirsebær, hvid honning, sucate, macaroni, nudler, Lucca, Provence, roe og raffineret do. olie, kinesisk, hvid og rød sago, sago og kartoffelmel, sort peber, carry cayennepeber i små glas, fine og middelfine propper, vestindisk salep på flasker, ægte hamburgerblåt, stor hvid stivelse, stolzer, edammer, gul og grøn schweizerost, appetit do., fine Christiania anchiovis, ægte Brunschwiger pølser, samt flere sorter sæber i stænger og stykkevis bekommes til de billigste priser.«

I december 1844 var det købmand N.P. Clausen, der solgte »Grønne spanske vindruer, Ima Muskatel-druerosiner og prinsessemandler, store franske Cathrineblommer, kandiserede orangekager, fineste krystal. vanille, tørrede Bilbao kastanier, nye russiske ærter, neapolitanske og italienske macaroni i div. former, nye ital. succade i kister og nettovægt, oliven champignons, fineste Lucca- og Prov. olie, kinesisk soya, veritable engl. sennep og ægte vestindisk salep, alt på glas, syltet ingefær i bojaner og nettovægt, ægte italienske likører, såsom Marchino, Canelline, og Caracau i store bout. a 2 rbd pr. stk. anbefales, og tillader jeg mig tillige at bringe i erindring mit udsalg af d'hr. Cloetta Minnia & Co's rom og arak-punsch-extrakter, Biskop- og Cardinal-essenser, adskillige likører, såsom Annis Seta, Annis de Caffè', de Celleri, de Rose, Likør des Alpes, Parfait Amour, Carracau etc.«

I oktober 1845 annoncerede købmand C.D. Christophersen med, at »Cocosnødder ere atter arriverede.«

I 1847-48 begyndte flere og flere annoncer

Frugt- og Vildthandel i Helsingør.

Under Gaars Dato aabnede Undertegnede en velassorteret Frugt- og Vildthandel i Bjergegade i Dreiermejer Kjørtinges Gaard, der bestandig er forsynet med alle Sorter friske Taffelfrugter, saasom: fineste Æble- og Pærearter, Pære-Quader, Fersken, Nodder, spanske, Frankenthaler- og Leipziger-Blindruer, Tomater (til Sauce).

Saavidt muligt alle Slags friske Vildtsager, levende Kalkuner, Wender, Høns, Kyllinger, Duer, etc., som kunne leveres slagtede naar det forud forlanges.

Forskjellige Sorter indenlandske og udenlandske hermetiskt henkogte Fødevarer og Sauce samt Estragon-Eddike. Victualier, bestaaende af: delicate Skinker, Dretunger, Drebryst, Hamburger Studekjød, lybske, brunsviger og Malle-Pølser, samt Cervelat-Pølser med Portvin, fersk og røget Lax, Kal og fine KielerSpryt.

Koldt Kjøkken ud af Huset:

Rødgrød, Sardiner, Østers, Krebs, Kyllinger og Æg i Ely, Eild i Eddike, forskjellige Sorter Pølser, Skinke, røget Lax, Brislinger, Anchovis, Asia og Agurker m. m. Disse Sager ville kunne erholdes i smaa Portioner.

Idet jeg anbefaler dette Udsalg, der tildeels er Commissionshandel, bemærkes endvidere, at alle mulige Commissioner, ovennævnte Handel vedkommende, besørages med Hurtighed og Nøiagtighed.

I Morgen (Søndag) udsælges Meloner à 2 Mk. 8 ß pr. K.

Ørbødigst

August Fæster.

H
B
H
N
E
N
B
E
N

for engelske varer at dukke op i avisen, hvilket nok ikke var helt tilfældigt. Man havde for længst forligt sig med "broderlandet" i øst og var stort set også kommet over krigen mod englænderne. Måske hjalp det forbrødringen en smule på vej, at det nationalistisk inspirerede had til de tysktalende voksede år for år indtil det endelig eksploderede i 1848 og treårskrigen brød ud.

I 1847 annoncerede købmand Christopheren med »Dansk-Engelsk ost erholdes hos...«. I 1850/52 var det købmand F.V. Flint & Co., der måske/måske ikke viste, hvem man ikke kunne lide »Fra London har vi erholdt et parti syltede grøntsager og forskellige sauce m.m. saasom: Mixed Pickles, Piccalilly, Girkins, Onions, Beans, Walnuts, Cauliflower, Sliced Cucumbers, Melon Mangoes, Samphire, Red Cabbage, Green Capsicums, Red do., Chow Chow, New India mixed pickles, Prepared Horse radish, Essence of anchovies, Reading sauce, Harvey do., Mushroom ketchup, Essence of Shrimps, do. of lobster, do. of oyster, Beef Steak Sauce, Anchovy paste, Potted Ham, Potted Beef, Poitted

Tongue, Pot de Mille Viander, hvilke artikler vi hermed er så fri at anbefale.«

Købmand M.P. Hoyrup tillod sig også »at anbefale d-hr. Batty & Co.'s engelske sauce, saasom: Essence of Anchovis, Wellington sauce, Reading Sauce, Napoleons Sauce, Universal Sauce, King of Oudis favorit sauce, The Queens own Sauce, Hong Kong Sauce, the favourite sauce of the emperor of China, m.m.«

Et glimrende bevis for, hvor stor pengeri-geligheden var i 1850'erne er August Fæsters »Frugt- og Vildthandelen« i Bjergegade som han åbnede i oktober 1853, »hvor i erholdes følgende forfriskninger: jordbær, rødgrød, stik-kelsbærgrød samt oplagt mælk, alt med fløde, tykmælk, meloner og forskellige andre frugter, der alle erholdes i portioner. Det bemærkes, at ovenstående forfriskninger opbevares på is, og at portioner også erholdes ud af huset i forme til enhver tid på dagen.«

I januar 1854 udvidedes repertoiret med hummer og østers, og i december samme år tilbød man selvfølgelig koldt bord ud af huset »I Frugt- og vildthandelen er i dag arriveret

fjerkræ, harepostej, duepostej, mørbradpostej, leverpostej, farceret svinehoved, paté de lievres i gele, fransk sylte, små indbagte tunger, lyonerpølse samt samt stiv gelé, som fra imorgen er til behageligt udvalg. Den bedste anbefaling for disse victualier vil være, at de er tilberedte af hr. Beauvais's etablissement på Østergade i København, og erholdes hos mig i større og mindre dele til de billigste priser. Ærbødigst August Fæster.«

Det drak man

I sundtoldtiden var den spirituøse adgang noget nemmere end det blev siden. Enten købte man varerne direkte fra skibene på rheden, eller man gik på auktion efter en stranding i toldvæsenets pakhus på havnen. Den tredje mulighed var, dengang som siden, selvfølgelig at arrangere sig med smuglere.

I 1829 tilbød købmand Eckhardt hvid champagne på buteljer (flasker), og skibsklarerer Ibsens enke annoncerede med »Madeira, Portvin, Bezieres-Muscat, Piccardan, fin St. Julien, Haut-Brion, Margeaux, Medoc, gl. fransk vin, gl. cognac, fransk brændevin, St. Erpix rom, Genever, velproppet københavnsk dobbelt og bittert øl, fine franske propper.«

Ofte var der også auktioner over større par-

tier vin og spiritus. I juli 1835 blev en sådan arrangeret: »i slutningen af denne måned lader ejeren af hotel d'Øresund, hr. Brengeri, formedelst anden bestemmelse, opråbe til bortsalg ved auktion et temmelig betydeligt parti røde og hvide vine, såsom cirka 1400 flasker St. Julien, St. Emillon, St. Estephe, Margeaux, Medoc, Champagne, Rhinskvine, Graves, og en del flasker Chateau Margeaux, Chateau Latour, Chateau Lafitte, Chateau Larose, St. Julien-Gabarre, St. Peray (moisseaux, rouge og blanc), Hermitage (rouge og blanc), Frontignac, Lunell, Bourgogne o. fl., såsom Cognac, Genever, forskellige sorter fine ligueurer, samt 90 flasker fin bordolie og et anker lampeolie. Endvidere bortsælges en del mahogni og andre møbler, linned, glas og andet boskab.«

I 1838 annoncerede skibsklarerer K.F. Marstrand med »Foruden de almindelige, såvel fine som ordinære sorter, hvilke sælges til nutidens billigste priser, anbefaler jeg især en udmærket fin Guava rom, ægte gl. St. Croix rom, fin Arrak- og rompunschextrakt, engelsk ale,

Der var liv og glade dage på havnen i sundtoldtiden. Det er her søgt skildret på en tegning, som Illustreret Familiejournal bragte i 1932 i anledning af 75-året for øresundstoldens ophævelse.



double brown stout porter (Barclay Perkins & Co.), ægte vestindisk Sirup, samt fin Kirsebær- og hindbærcognac og solbærrom.

Samme år slog det portugisiske konsulat i København sig sammen med skibsklarerer Lindbergs Enke & Co. i Helsingør om at »befordre en forøget afsætning af de ægte portugisiske vine.. med...et oplag af de fortrinligste i Portugal og dets øer frembragte sorter, som til publikums og de søfarendes større bekvemmelighed ville kunne hos Dem fåes dusinvis på flasker, forsynet med konsulatets segl, til meget billige priser«.

I oktober 1839 blev der afholdt auktion på Steengade nr. 22 over følgende privatejede varer: Ni kasser Schiedam genever, seks kasser med 360 flasker forskellige sorter gamle lagrede portugisiske vine, to oksehoveder Medoc, tre oksehoveder hvid Cotes, et oksehoved (226 liter) rød portvin, 500 flasker Batavia Arrac, 500 flasker Sherry, seks oksehoveder vineddike, et lille parti porter på hele og halve flasker, 1000 stk. fine cigarer og to kasser Congo the.

Ved samme auktion blev der også solgt 25 oksehoveder Barsac, seks oksehoveder Medoc 1835, 500 flasker Barsac, 25 kasser Muscat Frontignac, tre halve oksehoveder grand Bourgogne, 1 ¼ oksehovede Cote de Rhone Bourgogne 1825, ½ oksehovede petit Bourgogne 1834, en kasse med 25 flasker fineste grand Bourgogne og to kasser champagne.

Ved en tilsvarende auktion afholdt på Børsen i København i oktober 1839 blev ca. 37.450 flasker vin annonceret til salg i Helsingør avis af Fridrick Adolph Kock, vinhandler en gros &



Købmand og skibsklarerer K.F. Marstrand, der havde sin virksomhed i Strandgade 71, og hvis omfattende arkiv er bevaret i Helsingør Kommunes Museers lokalhistoriske arkiv, var naturligvis medlem af byens kongelig privilegerede Skydeselskab. Hans skydeskive fra 1838 viser handelsguden Merkur svævende over byen med sin stav og en god pose penge. Meget passende er det Helsingør Toldkammers store pakhushbygning, der - foruden naturligvis Kronborg - dominerer fugleperspektivet. Skiven er usigneret, men meget tyder på, at det er den lokale maler, J.F. Møller, der er mester for det velvalgte motiv.

en detail, Admiralgaden 160, København.

I oktober 1840 blev der afholdt auktion på hotel d'Øresund over to kasser champagne Sillery mousseux, 500 flasker grand Bourgogne, 150 flasker meget fin St. Julien, 150 flasker Larose, 200 flasker Cote de Rhone Bourgogne, 50 flasker gammel Nierensteiner rhinskvin, 100 flasker gammel hvid portvin, 100 flasker ægte gammel rød portvin.

I 1846 annoncerede firmaet Leschly & Co. med en »pris-courant« på likører og snaps. for 26 skilling pr. potmål kunne man købe anisette-, kirsebær-, krambambuli-, ausquebade-, persico og solbærlikør. Også for 26 skilling pr. potmål fik man kommen-, pomerants-, malurt-, bitter, dobbelt- og cocklearesnaps.

Og i 1849 var det åbenbart nødvendigt at forsikre publikum om at man ikke lavede brændevin af kartofler »Kornbrændevin & Korn. I Dampbrænderiet, som tidligere tilhørte Mads Hansen i Helsingør, købes af undertegnede Rug og Byg til højeste priser, ligesom godt konrbrændevin sælges til 14 skilling potten og

Mit Lager af

CIGARER

bestaaer for Øieblikket af:

70,000	Stkr. ordinaire	à	4½	Rd	pr. Mille.
80,000	-	Napoleon	-	5½	— do.
30,000	-	Krone	-	8	— do.
82,000	-	Columbia	-	10	— do.
25,000	-	Tappre			
		Landsoldat	-	12	— do.
31,000	-	La Rosita	-	12	— do.
40,000	-	Domingo	-	14	— do.
20,000	-	SylvaNr.1-	17½	—	do.
30,000	-	do.	-	0-25	— do.
10,000	-	Cuba	-	16	— do.
10,000	-	Trabucos	-	30	— do.
50,000	-	diverse Havana	fra		
		30 til 120	Rd		do.

Størstedelen paa det Omhyggeligste sorterede, og smukt indpakkede i ¼ Kasser, hvilke jeg herved tillader mig at anbefale paa det Bedste. Helsingør, i Januar 1851.

Wm. Thalbitzer.

bedste dito til 15 skilling. Kommen – Akvavit til 17 skilling potten; det bemærkes, at, da det alene er korn, der anvendes til de af os tilvirkede brændevine, så købes af den grund ingen kartofler. I udsalget, som er i Dampbrænderiet på hjørnet af Bjergegade og brændstrædet, vil ligeledes om en kort tid kunne fåes godt og billigt øl. Helsingør den 8de december 1849. Jensen & Heseltine«.

En af de virkelig fornemme auktioner var da boet efter afdøde direktør for Øresunds Toldkammer, Nicolai Holten, solgte ca. 4000 flasker vin, heraf ca. 1000 flasker Madeira, den 25. juni 1850 i hotel d'Øresund på hjørnet af Stengade og Bjergegade.

- det røg man

Før cigaretterne dukkede op var det cigarer og pipe rigtige mænd puttede i munden. Og alt ty-

der på, at der blev røget stort set døgnet rundt. Det var normalt at se mændene i Helsingør med en cigar skruet godt fast i mulen. For at få en smule fornemmelse af hvor meget der blev røget kan man jo betragte annoncen fra 1851. På dette tidspunkt var der ca. 8.500 indbyggere i Helsingør. Trækker man børn og kvinder ud af ligningen var der vel ca. 4.500 mænd til at dele de enorme mængder.

Tobakshandler Thalbitzers lager er ifølge den her viste annonce fra Helsingørs Avis på 478.000 cigarer. Og de blev solgt!

Noter

- 1) Konferencen blev udsat til januar 1856, af hensyn til de tre krigsførende magter England/Frankrig og Rusland. Den 16. januar 1856 vedtog Rusland de i juli 1854 af vestmagterne opstillede 4 punkter som betingelse for en fredelig udgang af striden. Den 25. februar trådte en kongres sammen i Paris, hvor freden undertegnedes den 30. marts.
- 2) Der er flere måder at omregne værdien af rigsbankdaleren (rbd) til nutidskroner, f. eks. i forhold til løn/købekraft. Ufaglærte arbejdere i København (jordarbejdere) havde i 1830'erne en dagløn på en halv rbd. I 2013 var mindstebetalingen for ufaglærte i Bygge- og Anlægsbranchen 115,20 kr. Regnes der med en arbejdsdag i 1834 på 10 timer (mere om sommeren, mindre om vinteren), svarer 1 rbd til 2.304,00 kroner.
- 3) Den helsingørske passagerhjuldamper, Danmarks første jern-dampskib, der sejlede mellem Helsingør, Hålsingborg og København.
- 4) Amtmand i Frederiksborg Amt og folketingsmand for Frederikssund.
- 5) I løbet af det næste års tid forlod cirka 1000 personer byen, svarende nogenlunde til sundtoldens embedsmænd og de der havde levet af at levere varer og tjenesteydelser til sundtoldsystemet – inklusive natfrøkner, plattenslagere mv.. Uden statsstøtten fik byen en noget mere normal størrelse. Det eneste problem var i virkeligheden at man skulle vænne sig til selv at tjene pengene!
- 6) »De øverste var ganske uden kendskab til toldmaskinens væsen, gang og virke. De, der gjorde arbejdet med beregning og klarering, havde stor hang til egenrådighed og overgreb og til at ophøje deres egen personlige vilje til lov. Den yngste del af personalet, som kunne tænke selvstændigt og bedre fattede den ændrede tidsånd, indså at det hele var ravruskende galt, men ingen havde magt til at forbedre forholdene«. Carl Frederik Holm; »Bidrag til sundtoldens historie – bind I«, 1855.

Havkatten i hyttefadet

Bedst som man i København mente sig forberedt på alle eventualiteter, præsenterede en af det helsingørske toldkammers

medarbejdere, Carl Frederik Holm, det færdigtrykte bind I af sin stærkt kritiske bog »Bidrag til Sundtoldens historie«. Hans noget naive motiv var, at der burde ryddes op i den fantastiske slendrian. Ikke at sundtolden burde afskaffes.

Resultatet var imidlertid, at der blev udstedt et ministerielt forbud mod værket, selvom censuren var afskaffet i 1849. Hele oplaget - undtaget ca. 56 eksemplarer, som han havde nået at sende til venner og bekendte, og naturligvis hans eget, der, som nævnt side 30, findes på det Kongelige Bibliotek - røg i papirmøllen. Bind II og III udkom derfor aldrig.

Årsagen til den dramatiske aktion var selvfølgelig, at hvis Holms særdeles åbenhjertige skildring af forholdene i Toldkammeret blev kendt af en bredere offentlighed, ville systemet eksplodere med et brag.

Som den daværende direktør for Handels- og Søfartsmuseet, dr. phil. Henning Henningsen, skrev i sin afhandling, »Skippere, klarerere og toldere« fra 1969: »Havde offentligheden - specielt i udlandet - fået lejlighed til at læse bogen, havde Danmark med et mildt udtryk helt tabt ansigt, ja havde måske måttet stå til ansvar økonomisk og ikke mindst moralsk over for alle de søfarende magter. I hvert fald havde Øresundstolden ikke kunnet holde sig én dag længere efter dens pinlige afsløringer, og den var bestemt aldrig blevet afløst på en så generøs måde, som den blev i 1857. Holms bog dokumenterede uden skånsel, hvor usaglig og dubiøs, for ikke at sige uanstændig hele tolden, dens forudsætninger, dens opkrævning og dens embedsmænd var. Derfor måtte bogen forsvinde ud i mørket. Intet under at hårene rejste sig på embedsmænd og ministre i Helsingør og København ved tanken om, hvad den kunne afstedkomme.«

Kildeliste

Helsingørs Avis 1829-1857. Oversatte artikler fra franske, tyske, engelske, svenske, amerikanske aviser og diverse danske og udenlandske officielle dokumenter.

Marcus Rubín: Sundtoldens afløsning, Historisk Tidsskrift, Bind 7, række 6 (1905-1906)1.

Henning Henningsen: Skippere, Klarerere og Toldere, udgivet af Frederiksborg Amts Historiske Samfund i 1969.

September 1, 1922, University of Iowa Studies, Studies in the social Sciences, Volume Number 2, Danish-American diplomacy 1776-1920 by Soren Jacob Marius Peterson Fogdall, Published by the university, Iowa city.

Kenno Pedersen: Det gamle Helsingør, 1. udgave, Dansk Bladforlag ApS Hellerup 1982.

Martinus Galschiøt: Helsingør omkring midten af forrige århundrede, 2. udgave, Nyt Nordisk Forlag, Arnold Busck, 1960.

Martinus Galschiøt: Sparekassen for Helsingør og Omegn, 1829 - 1. oktober - 1929, udgivet af Tilsynsraadet for Sparekassen, 1929.

Birger Mikkelsen: Helsingør - Sundtoldstad og borgerby, Nordisk Forlag for Videnskab og Teknik, 1976.

New York Herald 1855-56.

U.S. presidents, White House website.



Først kom en havn og siden et værft.

Af Peder Olsen

Der har været skrevet og fortalt mange myter om hvordan byen i sin tid fik sit flotte værft, uden at de egentlige årsager er kommet frem. Derfor fandt jeg det også oplagt at søge at komme til bunds i denne spændende historie, da jeg i 2010 skrev mit speciale på Københavns Universitet om Helsingør Jernskibsværft & Maskinbyggeri. Hvilket resultat jeg i det følgende skal forsøge at viderebringe i lidt ændret form.

Først kom Havnen.

I begyndelsen af 1800-tallet var alt ved det gamle i Helsingør, hvor handelen fortsat trivedes godt i ly af sundtolden, men bygningen af den første mindre havn i 1766 havde sat en ny udvikling i gang.

Som noget af det første, blev der ved udvidelsen af havnen i 1824¹ etableret et træskibsværft af Jacob Hansen Løve, der siden 1816 havde udført reparationer på lodsselskabet og færgelavets både under mere primitive forhold.

De mange træskibe gav snart mulighed for endnu et værft på havnen, og i 1843 etablerede Poul A. Barfoed endnu et træskibsværft, som han i 1852 overdrogede til sin bror Magnus og den 23 år gamle Chr. Rohmann.²

Efter sundtoldens ophævelse i 1857 forsvandt de fleste af klarererne, og udlændingene rejste til deres hjemland, eller til København hvor de søgte nye muligheder. Kort efter denne begivenhed, skete der ligeledes en liberalisering af handelstanden i Danmark, og hermed Helsingør, der medførte at det tidligere meget lukkede og konservative købmændslav i 1861 blev omdannet til den mere liberale Helsingør

Handelsforening, og således forenede de to grupper til en.³

Det var da også navnlig købmændene, der var repræsenteret i byens styre, og i mange år bestod byrådet kun af købmænd, men fra 1860 kom der, under indflydelse af den begyndende industrialisering i byen, også folk fra denne gruppe i byrådet.⁴ Byrådet var dog fortsat en homogen gruppe med samme politiske observans, og de samme mål.

Havnen og handlen var da også fortsat grundlaget for byens indtjening, og i perioden 1860-63 blev havnen udvidet igen, og får for første gang et egentlig havnebassin.⁵ Der kom da også fortsat, på trods af Sundtoldens afvikling, mange sejlskibe til Helsingør for at købe forsyninger eller for at bruge havnen som vinterhavn.⁶

Derfor blev der også gennemført en ny udvidelse af havnen i 1860-1863⁷ (se kortet side 24). Efter denne udvidelse, fandt nogle initiativrige folk sammen om et projekt, der skulle gøre havnen mere tiltrækkende for sejlskibene og skabe bedre forhold for træskibsværfterne, og der blev nu oprettet et interessentselskab bestående af nogle købmænd og træskibsværfternes ejere. Formålet var at anlægge en ophalerbedding, således at man på en mere rationel måde kunne kølhale, ikke alene de mange sejlskibe, men også de nye dampskibe, når de skulle bundbehandles.⁸

I 1870 stod det efterhånden tydeligt for alle, at dampskibene på sigt ville fortrænge sejlskibene, samt at dampskibene ikke ville have samme behov for at lægge ind til Helsingør som sejlskibene havde haft tidligere.

Det var dog fortsat havnen, man betragtede



som muligheden for at styrke væksten i byen, og i 1879 nedsatte byrådet et havneudvalg der skulle arbejde for en ny havneudvidelse⁹, og kort tid efter at dette projekt var sat i gang, begynder de nye muligheder at sætte tanker i gang hos byens købmænd og industriere; tanker, der skulle udvikle sig til ønsker og planer om at etablere et maskinværksted til reparation af dampskibe. Hvilket senere igen udviklede sig til planerne om at få etableret et jernskibsværft og maskinbyggeri på havnen i Helsingør.

Byens magtfulde mænd og deres netværker

Helsingør var som købstad underlagt købstadsloven af 26. maj 1868. En lov, der gav en betydelig indflydelse til den økonomisk mere velstillede del af befolkningen. Loven gældende for valg til byrådet var således indrettet, at den foreskrev valg til byrådet hvert tredje år

Med den stærkt udvidede Helsingør Havn kom der nye muligheder for byens erhvervsliv. På den delvis afgravede Scholtens Ravelin blev der plads til skibsbyggeri, og den gamle havnekran blev udskiftet med den nu fredeede rundbuede kran, der ses herover. Den kunne løfte 10 tons og var fremstillet af W. Fairbairns maskinbyggeri i Manchester.

Akvarel til træsnit i Illustreret tidende 1861.

på skift, mellem den såkaldte »mindre halvdel« og den »større halvdel«, der bestod af henholdsvis 9 og 10 mandater. Til valget af den mindre halvdel bestod vælgermassen af de højst beskattede borgere, der tilsammen betalte 2/3 af kommunens skat. Til valget af den større halvdel bestod vælgermassen af samtlige mænd over 25 år, der havde betalt skat til kommunen. Borgmesteren var ikke på valg, men kongelig udnævnt, og i øvrigt født formand for byrådet.¹⁰

Den Kgl. Privilegeret Borgmester, D. Monrad, sad i perioden 1875-1882, og ved byråds-

valget i 1879 blev følgende valgt til byrådets »mindre halvdel«: Tømmerhandler F.F. Rohde, købmand Otto Jørgensen, brændevinsbrænder R. Petersen, købmand J.A. Unna, urmager Jul. Hansen, grosserer H.C. Nyholm, slotspræst Frederich, skibsbygmester J.V. Løve, baron Rosenørn-Lehn. Tæt på at blive valgt var fabrikant A. Thalbitzer og købmand C. von Mehren¹¹. Ser man på sammensætningen af de valgte, består de af 7 handels- og erhvervsfolk, en præst, og en baron. Ved byrådsvalget i 1876 til byrådets »større halvdel« vælges følgende: Justitsråd, rådmand O.C. Rehling, fabrikant, kaptajn, J.L. Tvede. købmand, konsul R.L. Ulstrup, tømmermester P. Hansen, oberst Schroll, buntmager R. Grossmann, lærer, cand polyt. D. Monrad, teglfabrikør, G.F. Dithmer, prokurator C.J. Jensen, bogtrykker G. Donatzky.¹² Billedet er næsten det samme; her er 8 handels- og erhvervsdrivende, en oberst, en lærer og en prokurator. Handels- og erhvervslivet er således repræsenteret ved 15 af byrådets 19 folkevalgte mandater, og langt de fleste af dem er medlemmer i byens handelsforening.

En anden af byens vigtige institutioner var byens sparekasse som var den eneste låneinstitution i byen på dette tidspunkt. Ser man på sammensætningen af direktionen i 1879, havde også denne institution en stærk repræsentation af købmænd, idet den bestod af 6 købmænd og 3 kgl. privilegerede embedsmænd. Direktionen for Sparekassen for Helsingør og Omegn 1879 var følgende: Formand justitsråd O.G. Rehling, politimester, byfoged og rådsriver, kancelieråd Fleischer, toldinspektør I.N. Tengsted, købmændene F. Kierboe, Chr. Reiffenstein, J.A. Unna, A Thalbitzer, L. Schierbeck og V. Kirck.¹³

Som følge af denne stærke repræsentation havde handelsforeningen, med den daværende

formand Regner J. Ulstrup i spidsen, også den største indflydelse i byrådet af byens magtgrupper. I 1881 havde foreningens bestyrelse følgende sammensætning: O.G. Rehling, H. Jørgensen, R.L. Ulstrup, J. Brammer, A. Sørensen, C. von Mehren, L.A. Ravn. V. Hempel, E. Hillingssøe, J. Jørgensen. T.F. Kierboe.¹⁴

Hvis man skulle pege på enkeltpersonerne bag magtforholdene i byen, vil det være rimeligt at starte med byrådsmedlem og formand for handelsforeningen konsul Regner Lauritz Ulstrup (1818-1906). Ulstrup startede sin karriere som kontorist på Fenwicks klarererkontor¹⁵ og havde allerede før sundtoldens ophævelse forsøgt at pege på flere projekter, der kunne bringe byen ud af sit dødvande.

Allerede i 1856 havde han skabt opmærksomhed med et projekt, der omfattende en ny havn nord for Kronborg. En havn, der skulle indrettes som nødhavn til havarister med træ-



Maleren J.F. Møllers portræt af købmand og konsul Regner Lauritz Ulstrup er dateret 1842, hvor han er 24 år gammel og året efter af Møller betegnet som »Contorist Ulstrup« uden fornavn, hvilket passer godt med den unge mand på billedet.



skibsværfter, kølhalingsplads, pakhuse samt plads for kul. Den nye nordhavn skulle forbindes med en kanal til den gamle havn der skulle rumme de toldklarerende skippere, lods- og færgebåde, samt endvidere gods- og persontrafikken til byen. Projektet blev fremlagt ved et møde på rådhuset og fik støtte fra skibsklarererne, men blev forkastet af færgemændene, og i stedet enedes man om at det fortsat var den søndre havn der skulle sættes på.¹⁶

I forbindelse med sundtoldens afvikling i 1857 beskrev han i en avisartikel Helsingørs dystre fremtid og opstillede i artiklen følgende krav til staten: At byen blev skattefri i de næste 10 år, at staten gav prioritetslån til ejendomsværdiens opretholdelse, at der blev anlagt en jernbane over Frederiksborg til Helsingør, samt at der blev anlagt en frihavn og en havn nord

Der blev udarbejdet adskillige projekter til en helt ny havn nord for Kronborg. Her et forslag til en ambitiøs Øresundshavn, der blev forelagt byrådet i 1871. Ingen af forslagene blev som bekendt til noget, for den beskudte Nordhavn fra 1932 er det nærmeste vi kommer. Tegning i Rigsarkivet.

for byen og endelig, at der oprettedes en filial af Nationalbanken, samt en børs i byen. Forslagene fik en blandet modtagelse i byen og nåede derfor aldrig frem til rigsrådet.¹⁷

I 1858 genoptog Ulstrup en gammel idé om at danne en »Forening til Handlens som Industrien og Håndværkets Fremme«. En idé der stammede fra et borgermøde i 1856. I februar 1858 sammenkaldte han derfor til et nyt borgermøde med temaet »nogle Spørgsmål vedrø-

rende den fremtidige Forretningsførelse i Byen«. Formålet var også at gentage forsøget på at få en filial af Nationalbanken, samt en børs til byen. Foreningen blev stiftet, og der blev nedsat en komite til at forestå foreningens videre udvikling. Man fik et forsamlingslokale i den »van Deursske Gaard« og aftalte at mødes mandag, onsdag og lørdag kl. 12-1. Hvad denne forening havde af mål udover de tidligere nævnte står ikke helt klart, men foreningen opnåede ved udgangen af 1862, med lavenes ophævelse, at overtage Købmandslavets medlemmer samt formue, og blev derefter til den mere velkendte Helsingør Handelsforening.¹⁸

Måske var det i forlængelse af idéen fra 1858, samt Ulstups tanker om et fællesskab mellem handel- og erhvervslivet, der nu kom til verden. I hvertfald blev en komite dannet i 1860 med det formål, at undersøge mulighederne for bygningen af den tidligere omtalte Patent Ophalings Bedding på Helsingør havn. Komiteen bestod af konsul W.G. Norrie, skibsbymesterne Chr. Rohman og J.W. Løve samt Regner L. Ulstrup.¹⁹

I 1862 overdrog brødrene Fenwicks deres firma Fenwick & Kpg.s til deres kreditorer, der derefter overdrog det til Regner L. Ulstrup og Jørgen Hansen,²⁰ for et symbolsk beløb. Ulstrup blev nu en del af byens bedre borgerskab, og han blev senere Hannoveransk Konsul, en titel han anvendte resten af sit liv.

I 1870 blev Ulstrup valgt ind i byrådet og genvalgt ved valget i 1876. Han genopstiller ikke i 1882, måske på grund af sine aktiviteter ved værftets etablering.²¹ I 1871-72 var Ulstrup folketingsmand for Helsingør valgt af det yderste højre, han blev dog ikke genopstillet ved det efterfølgende valg. Endelig blev Ulstrup i 1872 valgt til formand i handelsforeningen et hverv han, i følge sine kolleger, bestyrede med stor autoritet og energi indtil 1887.²²

En anden af industrialiseringen og byens forgrundsfigurer var brændevinsbrænder Jens Levin Tvede (1830-1891). Han videreudviklede sin fars mindre brændevinsbrænderi til en teknisk moderne virksomhed, som i 1877 blev udvidet med en hvidtølsfabrik og i 1887 med

en gærfabrik. Tvede var også uden for sin egen virksomhed en iværksætter, der i de døde år efter sundtolden forsøgte at skabe liv og virksomhed til byen. Således medvirkede han ved etableringen af Hellebæk Klædefabrik i 1873. og Helsingør Telefonselskab i 1883. Tvede havde rang af kaptajn i Helsingørs borgerlige Artillerikorps som blev opløst i 1863, men han havde fortsat tilladelse til at bruge titlen hvilket han også gjorde helt til sin død. Som det fremgår af byrådets sammensætning var han også aktiv politisk og sad i byrådet fra 1857-1891 og han var ligeledes i sine sidste leveår konservativ landstingsmand.²³

Af andre personer fra kan nævnes O.G. Rehling (1812-1892). Rehling var kgl. rådmann, justitsråd, og sad i sparekassens direktion i årene 1853-1892. Endvidere sad han i byrådets »større halvdel» i perioden 1850-1892 samt i handelsforeningens bestyrelse i 1870'erne og 80'erne.²⁴

Endelig var der J.A. Unna, søn af Simon Unna og barnebarn af den til byen indvandrede jøde Abraham Unna. Familien havde tidligere beskæftiget sig med manufakturhandel, men J.A. Unna omlagde senere forretningen til vinhandel.²⁵ Ved formandsvalget i Handelsforeningen 1864 blev Unna formand og besad denne post til 1872, hvor han frabad sig genvalg til fordel for Ulstrup, men forblev i bestyrelsen.²⁶ Unna var endvidere i sparekassens direktion i årene 1871-1892, samt formand i dampskibsselskabet Dana i 1881.²⁷ Han sad tillige i byrådet fra 1862 til sin død i 1892.

Der var også købmanden Otto Jørgensen, født 1829. Han blev optaget i købmandslavet i 1851 og kom igennem sine forbindelser til omegnens landmænd ind på kornhandel, som han udviklede i 1860'erne. Som en velhavende mand, blev han valgt til byrådets »mindre halvdel« i 70'erne. I 1881 solgte han sin kornforretning og blev bestyrer i Landmandsbankens afdeling i Helsingør. Han rejste fra byen i 1883 og blev en af stifterne af Låne- og Diskontobanken i København og senere bankens direktør.²⁸ Af andre købmænd med rødder i byen kan nævnes J. Brammer, E. Hillingsøe og V. Kirck

som mangeårige medlemmer af bestyrelsen i Handelsforeningen.²⁹

I byens magtgrupper kunne man også finde efterkommere af det gamle sundtoldsaristokrati. Et eksempel var tobaksfabrikant H.A. Thalbitzer, hvis far havde startet en virksomhed til fremstilling af skråtobak. Thalbitzer sad i sparekassens direktion fra 1875-1881³⁰ og var tæt på byrådsvalg i 1879. Et andet var Grosserer C. von Mehren, hvis far gik fallit ved sundtoldens ophør 1856. Von Mehren var i Handelsforeningens bestyrelse i 70'erne og 80'erne, og var tæt på byrådsvalg i 1879, for at blive valgt i 1882.³¹

Skibsbygmestrene Løve og Rohmann deltog også aktivt i byens styrelse, idet J. Løve (1847-1890) var valgt til byrådets »mindre halvdel« i 1879, ligesom Chr. Rohmann (1829-1896) sad i byrådet 1869-1876. De havde begge derudover flere tillidsposter.³²

Endelig kan nævnes nogle af hovedkræfterne bag byens første dampskibsselskaber »Dana«, »Bien«, »Neptun«, »Nordsjælland« og »Kjøbenhavn«. Grosserer H.C. Nyholm, der var direktør for selskaberne og overretssagfører Holsøe, der var bestyrelsesmedlem og tilsyneladende fast dirigent ved generalforsamlingerne.³³ H.C. Nyholm var desuden valgt til byrådets »mindre halvdel« i 1879.³⁴

G. Donatzky var flyttet til byen i 1867 og havde etableret sig som bogtrykker og redaktør af Helsingør Dagblad. Som byens største avis, havde han stor indflydelse på den daglige debat og sad derudover i 70'erne og 80'erne i byrådet.³⁵

Ser man på byens andre udvalg og deres persongalleri, finder man mange af de førnævnte personer, men fortsat med en stor majoritet fra handels- og erhvervslivet, f.eks. »Udvalg til udvidelse af Helsingør Havn« i 1879, der bestod af borgmester Monrad, oberst Schroll, købmand J.A. Unna, baron Rosenørn-Lehn, fabrikant J.L. Tvede.³⁶ Desuden »Repræsentantskabet for Kjøbstædernes Brandforsikring« i 1880, hvis medlemmer var købmand J.A. Unna, købmand A.F. Stricker, rådmann O.G. Rehling, konsul R.L. Ulstrup, fabrikant J.L. Tvede, skibsbygmester Chr. Rohmann.³⁷ Ligeledes

»Udvalg til Fremme af Kystbanen« i 1880, der omfattede fabrikant J.L. Tvede, skibsbygmester Chr. Rohmann, byfoged Fleischer, grosserer H.C. Nyholm, købmand J.A. Unna, købmand O. Jørgensen, borgmester Monrad, overretssagfører Holsøe, brygger Wiibroe, bogtrykker G. Donatzky.³⁸ Eller »Det Helsingørske Dampskibsselskab« i 1881, hvor bestyrelsen omfattede formanden grosserer H.C. Nyholm, købmand J.A. Unna, konsul R.L. Ulstrup, konsul L. Schierbeeck, fabrikant E.F. Hilman og som revisorer konsul C. Gradman og havnemeister F.C. Hansen, og som suppleant købmand H. Jørgensen.³⁹

Som det fremgår af denne gennemgang af byen mest indflydelsesrige personer og grupper, findes der mange gengangere i magtens grupper. Ser man på gruppen af de kgl. privilegerede embedsmænd, er det tydeligvis rådmann O.G. Rehling, samt byfoged Fleischer, der er de mest fremtrædende. Fra industrien er det i hovedsagen fabrikant Tvede, samt i nogen grad skibsbygmestrene Løve og Rohmann, der tegner billedet. Formentlig som en følge af, at industrialiseringen i byen ikke var særlig omfattende på dette tidspunkt. Til gengæld havde handelslivet fortsat en stor repræsentation i byens grupper, og som en følge heraf også betydeligt flere navne at byde på. Fra denne gruppe fremtræder ofte navne som J.A. Unna, R.L. Ulstrup, O. Jørgensen, C. von Mehren og H.C. Nyholm samt en del personer, der kun deltager i et enkelt udvalg. Som værende lidt udenfor disse gruppers fællesskab kan nævnes G. Donatzky.

De første tanker opstår

I det tidlige forår i 1879 var den længe ventede havneudvidelse endelig kommet i gang, og i Helsingør Dagblad den 24. maj 1879 har redaktøren en artikel med følgende overskrift: »Helsingørs havnearbejder. Arbejderne ved den herværende havneudvidelse er nu i fuld gang. Arbejdet består som bekendt i udgravningen af et ca. 3 tønder land stort bassin som med en gennemsnitlig bredde af næsten 100



alen skal strække sig øst for skibsværftet (træskibsværftet), i mellem dette og Kronborg fæstnings ydre mur i en længde af 400-500 alen, og så tæt på denne, at der langs dannes en vej af 20 alens bredde. Udfør midten af bassinet udvides dog vejen til en ca. 70 alen bred og ca. 200 alen lang plads, udfør kurtinen i mellem de to frem springende bastioner. Bassinet vil nå til ca. 100 alen fra alléen til Kronborg, omtrent der, hvor der er opkastet en lille dæmning over fæstningsgraven, som ses fra broen over denne. Indløbet til det nye bassin, der munder ud i den nuværende havn ved hjørnet mellem værftet⁴⁰ og den nordre mole, bliver ca. 90 alen bredt, og ligger ret bekvemt for indsejlingen til havnen, navnlig når den søndre mole om 3 år bliver ombygget. Bassinet bliver 10 fod dybt, altså lige så dybt som i den gamle havn.»

Artiklen er taget med i sin fulde længde, fordi den giver en god indsigt i, hvad projektet omfatter samt medvirker til en forståelse af de senere opståede problemer. Der er tilsyneladende tilfredshed hos redaktøren med at projektet en-

delig er kommet i gang. Men Donatzky benytter også lejligheden til at bringe udsættelsen af søndre moles ombygning i erindring.

På dette tidspunkt begynder en anden af byens kreative kræfter at røre på sig, og i Helsingør Dagblad den 8. juli 1879 har Regner L. Ulstrup et indlæg, der formentlig for første gang offentligt nævner mulighederne for at opføre et maskinværksted på havnen. »Arbejdet ved den nye havn skrider nu rask fremad og ad åre når havneindløbet forandres efter planen, ville skibsførernes anke over den slette indsejling forstumme.« Her kommer Ulstrup, ligesom Donatzky, med endnu en påmindelse om den søndre mole. Han fortsætter med at spørge om havneudvidelsen overhovedet kan ændre noget på byens tilstand, hvis ikke der forsøges med noget nyt og kommer derefter med følgende forslag. »Skal havnen blive af væsentlig varig betydning for byen, er det nødvendigt, at der anlægges et maskinværksted til reparationer af dampskibe, og altså først og fremmest tænke på den hensigtsmæssige plads dertil.« Den 8.



juli 1879 bliver dagen, hvor tankerne kommer frem i fuld offentlighed. Det er også værd at bemærke, at Ulstrup i samme øjeblik som planen er lagt frem, straks påpeger, at der skal bruges mere plads til projektet. I det følgende forudser han at fremtiden ligger i dampskibene, samt at hvis man skal kunne tiltrække dem, så skal der være også være en mulighed for at reparere dem. Formentlig sammenligner han situationen med den tidligere, hvor sejlskibene ofte opsøgte træskibsværfterne for reparationer. Som en hver god iværksætter har Ulstrup ligeledes en plan for projektets finansiering, og her peger han på at byens sparekasse har et betydeligt overskud og understreger, at det er et overskud, som man ikke engang havde forudset ved sparekassens stiftelse. Han er dog vidende om, at sparekassen ikke kan disponere over dette overskud uden ministeriel tilladelse. Ulstrup giver derefter sit bud på afkastet ved projektet. Først og fremmest tilflytningen af 50 gode arbejderfamilier, som vil betyde øget

Helsingør havde haft skibsbyggeri længe, og allerede i slutningen af det 18. århundrede havde der været planer om et skibsværft i byen. Da havnen fik sin første væsentlige udvidelse i 1824, lykkedes det Jacob Hansen Løve, der siden 1816 havde været engageret med reparationer og bygning af både for lodsselskabet og færgelaugene, at få en skibsbyggeplads lidt øst for Øresunds Toldkammer. Værftet blev anlagt i 1825 med reparationer og bygning af mindre skibe for øje. I modsætning til de senere værfter, bestod Løves værft kun af få bygninger og frem for alt rigelig plads til at kølhale skibene. På dette maleri, udført af Emanuel Larsen i krigsåret 1848, ser man en blåmalet nybygning, som ligger på en primitiv ophalingsbedding, støttet af stolper og stilladsværk. Maleri i privateje.

forbrug samt skat til byen. Derefter det øgede salg af kul som følge af, at skibene ikke skal til København, men kan repareres her. Endvidere, og her sammenligner Ulstrup nok igen med sine erfaringer fra sejlskibstiden, omtaler han arbejdet med at losse og laste de reparerede dampskibe, samt at proviantere dem. Til-

bage ved finansieringen kommer han med en appel til byrådet om at ansøge ministeriet om anvendelse af sparekassens frie kapital, eller en del af den, til en grundfond for et aktieselskab. Endvidere bringer han købmændene ind som vigtige i denne sammenhæng, som dem der har de gode forbindelser til dampskibsruderne. Til slut påpeger han den fordel, man har i at kulfragten er billigere til Helsingør end til København.⁴¹ Tankerne er nu sat i gang og en vej er anvist. Ulstrup har anvist vejen og appellerer nu bredt, dels til den offentlige mening, men også til byrådet. Det første formentlig for indirekte at lægge et pres på byrådet, for den direkte har han jo som byrådsmedlem.

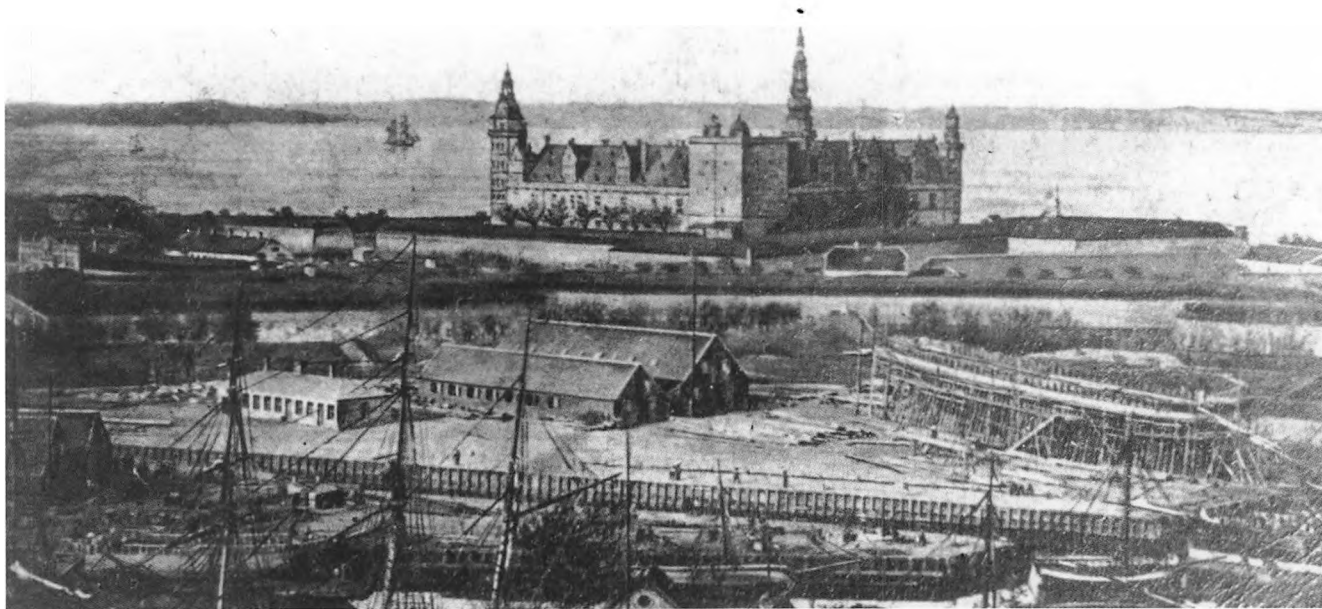
Måske har Ulstrups medborgere fundet forslaget lidt for voluminøst ud fra det kendskab, de har haft til hans tidligere projekter, for allerede næste dag, den 10. juli 1879, har han igen et indlæg i bladet for at nedtone oplægget i både størrelse og dermed pris. Men han fastholder fortsat at projektet er muligt for byen.

»Her Redaktør. Jeg er dem forbundet for at have optaget mit forslag i deres ærede blad, må jeg endvidere for at forebygge misforståelse, dertil føje, at der naturligvis ikke kan være tale om et maskinværksted dér, som Burmeister

& Wains, kan påtage sig nybygningen af og hvortil stor kapital udfordres. Beddingen har vi, så hvad vi behøver er kun et værksted, hvori dampbådsreparationer kunne udføres, og som altså måtte være forsynet med damphamre til pladernes tildannelse, nitte- og boremaskiner osv., og hvortil plads i tide burde sikres. Jeg

I 1843 grundlagde skibsbygmester Poul A. Barfoed byens andet skibsværft efter Løves. I 1850'erne overdrog han virksomheden til broderen Magnus og den unge skibsbygger Christian Rohmann. Barfoed & Rohmanns værft nød ligesom Løves godt af de mange skibe, der søgte nød- og vinterhavn i Helsingør. Senere kom værftet til at bygge en del skibe for I.S. Pontoppidan, der på det tidspunkt var byens største skibsreder, og han blev da også hurtigt medejer af værftet.

Herunder er værftet fotograferet fra Olai Kirkes tårn omkring 1870. Til højre ses et skib på den lille skibsbygningsbedding, og ud for denne ses to lange parallelle træskure, og ved siden af disse en mindre, lys bygning indrettet til bekkogehus, smedie og kontorlokaler. Foran bygningerne og skibet ses den lange patentophalingsbedding, og helt til venstre endnu to parallelt liggende træskure. Helt i forgrunden til venstre anes endnu en skibsbygningsbedding, hørende til Løves værft. I baggrunden anes den endnu ikke helt sløjfede Scholtens Ravelin.



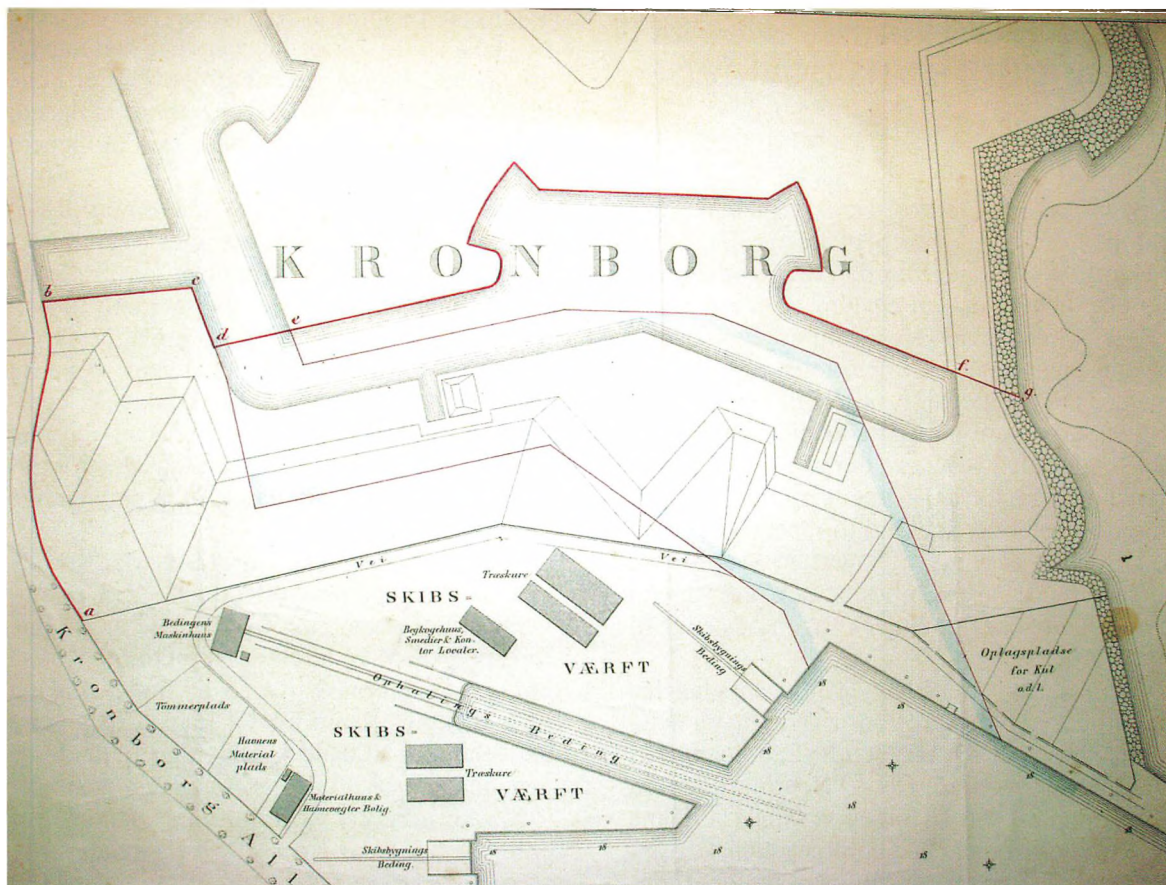
antager, at et sådant mindre værksted måtte kunne indrettes og forsynes for ca. 200.000,-kr. Når en privatmand, Kokum i Malmø, uden fremmed hjælp har kunne anlægge et sådant, betvivler jeg ikke, at Helsingør med dets bedre beliggenhed og gode forbindelser, med langt større udsigt til held må kunne gøre det samme, navnlig når sagen støttes ved et fond af Sparekassens overskud.«⁴²

Ser man på det anbefalede værktøj, er det han anviser som nødvendigt, kun beregnet til pladearbejde, således at han lidt, måske, udelukker reparation af motorer. Men han fornyer igen sin opfordring, med adresse til byrådet, om at fremskaffe den nødvendige plads.

Allerede den 12. juli svarer direktionen fra Sparekassen i Helsingør Dagblad tilbage på Ulstrups forslag om brug af midler fra reservefonden. Sparekassen beklager høfligt, men roser også initiativet med oprettelsen af et maskinværksted. De påpeger at de med deres nuværende organisation, selvfølgelig må beskytte sparernes indskud, og som en følge dette må bevare deres reservefond på ca. 100.000 kr. til evt. dårlige tider. De vil dog gerne give råd, og her skal man lige bringe sig direktionens sammensætning i erindring. De peger på at de lokale forretningsfolk og skibsværftjere må gå i spidsen for at fremskaffe aktiekapitalen. De vil helst se, at et dansk fortagende tager ledelsen i projektet, men hvis dette ikke er muligt, så at søge til udlandet for at finde rette vedkommende. Ligeledes sender de opfordring til byrådet om at få frigjort og købt de nødvendige arealer og at bede enhver i sin kreds om at medvirke til formålet. Dette kunne være folke- og Landstingsmænd i kredsen.⁴³ Her er et klart afslag om hjælp til finansieringen fra Sparekassen, men også en opfordring til de lokale forretningsfolk og skibsværftjere om, at det er dem der må gå forrest og medvirke til at finde den nødvendige aktiekapital. For første gang åbnes der også for at rette henvendelse til udlandet, selvom der nok foretrækkes en dansk. Endelig gentages de tidligere opfordringer til byrådet, om at sikre de nødvendige arealer. Det er vanskeligt at finde uoverensstemmelse i forslagene,

bortset fra brugen af reservefonden, når man sammenligner med Ulstrups tidligere indlæg. Der er for alvor kommet gang i lobbyvirksomheden i byen.

Det er nu at Redaktør G. Donatzky måske føler at de tidligere indlæg trænger til lidt koordination, og måske samtidigt at blive lidt mere bredt favnende. For i Helsingør Dagblad den 15. juli forsøger han at samle trådene, samt yderligere at bidrage til idéen under overskriften: »Mere om et Maskinværksted i Helsingør«. Han begynder med at påpege, at tidligere indlæg savner en praktisk anvisning af, hvordan planen kan realiseres. Han finder det ikke muligt at anvende sparekassens reservefond, men han tager det for givet, at alle Helsingoranerne er enige i planens store betydning for byen. Han konkluderer, at der ikke alene er interesse for sagen og dens snarlige gennemførelse, men også stor tillid til at det vil være økonomisk godt for både kommunen og befolkningen. Han tror derfor ikke at der vil forekomme nogle vanskeligheder hos myndighederne, i forbindelse med at erhverve de nødvendige arealer på rimelige betingelser. Når dette er sikret og projekt og pris er på plads, så er det at befolkningen skal vise sin tillid ved at tilbyde sig som deltagere i forretningen. Videre forventer han, at anlægsprisen vil blive på 200.000 kr., samt at indbyggerne skal skaffe halvdelen ved aktietegning af 200 aktier á 500 kr. Han mener, at har man først dette aktiv på hånden, så vil det være nemt at overtale et uden- eller indenlandsk firma til at finansiere resten og anlægge værftet. Fordelelen skulle være at alle ville være interesserede i driften af værftet og ville bibringe til at det blev en god forretning. Han foregriber også de pessimister, der måtte påpege de »dårlige tider« og henviser i stedet til, hvad der foregår ude i verden og ikke mindst på den anden side af sundet. Han har også sin tro på, at der fortsat både er vilje og kapital til stede og at det nu bare er om at komme i gang. Han ønsker ikke selv at stille sig i spidsen for sagen, selvom han lover at yde hvad han kan, men opfordrer uden at sætte navn på, byens »fremragende mænd« samt byrådet, til at tage alvorligt fat i sagen.⁴⁴



Han kommer meget omkring det hele og understreger sine pointer. Han forsøger at skabe et fællesskab udover byen til hele kommunen. I sit pres på byrådet, benytter han sig meget af ordet tillid, altså befolkningens tillid, i forbindelse med at byrådet får styr på de nødvendige arealer. Hvilket han gør til det afgørende for, at der kan skabes den rigtige tillid til projektet. Endvidere sætter han dette at være deltager i forretningen sammen med denne tillid, for at skabe følelsen af fællesskab. Derefter skitserer han udkastet til et aktieselskab og fremhæver dette som værende det grundlæggende for at kunne tiltrække et firma udefra. Endvidere følger han op på de tidligere indlæg ved også at kigge mod udlandet. Til slut opfordrer han på samme måde som Ulstrup sine medborgere til at se ud i verden og på den anden side af sun-

det, for herefter at give bolden videre til byens »fremragende mænd« samt byråd.

I årene 1877-1885 gennemgik Helsingør Havn en række væsentlige udvidelser. Havnebassinet blev yderligere udvidet efter forhandlinger med Kronborg om afståelse af yderligere et areal af fæstningsterrænet, hvis nye grænser blev angivet på den approberede plan herover fra 1878 (den kraftige røde linie mærket a-g). Kortet viser også, hvor det nye havnebassin skulle placeres (angivet med en tynd rød streg og blå kontur langs denne), nemlig mellem værftarealet og den markerede del af fæstningsværket, hvorved de sidste rester af Scholtens Ravelin forsvandt og værftthalvøen opstod. Samtidig med etableringen af det nye havnebassin, blev den søndre mole rykket et væsentligt stykke ud, og spidsen drejet lidt mere mod nord for at sikre indsejlingen. Resultatet af udvidelsen ses tydeligt på de to kort side 43. Tegning i Rigsarkivet.

Havnesagen, Helsingør Havns udvidelse med nye arealer

Tingene tager nu fart og den 9. september indkalder Formand Ulstrup til bestyrelsesmøde i Handelsforeningen, og den her samlede bestyrelse bakker op om beslutningen om at anlægge et maskinværksted samt nogle nye handelshuse på havnen. De beslutter ligeledes, at man også bør rette henvendelse til udenlandske interesserede om anlægget af maskinværkstedet.⁴⁵ »Handelshusene« eller pakhusene er nok tænkt med det formål at kunne rumme varer fra dampskibene, der skal ind til reparation.

I byrådet er tempoet knapt så hurtigt, for torsdag den 18. september fremlægges sagen i byrådet, men beslutninger i sagen udsættes til næste møde.⁴⁶

Først ved det efterfølgende møde torsdag den 2. oktober kommer sagen for igen, og på dette møde nedsætter byrådet et udvalg bestående af Borgmester Monrad, Oberst Schroll, dog kun deltager indtil den 17. oktober, samt J.A. Unna og Rosenørn-Lehn.⁴⁷ At borgmesteren selv ønskede at deltage, er et tegn på at det er et vigtigt udvalg.

Den 9. oktober sætter Ulstrup, på vegne af Handelsforeningen, yderligere skub i tingene ved at fremsende en anmodning om et mageskifte mellem militæret og kommunen til indenrigsministeriet, således at militæret tilbydes et alternativt jordstykke i Teglstrup Hegn i mod at afgive Grønnehave, der tilhører garnisonen på Kronborg, til kommunen. Det hele med det formål at etablere et jernskibsværft på havnen. Anmodningen rettes officielt til indenrigsministeriet, men fremsendes samtidig til byrådet og det ggl. havneudvalg.⁴⁸

Ved byrådsmødet torsdag den 16. oktober 1879 fremlægges resultatet af udvalgets arbejde i form af følgende: »Til Protokollen Fremlagdes nu gjenpart af et Andragende fremsendt til Indenrigsministeriet om Afgivelse af Plads til Anlæg af et Maskinværksted og Jernskibs-

byggeri til bygning af Jernskibe.«⁴⁹ Byrådet er tilsyneladende fortsat lidt bagefter den hurtigt arbejdende Handelsforening. I øvrigt er det i begyndelsen nævnte lille reparationsværksted, nu vokset til et værft, der både skal producere maskiner og nybygninger.

Ved byrådsmødet den 6. november 1879 fremlagdes nu skrivelse fra indenrigsministeriet af 23. oktober, hvori byrådet får forklaring om afgivelse af den fornødne »Grund til Anlægget af et Skibsværft til Bygning og Renovation af Jernskibe. Sagen henlægges til næste Møde.«⁵⁰ Indenrigsministeriet ønsker her byrådets accept af Handelsforeningens anmodning af 9. oktober, samt en mere uddybende forklaring på, hvorfor at arealerne er så nødvendige for anlægget.

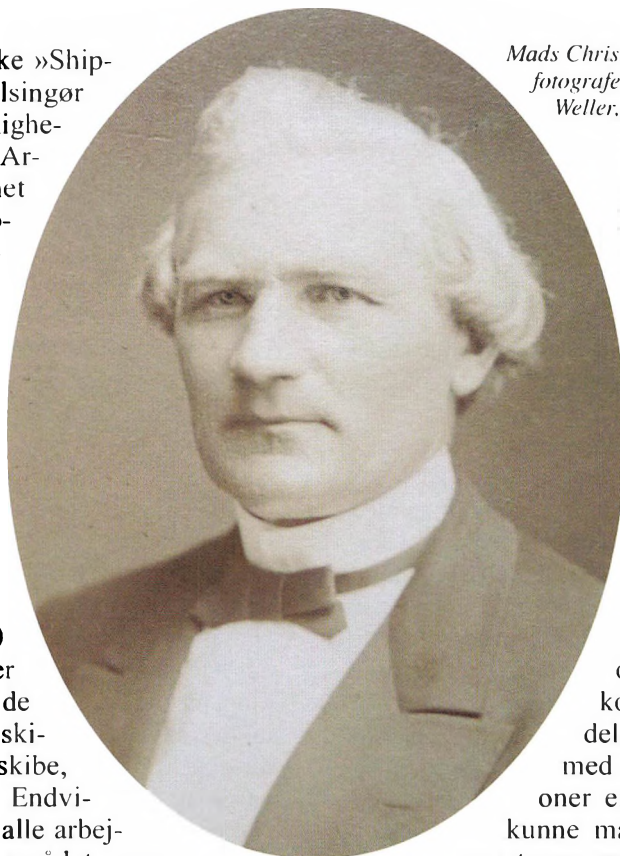
I Handelsforeningen arbejdes der fortsat målrettet, og ved bestyrelsesmødet den 11. november 1879 beslutter man at rette en direkte forespørgsel til en direktør Norman fra Motala om at flytte sit maskinværksted fra Norköping til Helsingør. Samtidig vil man fortsat rette henvendelser til både Sverige og England ved at annoncere efter udenlandske interessenter.⁵¹

Måske arbejder bestyrelsen i Handelsforeningen lidt som byrådets forlængede arm, fordi de er mere fritstillede, samtidig med at bestyrelsesmedlemmerne Rehling og Ulstrup også sidder i byrådet, hvilket kunne antyde en vis koordination. Når man søger til udlandet, er det vel fordi, der trods Ulstrups ildhu, ikke har vist sig nogen interesserede i Danmark. De daværende danske værfter var Orlogsværftet og B&W. Så mulighederne har været beskedne i Danmark for at finde folk med både den nødvendige ekspertise og kapital.

Den 25. november afholder Ulstrup igen bestyrelsesmøde i Handelsforeningen. Her er beslutningsprocessen noget kortere end i byrådet og ved mødet samme aften vedtages det at de nødvendige arealer skal være af en størrelse på henholdsvis 15.000 kvadratalen og 33.000 kvadratalen,⁵² som forefindes på Kronborgs område, Grønnehave.⁵³

I Helsingør Dagblad kan man den 15. december læse et referat fra Nationaltidende af

en artikel i det engelske »Shipping Gazette« om Helsingør havn og dens nye muligheder efter udvidelsen. Artiklen er fremkommet på foranledning af købmænd og andre interesserede i Helsingør, og den henvender sig til engelske kapitalejere og jernskibsbyggere, for at gøre dem opmærksom på alle de fordele, der vil være ved anlæggelsen af et nyt skibsværft. Videre fortæller artiklen også om kundeunderlaget, bl.a. de 80 dampskibe, der anløber havnen hvert år, samt de mange skibe, 36.670 skibe, heraf 9.170 dampskibe, der årligt sejler forbi. Endvidere at man kan klare alle arbejder indenfor træskibsområdet, men ikke har tilsvarende muligheder indenfor området jernskibe og dampmaskiner, der derfor må videresendes til København, hvilket ikke er særligt hensigtsmæssigt om vinteren, hvor København har store problemer med is, medens Helsingør er isfri. Købmændene lægger ikke skjul på, at byen ikke er i stand til at klare finansieringen selv. De siger samtidig, at de tror på at et engelsk firma ville have bedre chancer for at kunne konkurrere med det enlige danske firma (B&W), end et dansk firma kan. Til slut indbyder de interesserede til at komme til Helsingør for at se på forholdene. Artiklen i Helsingør Dagblad fortsætter med at bringe en udtalelse fra det engelske »Handel og Søfart«, og de giver deres anbefaling, fordi de yderligere muligheder for at kunne bygge og reparere skibe er særdeles velkomment for både forsikringsselskaber og redere, men at det afgørende spørgsmål selvfølgelig er om det kan forrente sig og blive en forretning.



*Mads Christian Holm (1827-1892)
fotograferet ca. 1889 af Hansen &
Weller. København.*

Det sidste overlader de til de omtalte redere og forsikringsselskaber at vurdere, men de støtter ideen.⁵⁴

Handelsforeningen og Ulstrup har igen handlet hurtigt med deres annoncering. I artiklen tager de skyldigt hensyn til deres alliancepartnere træskibsværfterne ved på forhånd at gøre opmærksom på deres kompetence. At henvendelsen er rettet til England med de store værftstraditioner er forståeligt, men den kunne måske også have været ment som en øjenåbner for danske værftsinteresserede, eller som en skjult provokation, at et engelsk firma skulle have større konkurrencemuligheder overfor B&W end et dansk.

Endelig afholder byrådet årets sidste møde torsdag den 18. december og fremsender her deres svar på brev af 23. oktober, hvor de anbefaler Handelsforeningens tidligere fremsendte forslag til Indenrigsministeriet.⁵⁵ Byrådet arbejder fortsat i deres eget tempo, men man fornemmer en skjult koordination, da det fortsat er de samme folk, der sidder i de forskellige råd.

Således er situationen ved udgangen af året 1879, hvor der ventes på »manden«, der har lyst og midler til at realisere købmændene og deres ligestillede planer om etablering af et værft. På dette tidspunkt har der tilsyneladende ikke været forbindelse til hverken den senere så bekendte Mads Chr. Holm eller Vilhelm Dyhr. I betragtning af annoncen i Shipping Gazette i december måned er det lidt svært at forestille

sig, at der på dette tidspunkt har været realistiske forhandlinger med en dansk interesse, medmindre at det har været en del af købmændenes forhandlingstaktik.

Planerne begynder at tage form

Årets første måneder af 1880 forløber uden at der fremkommer nyt fra hverken handelsforeningen eller byrådet om værftsplanerne. Til gengæld er nogle nye partnere kommet i spil. For den 21. januar 1880 fremsender M.C. Holm som Direktør for »Norden« sammen med H.C. Nyholm, direktør for dampskibsselskaberne »København«, »Dana«, »Nordsjælland«, »Neptun« og »Bien«, i Helsingør, en skrivelse til det kgl. havneudvalg for Helsingør. På dette tidspunkt har de to rederier stort set samme størrelse og tonnage. Skrivelsen er skrevet med anbefaling fra Handelsforeningen m.fl. og anmoder om tilladelse til at opføre et jernskibs- og maskinbyggeri ved Helsingør, samt at give denne tilladelse til et dansk aktieselskab. Aktieselskabet vil blive dannet, så snart at det af Handelsforeningen påpegede nødvendige grundstykke er stillet til rådighed.⁵⁶ Der er tilsyneladende sket nogle hurtige ting over jul og nytår. Konstellationen af Holm og Nyholm

er interessant, idet Nyholm foruden sin rederi-virksomhed også er medlem af byrådet.

I begyndelsen af marts går det løs igen. I Helsingør Dagblad har Handelsforeningen følgende annonce i Helsingør Dagblad. »Enhver, der interesserer sig for det påtænkte Anlæg af et større Jernskibs- og Maskinbyggeri heri Staden, indbydes herved til et møde i Rådhusalen, Mandagen den 8de Marts kl. 5. Eftermiddag.« Brevets afsendere er firmaerne R.B. Kirk, R.F. Marstrands Eftfl, S. von Mehren, S. Shierbeck, Th. Soldan, B. Thalbitzer & co, I.L. Tvede, Ubr. Unna & Søn, Major W. Wright, H.S. Nyholm. Samt Bestyrelsen for Helsingør Handelsforening, Regner L. Ulstrup, I. Brammer, H. Jørgensen.⁵⁷

Den 9. marts har Redaktør Donatzky et fyldigt referat i dagens avis fra mødet dagen før. Han indleder med at omtale den store interesse der har været om mødet samt Ulstrups indledning på indbydernes vegne. Ulstrup indledte mødet med at foreslå byfoged Fleischer som dirigent og han vælges enstemmigt. Et klogt valg, for hvem tør trodse byens politimester. Han fortsatte derefter med at tegne et billede af byens situation og dens fortsatte tilbagegang, som følge af de aftagende sejskibs aktiviteter og den forøgede dampskibsfart. Videre omtalte han de bestræbelser, der var foretaget for at give de forbipasserende dampskibe mulighed for at reparere på et værksted for på denne måde at vende byens nuværende situation til det bedre. Han henviste også til at byens dårlige økonomiske forhold havde medført, at Handelsforeningen måtte henvende sig til udenlandske interesserede, samtidig med at den havde fremsendt et andragende til regeringen om disposition over det nødvendige areal. Der havde været interes-

I hårde isvintre var Helsingør Havn et nødvendigt tilflugtssted for sundets skibe, og det var med til at skabe grundlag for et reparationsværft. I takt med dampskibenes fremmarch mistede havnen dog efterhånden sin betydning som nød- og vinterhavn, uden det dog hindrede de nye dampskibe i hyppigt at frekventere havnen. Dette fotografi er optaget omkring 1875.





Jernskibsbygmester Wilhelm Dyhr, var værftets første administrerende direktør (1882-1887), hvorefter M.C. Holm overtog ledelsen.

serede fra udlandet, men senest havde et dansk interessentselskab henvendt sig direkte til den kgl.

havnekomite, og de havde sammen med de lokale myndigheder og Handelsforeningen fundet, at den bedste løsning ville være et dansk firma. Imidlertid forudså Ulstrup også at der fortsat ville være store problemer med at fremskaffe det nødvendige areal til projektet, og opfordrede indtrængende byrådet til at forholde både stat og regering den store vigtighed, som arealet havde. For at skabe yderligere styrke til denne sag, foreslog han endvidere, at man til støtte for sagens fremme valgte en komite på 9 medlemmer. Komiteen skulle bestå af personer udenfor havnekommissionen, der som han sagde, i forvejen arbejdede positivt for sagen og på denne måde ville blive dobbeltstyrket ved at en ny gruppe udenfor organisationen også arbejdede for den. Ulstrup henlede nu opmærksomheden på de 3 medlemmer af interessentselskabet, der var til stede og præsenterede direktør for Dampskibsselskabet »Norden«, M.C. Holm, jernskibsbygmester Dyhr og grosserer Nyholm. Holm fik derefter ordet og udtalte indledningsvis, at han egentlig ikke kom som entreprenør, men fordi han havde hørt at der var et ønske tilstede i byen om at få anlagt et værft, og da han så tilligemed havde fundet det realistisk, havde han fået lyst til at være med. En anden årsag var, at han tilligemente at have den rigtige mand til at bestyre det i Dyhr, som i 3-4 år havde bestyret et jernskibsværft i Flensborg. Et værft, der dog i modsætning til Helsingør, lå så langt fra alfarvej, at det udelukkende beskæftigede sig med nybygninger. Han kommer i denne forbindelse ind på Helsingørs reparationsmuligheder, som

en følge af byens gode beliggenhed, idet han fortsatte med at fortælle om de 80 dampskibe, der havde besøgt havnen i vinter og sikkert alle ville have benyttet et jernskibsværft til større eller mindre reparationer. Han fortsætter i dette spor og omtalte, hvordan han selv må lægge en masse penge i udlandet til reparationer, og at det var penge som han meget gerne ville lægge i Helsingør i fremtiden. Efterfølgende kommer turen til Dyhr, der kort beskriver det område som værftet skal anlægges på, nemlig arealet langs havnebassinnet på en del af Løves træskibsværft, samt et område af Grønnehave, der hører under garnisonen på Kronborg og er militærets ejendom. Han fremhæver dog samtidig, at et træskibsværft og et jernskibsværft sagtens kan trives side om side. Dyhr sætter derefter tingene i et mere økonomisk perspektiv ved at henvise til hans tidligere værft i Flensborg, der beskæftigede 700 mand, som tilsammen fik udbetalt en ugeløn på 13-14.000 kr. Efterfølgende oplæste en os ubekendt købmand navnene på de 9 foreslåede medlemmer til en komite, idet han også benyttede lejligheden til at betone de sandsynlige vanskeligheder, der var forbundet med at få de nødvendige arealer. Dirigenten gik derefter over til afstemning efter at have tilføjet, at han opfattede komiteen, som havende fuld prokura til at handle. De valgte blev de foreslåede, kanceliråd Fleischer, overretssagfører Holsøe, grosserer Nyholm, købmand C. von Mehren, skibsbygmester Rohmann, baron Rosenørn-Lehn, brændevinsbrænder Tvede, konsul Ulstrup og købmand Wright. Efterfølgende takkede dirigenten for interessen, samtidigt med at han advarede mod alt for store forventninger og endvidere lovede, at han selv og den øvrige komite ville gøre deres bedste for sagen. Til slut takkede Ulstrup dirigenten, og en begejstret urmager foreslog et rungende hurra der skulle afsluttes med et »Held og lykke for udvalget og dets bestræbelser«. ⁵⁸

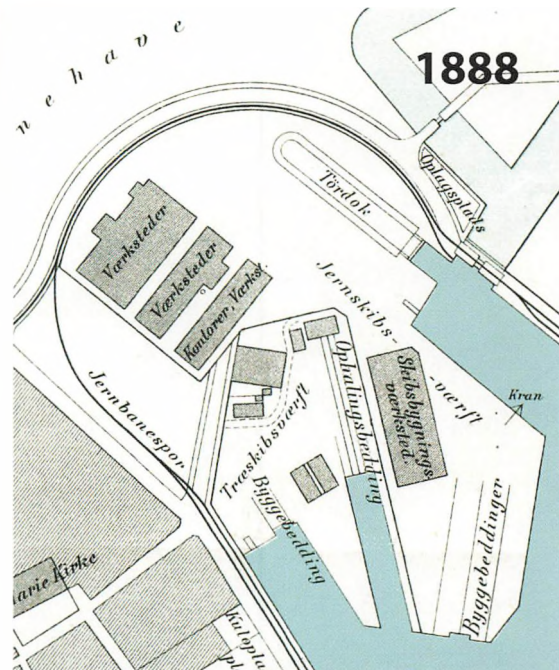
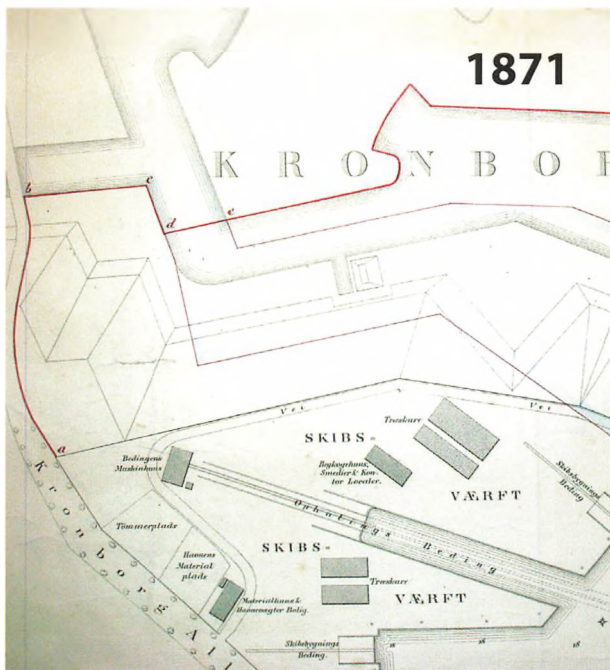
Det må have været Ulstrups store aften, som han indleder klogt ved at foreslå byens politimester som dirigent. Endnu engang understreger han byens tilbagegang sat i forbindelse med dampskibenes fremgang. Han undlader



heller ikke at nævne Handelsforeningen store arbejde for sagen. Dels ved henvendelserne til regeringen om de nødvendige arealer, samt til udenlandske pengemænd. Han beretter videre at der havde været flere udenlandske muligheder, men da et dansk interessentselskab havde henvendt sig til den kgl. havnekomite, havde hverken handelsforeningen eller byrådet været i tvivl om at et dansk firma ville være det rigtige. Her træder han høfligt tilbage og deler pænt æren med både byråd og den kgl. havnekomite, men han fortæller ikke noget om sine evt. samtaler med Holm. Det er formentlig med fuldt overlæg, at en ny komite til fremme af sagen, hovedsageligt består af folk fra hans egen gruppe, samtidig med at han holder den kgl. havnekomite uden for, med den begrundelse at begge grupper alligevel arbejder for den samme sag. Han præsenterer derefter de tre medlemmer fra det danske interessentselskab, som værende Mads Chr. Holm, V. Dyhr og Grosserer H.S. Nyholm, der foruden at være byrådsmedlem også var formand for bestyrelsen i byens dampskibsselskaber hvor Ulstrup i øvrigt også sad i bestyrelsen.⁵⁹

Mads Holm og Wilhelm Dyhr ønskede at kunne få rådighed over en del af militærets arealer, hvilket ikke var uden problemer. Kortene på side 53 (modstående side) giver et indtryk af situationen. Hvor Rohmanns og Løves virksomheder kun optog arealerne nærmest havnebassinet, ønskede man en bid af arealet længere mod nordvest, hvilket bl.a. ville gå ud over helsingoranernes yndede Kronborg Allé, som ses herover. Alléen ses også på kortene, hvor den ved realiseringen af jernskibsværftet blev skåret over af bygningerne for endelig helt at blive sløjft.

M.C. Holm præsenterer ikke sig selv som en igangsætter der kommer udefra med sin idé, men mere som en der, forholdsvis tilfældigt, har hørt om byens (Handelsforeningens) planer. Han fortæller ligeledes, at han har vurderet projektet og fundet det både tiltrækkende og realistisk muligt. Derefter lægger han meget op til Ulstrups tidligere tanker om et reparationsværft som værende det essentielle i idéen, ligesom han bekræfter mulighederne på dette område. Han tillægger derefter dette sin egen værdi som kommende kunde ved at fortælle om, hvor mange penge hans rederi selv anven-



der på dette område, samt at det er penge han med glæde vil lægge i Helsingør. Således undertoner han også lidt Dyhr, idet han påpeger at denne kun har beskæftiget sig med nybygning og ikke med reparationer; måske for at komme en evt. kritik i forkøbet, men også for endnu engang at fremhæve havnens gode beliggenhed. For Dyhrs vedkommende bruger han i forbindelse med sin beskrivelse af værftområdet nogen tid på at påpege at træ- og jernskibsværfter sagtens kan trives side om side. Formentlig for det gode naboskabs skyld. Han har nok også sat fantasien i gang hos mange, og ikke mindst købmændene, da han fortæller om beskæftigelsen på sit tidligere værft i en størrelsesorden af 700 mand med en samlet udbetalt ugeløn på 13-14.000 kr., tal der må have virket imponerende på tilhørerne, samt en øjenåbner for købmænd og byråd om et kommende kundeklientel til købmændene og nye skatteborgere til byen. Den valgte komite er næsten »Ulstrups soldater« og formentlig nøje sammensat til formålet. Som det fremgår af navnene, er komiteen bredt sammensat af folk fra samtlige af byens magtgrupper som byrådet, handelsforeningen,

industrien, træskibsbyggerne samt de liberale erhverv.⁶⁰

Det er måske rimeligt her at knytte et par kommentarer til M.C. Holm og Vilhelm Dyhrs mulige tilknytning til Helsingør og kvalifikationer til at forestå det kommende jernskibsværft. Svend Borg har i sin bog »Mads Chr. Holm's liv, virke og efterslægt« søgt i kirkebøger, lægsruller og folketællinger for at følge M.C. Holms færd igennem årene, hvilke oplysninger er anvendt her. Holm blev født den 19. oktober 1827 i Nykøbing Mors og udlært som skibsbygger hos Chr. Strand i Thisted i 1846. Derefter skulle han have aftjent sin værnepligt til søs, men da han ikke eksisterer i sørullen, kan dette udsagn altså ikke være sandt. I stedet er han tilsyneladende mønstret på et skib i Thisted som er gået i dok hos Pagh i Aalborg, hvor han en tid har arbejdet som skibstømmer. Han er dog ikke at finde ved folketællingen i Aalborg i februar 1850, selvom det er givet at han var på stedet i april 1850, hvor han havde en kæreste. Den 14. oktober 1850 skriver han til sin kæreste i Aalborg, fra Nykøbing, hvor han meddeler at han skal rejse 8 dage senere.

1898



Hans næste breve er også til kæresten, fra henholdsvis den 28. april og den 19. maj 1851 fra København, hvor han meddeler sin snarlige afrejse. Endelig skriver han sit sidste brev inden afrejsen fra Helsingør til kæresten i Aalborg den 1. juni 1851, at han rejser til Amerika. Efterfølgende finder vi M.C. Holm som træskibsbygmester i henholdsvis Amerika, Nykøbing Mors og Aabenraa hvorfra han rejser til København i 1862. Her slår han sig ned i Nyhavn 57, hvorfra han driver et sejlskibsrederi. I starten af 1870 fik han færtten af de nye dampskibes muligheder, og i januar 1870 stiftede han et aktieselskab, Dampskibsselskabet Norden i Havnegade 25, samtidig med at han fik sin nye bopæl i nr. 27, på 1. sal, hvor han i øvrigt havde adresse til sin død. Kort tid efter fik han rejst så megen kapital, at han kunne rejse til Glasgow, for at få bygget et fragtskib og samtidig studere byggemetoderne på et jernskibsbyggeri.⁶¹

Helsingør Kommune mageskiftede i 1882 med Krigsministeriet om øvelsesterrænet ved Grønnehavn mod at afstå et areal ved Teglstrup Hegn til anlæggelse af en ny exercerplass (angivet på kortet). Grønnehavn blev dog fortsat i begrænset omfang benyttet til exercerplass for sekondløjnantkolen på Kronborg, idet værftet jo kun havde lagt beslag på en begrænset del af arealet.

Det kan derfor med rimelig sandsynlighed slås fast at M.C. Holm næppe havde en nærmere tilknytning til Helsingør før værftsplanerne kom i gang, og der ses ikke belæg for H.C. Røders eller Henrik Foghs⁶² påstand om, at Holm allerede havde arbejdet på, eller ejet, et træskibsværft i Helsingør, da jernskibsværftet blev etableret.⁶³

Wilhelm Andreas Dyhr blev ligeledes født i Nykøbing Mors, dog i 1839. Efter sin konfirmation kom han til søs og senere i lære som

skibstømrer, først i Nykøbing Mors og derefter hos M.C. Holm i Aabenraa. Senere rejste han til København og afsluttede en uddannelse som ingeniør, for derefter at arbejde i Norge og siden i England. I England arbejdede han som konstruktør på Denton & Gray's værft. I 1872 fik han en opfordring fra nogle folk i Flensborg om at medvirke ved anlæggelsen af et jernskibsværft i byen, samt med tilbud om efterfølgende at varetage værftets daglige ledelse. Her krydses hans veje igen med M.C. Holms, idet rederiet »Norden« får bygget 3 stk. 2.000 tons fragtbåde på værftet.⁶⁴ Derfor havde Holm og Dyhr et godt kendskab til hinanden, inden de gik ind i værftsplanerne i Helsingør.

Fortsat problemer med at få de nødvendige arealer

Ved byrådsmødet den 19. april 1880. nedsætter byrådet et udvalg bestående af Borgmester Monrad og Tvede. Tvede beder sig fri og i stedet vælges købmand Otto Jørgensen. Udvalget skal søge forhandling med Kommandantskabet på Kronborg om afgivelse af Grønnehave.⁶⁵ Udvalget skulle endvidere forhandle med lodsejerne af områderne ved Teglstrup Hegn om deres erstatninger for afgivelse af området. Desværre viste det sig snart at lodsejernes krav var så store, at byrådet ved deres møde den 29. april »vedtog for tiden ikke at foretage sig videre i denne sag«.⁶⁶

Det er i dette forår, at der opstod lungesygge hos de sjællandske køer, og at der var en ubekræftet mistanke til at den kunne stamme fra de svenske køer. Dette tog indenrigsminister Skeel så alvorligt, at han lukkede for al import af svensk kvæg. Forbuddet ramte især hårdt hos »Det Forenede Dampskibsselskab«, der havde store interesser forbundet med at sejle svensk kvæg til græsning i Danmark. Derfor fik det også selskabets direktør C.F. Tietgen til på et møde på Børsen at rette en kraftig kritik mod både regeringen og indenrigsminister Skeel i særdeleshed. Dette fremhæves ofte som den egentlige årsag til, at Skeel personligt frem-

sendte et brev til Helsingør byråd den 16. juni, hvori han skriver, at han personligt vil forsøge at overtale krigsministeren til et mageskifte af et areal af Kronborg eksercerplads på Grønnehave med et passende areal i Teglstrup Hegn, samt at han ligeledes havde overtalte finansministeren til at fjerne de økonomiske forhindringer for dette. Dette skulle have sat byrådet i gang, således at rådet den 23. juni erklærede sig villig til at betale de nødvendige omkostninger forbundet med at modne arealerne ved Teglstrup Hegn således, at de kunne stilles til rådighed for militæret, imod at få overdraget et areal på 31 tønder land af Grønnehave til værftet, samt fremtidige udvidelser af byen og havnen.⁶⁷ Forhandlingerne imellem de forskellige myndigheders udvalg gik nu i gang, men forblev i lang tid uafsluttede. Om det var Skeels vrede over Tietgens kritik, der var den egentlige årsag til, at der kom skred i sagen, er det svært at finde belæg for, men hvis årsagen skal findes i børs mødet i juli måned, hvor Tietgen for alvor langer ud efter Skeel, kan det ikke være dette, der er årsagen til Skeels pludselige velvilje, da brevet til byrådet er dateret den 16. juni, altså en måned før det omtalte møde.

Ved byrådsmødet torsdag den 21. oktober fremlægges en afskrift af et brev dateret 26. september til kommandantskabet på Kronborg med betingelserne for mageskiftet.⁶⁸ Men forhandlingerne, der implicerede flere myndigheder, krævede sin tid.

Borgerne, der virkelig var blevet vækket ved mødet med Holm og Dyhr er nu dybt frustrerede over tingenes langsommelighed, og folk spørger, hvor er komiteen henne, som skulle sætte fart i tingene. Det bliver ikke bedre, da kredsens folketingsmand General Thomsen den 4. januar afholder et offentligt møde på rådhuset, hvor borgerne har mulighed for stille spørgsmål om kommunens anliggender til deres folketingsmand. Købmand Marstrand stillede under debatten flere spørgsmål, dels om de kommende arbejder på havnen samt om en status for jernskibsbyggeriet p.t. Svaret på spørgsmålet om jernskibsbyggeriet vakte nogen opmærksomhed, idet Thomsen svarede, at



På dette fotografi, optaget omkring 1885-90, får man en god fornemmelse af en arbejdsdag på Rohmanns træskibsværft. Til venstre i billedet ses det gamle materialhus og havnevægterboligen, og bag dette er en stor bygning, antagelig en værkstedsbygning, opført på havnens materialplads omkring 1880. For enden af denne anes patentophalingsbeddingens maskinhus med sin høje skorsten placeret ved siden af. På beddingen er færgen Helsingborg trukket op til reparation. Det store teglhængte træskur til højre i billedet er et materialskur, antagelig til tømmer. Bag dette aner man det delte tag på jernskibsværftets store åbne skibsbygningsværksted (det ses tydeligere på fotografiet side 57), der er opført på det sted, hvor der tidligere stod to store træskure og et begkøgehus til træskibsværftet med smedie og kontorlokaler. Skibsbygningsbeddingen i forgrunden synes at tjene som opbevaringssted for mindre træbåde.

det slet ikke var fornuftigt at komme frem med, hvor denne sag befandt sig, i en offentlig forsamling; samt at han kun kunne henvise til, at han havde haft en personlig samtale med borgmesteren om sagen. Hvilket fik Tobakshandler Schiøt til »at ytre sin tvivl om, borgmesterens interesse for sagen.«⁶⁹ Denne bemærkning fra general Thomsen og sagens stilstand i al almindelighed samt byrådets lukkethed gav anled-

ning til adskillige læserindlæg i Helsingør Dagblad gennem januar måned. Men det fortæller også noget om alt det skjulte lobbyarbejde, der åbenbart forekommer i denne periode. Noget, som byrådet åbenbart tager til efterretning, for der opstår mere åbenhed i Helsingør Dagblads senere referater fra byrådets møder om værftssagen.

Ved byrådets møde den 27. januar anbefaler Tvede til protokollen »at Kammerjunker von Krogh fra Infanteriet forhandler med Consul Ulstrup angaaende et Mageskifte med Skydebane i Teglstrup Hegn«.⁷⁰ Dette tiltag kunne være et udtryk for at utålmodigheden også har bredt sig til selve byrådet og fået Tvede til at sige til en af de mest utålmodige: »så prøv da selv!«

Planerne bringes til udførelse

Men pludselig som det så mest sort ud, blev sagen endeligt færdig behandlet i finansudvalget på Christiansborg, og i Helsingør Dagblad den 9. april kan man læse følgende referat fra



de afsluttende forhandlinger: »Sagen mellem Finans- og Krigsministeriet er nu afsluttet og de forskellige misforståelser bragt af vejen takket være de respektive ministre samt general Thomsen store støtte, både i og uden for tinget. Finansudvalgets forslag var tiltrådt ved forslagets tredje behandling, hvor Krigsministeriet, for at imødekomme det af indenrigsministeriets fremsatte ønske, var gået med til at give Helsingør Kommune mulighed for ved et mageskifte at erhverve Grønnehave for at kunne disponere over området til et privat skibsbyggeri. Mageskiftet ville være betinget af, at de nye skydebaner anlægges i statsskoven Teglstrup Hegn. Finansministeriet har stillet et ændringsforslag til finansloven, som kan berettige til den indskrænkning i benyttelsen af skoven, som vil være en følge af skydebanens tilstedeværelse og udbetale 1.300 kr. om året i erstatning som følge af den servitut skoven pålægges. Som følge af, at et mindre skovbælte skal tjene som kuglefang, samt at et skovstykke på 250 tønder land i 9 måneder af året må afspærres for al færdsel med undtagelse af søn- og helligdage, samt 1. hverdag hver uge.«⁷¹ Et langt og besværligt udvalgsarbejde, hvor tre ministerier

Det nye jernskibsværft lå til at begynde med fredeligt side om side med Rohmanns gamle træskibsværft nærmest havnebassinnet. Fotografiet herover er optaget i 1886 og viser med al tydelighed datidens dynamiske Helsingør. I forgrunden ses Wiibroes Bryggeri på hjørnet af Sophie Brahes Gade og Hestemøllestræde, og helt til venstre ser man jernskibsværftets tre nye bygninger på det tidligere fæstningsterræn. Jernskibsværftets store åbne skibsbygningsværksted med patentophalingsbeddingen langs denne ses tydeligt på dette fotografi, og mellem dette og Wiibroes bygninger ses Rohmanns værft. Bag Wiibroes bryg- og malthus til venstre i billedet ser man træerne langs Allégade og langs resterne af Kronborg Alléen, der delvis måtte vige for nybyggeriet.

var involveret, var afsluttet, og det, samt general Thomsens lobbyarbejde, havde åbenbart båret frugt, således at man endelig havde opnået at få et areal til den nye skydebane. Men en ting var ministeriernes afgørelse noget andet var, hvad kommandantskabet på Kronborg ville gå ind på.

Den 10. maj bringer Helsingør Dagblad følgende uddrag fra gårsdagens byrådsmøde. Her havde formanden meddelt, at man havde henvendt sig til kommandantskabet på Kronborg



I begyndelsen af 1930'erne har en os ubekendt helsingorner vovet sig ud på militærets excerserplads ved Gl. Hellebækvej og rettet kameraet mod sydøst. I baggrunden ses det såkaldte Bastiansens hus (omtrent hvor Helsingørshallen i dag er opført), der sammen med øvelsesterrænet blev erhvervet af militæret i 1882 mod at kommunen fik Grønnehave.

angående de indledende arbejder på den nye excerserplads i Teglstrup Hegn. Kommandantskabet havde svaret, at de efter forespørgsel i krigsministeriet havde fået godkendelse for, at det var i orden, at kommunen påbegyndte disse arbejder, hvis kommunen også påtog sig det økonomiske ansvar for de med arbejdet forbundne udgifter. Dette blev, efter en enkelt bemærkning fra prokurator Jensen vedtaget af byrådet og det blev overdraget det kommende udvalg at foretage de videre forhandlinger med chefen for ingeniøraftdelingen.⁷² Der begynder så småt at komme gang i det praktiske arbejde.

Dette fortsætter ved det næste byrådsmøde den 23. juni, hvor Helsingør Dagblad den efterfølgende dag kan berette om en ny sag. Denne gang drejer det sig om vandledningen til Kronborg. (En ledning, der på dette tidspunkt befin-

der sig langs den allé, der går over det kommende værftsareal, en allé der, når Grønnehave er afgivet, skal flyttes nord for arealet, hvilket formentlig også ville medføre en flytning af ledningen). Formanden meddeler på mødet, at kommandantskabet af krigsministeriet havde fået ordre til snarest at fremme en omlægning af vandledningen til Kronborg, og i den anledning havde stillet en forespørgsel til kommunen, om den i forbindelse med det eventuelle skibsværft ville være villig til, at bidrage ca. 1.500 kr. således, at ledningen straks kunne lægges så langt mod nord, at den ville blive uberørt af værftsanlægget, der ellers sandsynligvis ville kræve en - i hvert fald delvis - omlægning af ledningen. Ved den efterfølgende behandling klager Tvede over den langsommelige sagsbehandling af værftssagen og siger, at når man ikke engang ved om værftet bliver til noget, og så er der vel ikke grund til at pådrage kommunen flere udgifter, især ikke når man heller ikke kendte værftets planer for dok eller bedding. I øvrigt mente han ikke, at de eventuelle ekstraomkostninger ville blive større end de 1.500 kr. Harder fremførte efterfølgende, at det slet ikke var kommunens økonomiske problem, men at det måtte blive værftet eller statens sag. Jensen

og Grosmann lagde sig på linje med Tvede, således at forslaget blev forkastet med 11 stemmer. Årsagen var den usikre situation omkring værftet.⁷³ Måske lidt ejendommeligt, at militæret pludselig skal have udskiftet deres vandledning, når man tager fremtidsperspektivet i betragtning. Ligesom man også må konstatere at der fortsat råder stor usikkerhed i byrådet om projektets fremtid. Tvedes bemærkning om »myndighedernes langsommelighed« er meget betegnende for hele byrådets tro på projektets fremtid, på trods af Indenrigsministeriets tilkendegivelse.

Ved byrådsmødet den 19. juli fortsætter dialogen om vandledningen i samme spor. »Ingeniørdirektionen meddeler, at Lægning af Vandledningen til Kronborg er overdraget til Fa. Dahl & Søn af København og at dette Firma er villig til at ændre Planen ved at lægge Ledningen over Grønnehave, mod en forøget betaling af 1.100 Kr., hvorfor Direktionen ønskede at fastholde sit Tilbud til den 20. denne Maaned. Efter nogle korte Bemærkninger fra enkelte Medlemmer vedtog Byraadet at takke Direktionen for Tilbuddet, men tillige tilkendegive, at man som Forholdene stillede sig for Tiden ikke kunne gaa ind paa at overtage denne Udgift.«⁷⁴ Købmændene var ikke sådan at flytte med, når det drejede sig om kroner og øre, og måske håbede de at deres provokationer ville give genlyd helt inde på Christiansborg, således at andre ville lægge pres på kommandantskabet for at få værftssagen afklaret!

Men noget sker der trods alt i sagen, da byrådet modtager et nyt brev af 12. juli fra Indenrigsministeriet, hvori det meddeles, at så snart Helsingør kommune havde erhvervet Grønnehave, og af dette og havnens areal havde overdraget det nødvendige areal til det nye værft, ville det kunne forventes at ansøge (M.C. Holm, H.C. Nyholm m.fl.), eller nogle af dem, kunne opnå koncession på skibsværftet.⁷⁵ Nu er det ligesom Indenrigsministeriet, der presser på. Eller kunne det være fordi Holm har rykket ministeriet for koncessionen og dermed lagt et nyt pres på byrådet?

Byrådet skulle derfor nu stemme om den er-

klæring, der skulle bringe koncessionen i hus, og den 29. juli kan Helsingør Dagblad bringe følgende referat fra mødet om »Jernskibsbyggeriet i Helsingør«: »Byraadet vedtog i Gaar efter flere Timers Forhandling, enstemmigt, de af Ministeriet foreslaaede Betingelser for Erhvervelsen af Grønnehave, dog med enkelte Modifikationer, der formentlig ikke vil møde Modstand i Ministeriet. Som det fremgaar af Byraadmødets Referat, var Mødet trods Enstemmighed ikke gaaet helt stille af, idet det først skulle besluttes om Mødet skulle være aabent eller lukket, og her ønskede Tvede, Harder, B. Hansen og Rohde det aabent, hvor i mod Donatzky m.fl. ønskede det lukket.«⁷⁶ Men selvom byrådet nu havde givet sig til kende, var der fortsat et stykke vej tilbage med at få det sidste forhandlet på plads med kommandantskabet på Kronborg.

Måske er Holm nu ved at blive utålmodig for i september tilkendegiver han overfor byrådet, at hvis ikke det pågældende areal er til rådighed for ham eller de eventuelle koncessionshavere senest 1. marts 1882, vil man opgive projektet.⁷⁷

Dette er måske årsagen til, at der på byrådsmødet den 15. september 1881, langt om længe kommer mere gang i sagen, idet der nu vedtages en bevilling på 1.500 kroner til et projekt for anlæggelsen af skydebanen i Teglstrup Hegn. Endvidere beregnes der et overslag på arbejdet, som forventes at blive på 70.000 kroner.⁷⁸ Byrådet er nu nødt til at handle på trods af problemerne med kommandantskabet af hensyn til Indenrigsministeriet og ikke mindst Holm.

At byrådet alligevel fortsat var usikker på sagen, fremgår af referatet i Helsingør Dagblad fra mødet den 13. oktober, hvor formanden meddeler, at »der med Indenrigsministeriets mellemkomst synes at være gode udsigter til at blive enige med militæret om erhvervelsen af Grønnehave, men at sagen ikke er endeligt afgjort, som Helsingør Avis har skrevet i gårdagens avis.«⁷⁹ Er man for alvor usikker eller er man blot politisk taktisk? Eller er det måske en blanding af begge dele.

At intet var afgjort, fremgår af byrådets næ-

Indbydelse til Aktietegning

Et Jernskibs- og Maskinbyggeri i Helsingör.

Det er en Kjendsgjerning, at Dampskibe mere og mere vinde Terrain paa Seilskibes Bekostning. Trangen til Etablissementer, hvor nye Jernskibe med tilhørende Maskine kunne bygges, og hvor Reparationer af saadanne Skibe med Maskiner kunne udføres, er derfor stedse stigende, ogsaa her i Landet.

I Erkjendelse heraf have Medundertegnede Dyhr og Holm erhvervet Concession paa Anlægget af et saadant Etablissement i Helsingör, hvilken Stads Beliggenhed særligt egner sig derfor, navnlig ogsaa paa Grund af den isfrie Havn, hvor Skibe kunne finde Tilflugt, naar alle andre Havne i Sundet ere tilfrosne. Af den store Mængde Dampskibe, der aarlig passere Helsingör, ville selvfølgelig mange søge ind der for Reparationer paa Skrog og Maskine, naar dette kan opnaaes billigt og paa en ogsaa iøvrigt tidsvarende Maade i enhver Retning, hvilken Opgave yderligere lettes ved de altid gunstigere Fragtbetingelser for de nødvendige Materialiers Tilførsel til Helsingör, saasom Kul og Jern. Vi holde os overbeviste om, at vort paatænkte Etablissement vil kunne bygge ligesaa hurtigt og godt samt ligesaa billigt som i England.

Efter at Concessionen er overdraget til et af Undertegnede dannet Aktieselskab, indbyde vi i Henhold til Foranstaaende til Aktietegning i et Jernskibs- og Maskinbyggeri med tilhørende Tørdok, hvori Skibe af over 300 Fods Længde kunne indtages.

Aktiekapitalen er fastsat til 1,600,000 Kr., fordelt paa Aktier à 1000 Kr.

Anlægget kommer til foruden den nævnte Tørdok, og eventuelt senere endnu en Tørdok, af omfatte et fuldstændigt Jernskibsbyggeri med tre Byggebedlinger af circa 310 Fods Længde, samt alle til Jernskibsbyggeriet hørende Damp- og Arbeidsmaskiner, Patent-Glødevogne, Værksteder med Maskiner til Udførelse af Suedker-, Tømmer-, Grov- og Kleinsmede-, Maler-, Blokkedreier-, Mastemager- og Riggerarbejde, Savmølle og Høvlmaskine samt en c. 40 Tons Dampkran m. m., Maskinbyggeri med Kjedel-, Grov- og Kobbersmedværksteder, Støberier, Modelsnedkeri o. s. v. Anlægget vil blive ledet af medunderskrevne Skibsbygmester V. Dyhr, som har anlagt og i flere Aar ledet et lignende, noget mindre Etablissement i Flensborg. Benyttelsen af Arcalet er erhvervet paa favorable Betingelser for Selskabet.

Af den nævnte Aktiekapital er forud tegnet 800,000 Kroner. Den anden Halvdel fremlægges til offentlig Subskription.

Tegningen skeer paa følgende Vilkaar:

1. Ved Tegningen deponeres 10 pCt. af det tegnede Aktiebeløb.
2. I Tilfælde af Overtegning forbeholdes Repartition af de tegnede Beløb, om hvilken Aktionærerne 2 Dage efter Tegningens Slutning ville erholde Oplysning i Banken.
3. Strax efter skeet Repartition indbetales 20 pCt. paa de hver af Tegnerne tilfaldne Aktiers Beløb, for hvilken Indbetaling af Kjøbenhavns Handelsbank meddeles Interimskvitteringer, der have Gyldighed, indtil de ere ombyttede med Aktier. De resterende 80 pCt. ville blive indkaldte i 4 Rater à 20 pCt., med mindst 3 Maaneders Mellemrum mellem hver Rates Betaling og med 1 Maanedes Varsel til hver Rates Betaling, hvorom Bekjendtgjørelse vil finde Sted gjennem „Berlingske Tidende“ og „Helsingørs Avis“.

Saafrømt nogen indkaldt Ratebetaling ikke præsteres i rette Tid, har Selskabets Bestyrelsesraad Ret til at annullere den skete Aktietegning og den eller de derefter alt udstedte Interimskvitteringer, der derved miste al Kraft og Gyldighed, saaledes at den eller de alt indbetalte Rater ere tabte for Vedkommende og tilfalde Selskabets Reservefond.

Bestyrelsen for Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Kjøbenhavn og Helsingör i December 1881.

B. Bloch, Overretprocurator.	V. Dyhr, Skibsbygmester.	M. C. Holm, Direktør f. Dampskibsselsk. „Norden“.	Carl v. Mehren, Kjøbmand.
J. L. Tvede, Capitain.		R. L. Ulstrup, Consul.	J. A. Unna, Kjøbmand.

I Henhold til Foranstaaende modtage vi i vort Lokale, Østergade 54, Tegning paa
800,000 Kroner i Aktier i Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri

Mandagen den 5. December d. A.
Tirsdagen - 6. — —
Onsdagen - 7. — —

hver Dag mellem Kl. 10 og 1.

Aftryk af Concessionen og af Lovene for Selskabet, saaledes som disse, overensstemmende med Concessionen, ere forelagte Indenrigsministeriet til Approbation, henligge til Eftersyn hos os.

Kjøbenhavns Handelsbank, den 3. December 1881.

ste møde, lørdag den 22. oktober, hvor krigsministeriet endnu engang forsøger at ændre sagens gang, idet der ved mødet fremlægges en skrivelse, hvor militæret fortsat kræver at bevare ejerskabet af Grønnehave, samt at udgifterne ved at indrette skydebanen skal afholdes

af kommunen. Krigsministeriet ønsker tillige at kommunen skal påtage sig det overordnede ansvar for skydebanen både nu, og i fremtiden. Byrådet svarer til dette, at de egentlig ikke har noget imod at militæret beholder ejerskabet over området, men at man ikke ser sig i stand til

at give afkald på lejeafgiften, som kommunen har kalkuleret med i sit budget til at dække anlægsudgifterne i Teglstrup Hegn. Det er derfor kun muligt at give afkald på ejerskabet, hvis militæret til gengæld vil dække anlægsudgifterne ved skydebanen i Teglstrup Hegn. Derimod vil man under ingen omstændigheder påtage sig nogen som helst form for ansvar om erstatningskrav i forbindelse med militærets brug af skydebanen. Ikke mindst fordi man ikke har nogen som helst indflydelse på driften af skydebanen i fremtiden.⁸⁰ Dette var formentlig et sidste forsøg fra militæret på at udnytte situationen, men byrådet stod fast og derved blev det.

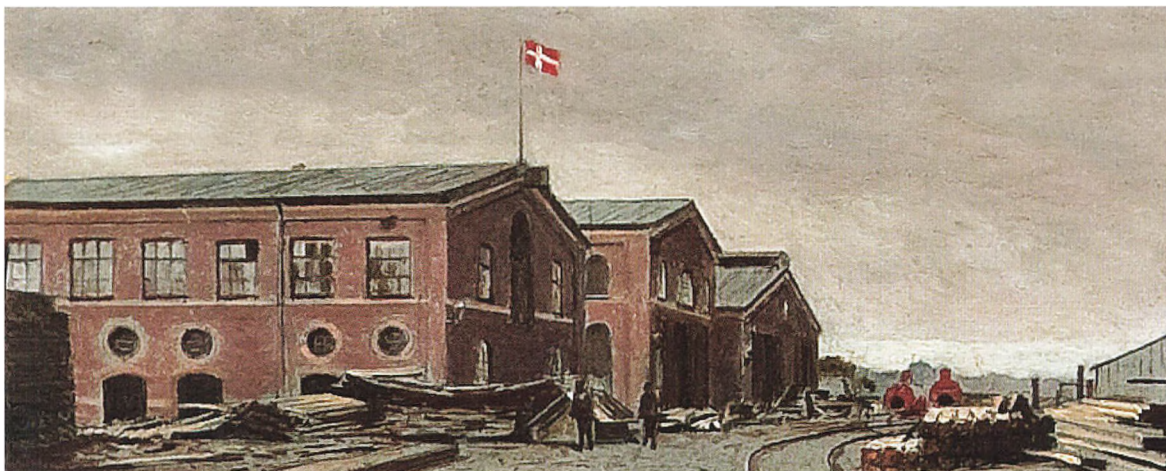
Endelig fremlægges der ved byrådsmødet den 25. oktober »Udkast til Consession til Anlæg af Drift af et Jernskibsbyggeri og Maskinværksted ved Helsingør Havn.« Byrådet har kun en enkelt rettelse til Indenrigsministeriets oplæg, og det er »at der i §13, 3 tredje stykke linie efter »Capital« tilføjes af mindst 1 ½ Million Kroner.«⁸¹ Selv om aktieselskabets kapitalstørrelse formentlig var kendt af adskillige i byrådet, ønskede man alligevel at fastlægge et minimum, for at sikre at selskabet havde den fornødne soliditet.

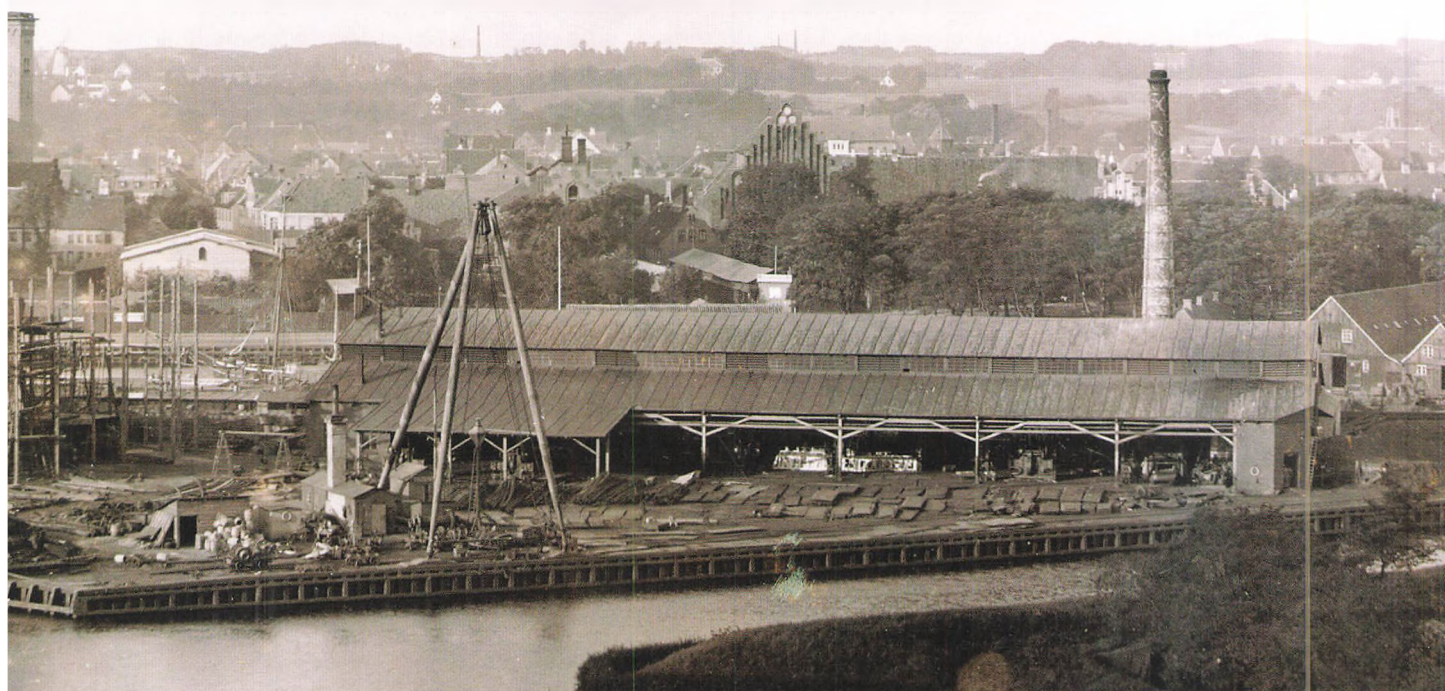
Nu kommer der fornyet skred i tingene, og i Helsingør Dagblad kan man den 21. november læse, at Københavns Handelsbank sammen med flere større firmaer har påtaget sig at garantere for den nødvendige aktiekapital på

1.600.000 kr. Det meddeles endvidere, at en stor del er tegnet, samt at de resterende vil blive fremlagt til underskrift, lige så snart koncessionen er udfærdiget. Artiklen fortsætter med, at byrådet nu er fuldt afklaret med Krigsministeriet, der har overladt kommunen, uden vederlag, 16.000 kvadratalen af fæstningens glacis. Så nu var Grønnehave langt om længe sikret til værftets anlæg.⁸² Endelig var det lykkedes, og nu var det svært at få øje på noget, der kunne stoppe projektet.

Med aktietegningen går det også fint. Således kan Helsingør Dagblad den 8. december meddele, at aktietegningen sluttede på et beløb af ca. 1.300.000 kr., således at det annoncerede beløb på 800.000 kr. var overtegnet med 500.000 kr. I denne forbindelse meddeles det, at man ved den efterfølgende sortering mellem de kommende aktionærer, vil fortrække dem med de mindre beløb indtil 5.000 kr., mens større aktionærer må forvente en større reduktion. At man fortrækker mindre aktionærer er formentlig ret sædvanligt i denne branche, men

Det nye jernskibsværft var arkitektonisk karakteriseret ved dets tre store produktionshaller i røde mursten. Dette maleri fra M.C. Holms skydeskive (1890) i Helsingørs Kongelig Privilegerede Skydeselskab viser snedker- og tømrerværkstedet forrest; dernæst maskinværkstedet og endelig jernstøberiet og smedierne.



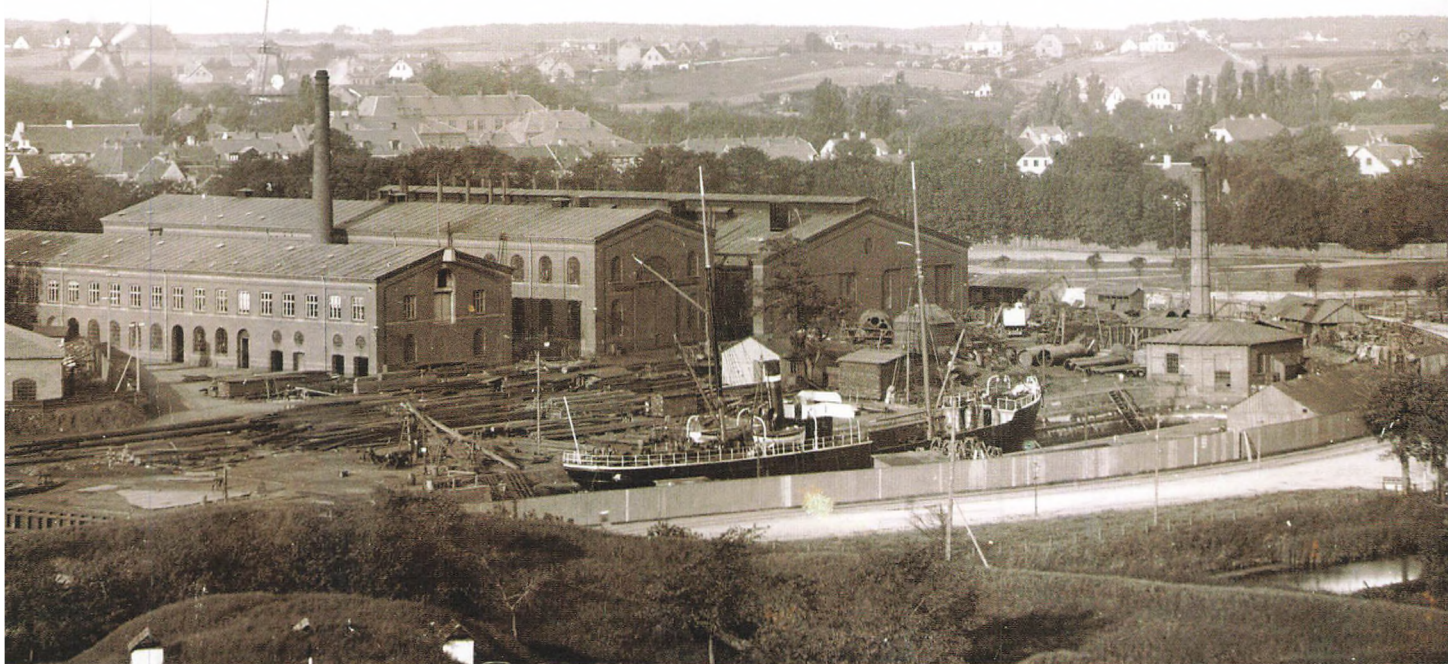


her kunne det vel også være med til at sikre, at den lokale befolkning fik muligheder for at deltage.⁸³

Derfor kunne M.C. Holm formentlig også, med ro i sindet, afholde sit første bestyrelsesmøde i det nye aktieselskab den 9. december 1881. Mødet afholdes i København som et foreløbigt bestyrelsesmøde under forbehold af indenrigsministeriets forventede stadfæstelse af koncessionen og lovene. Bestyrelsen bestod af grosserer M.C. Holm, direktør for Dampskibsselskabet »Norden«, overretsprokurator og bestyrelsesmedlem i »Norden«, B. Bloch, begge af København, kapt. brændevinsejer J.L. Tvede, købmand J.L. Unna, konsul R.L. Ulstrup og købmand C. von Mehren, alle Helsingør Kommune, samt den kommende direktør, skibsbygmester Wilhelm Dyhr, der som direktør også får stemmeret i bestyrelsen. Til revisorer vælges major Wright og skibsbygmester Chr. Rohmann. M.C. Holm bliver formand, og

der oprettes også et ansættelsesforhold med direktør Wilhelm Dyhr. Det beslattes samtidig, at Dyhr snarest skal rejse til udlandet for at gøre indkøb af maskiner m.m. Holm oplyser endvidere, at Handelsbanken den 24. november har meddelt, at den overtager tegningen af aktiekapitalen, imod at der forud sikres en kapital af 400.000 kroner, af hvilke der skal tegnes 152.000 kr i Helsingør.⁸⁴

Holm træder fra starten i karakter ved først at ansætte direktøren, for derefter at sende ham af sted på indkøb af de fornødne maskiner. I lovene for aktieselskabet er det anført at selskabets formål er nybygning og reparation af jernskibe, maskiner og kedler og alle dermed beslægtede industrigrene samt at det skal udføres fra Helsingør. Det er ligeledes fastlagt, at generalforsamlingerne skal afholdes i København, formentlig som følge af at de fleste aktionærer er fra København. Under bestyrelsesrådet er det anført ud for Tvede, Unna, Ulstrup og von

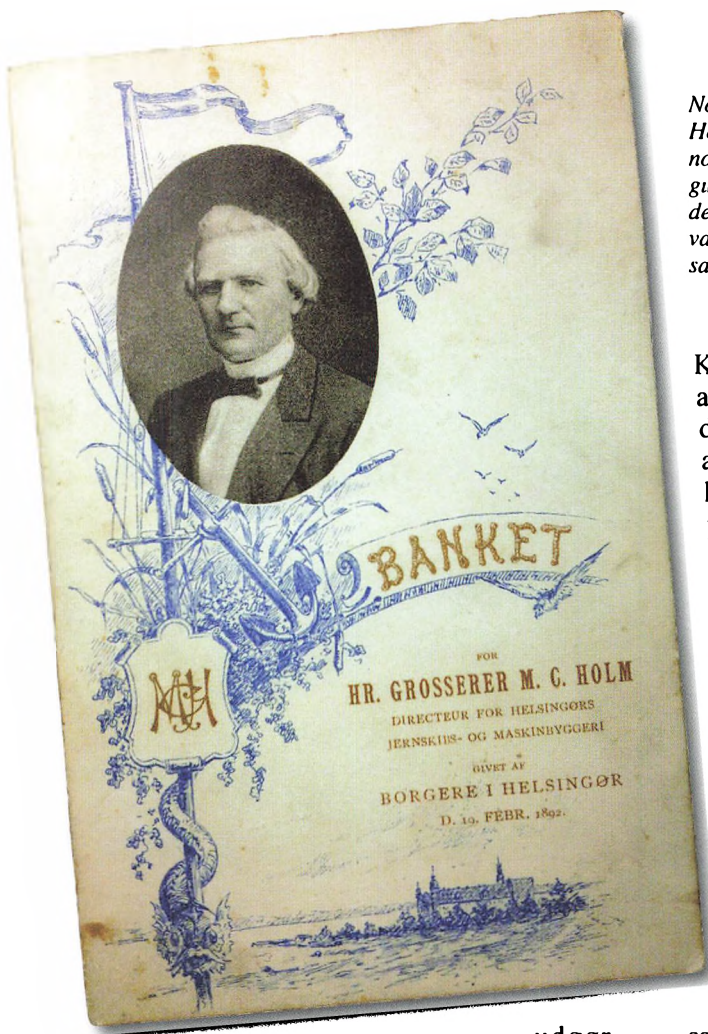


Mehren at de alle er medlemmer af byrådet i Helsingør.⁸⁵ Altså som om de indirekte repræsenterer Helsingør byråd. Måske er dette også af hensyn til aktionærerne, således at de udenbys aktionærer kan føle sig mere trygge ved at kommunen er involveret i aktieselskabet. At byrådsmedlemmerne ikke bare var valgt for øjeblikkets skyld fremgår af, at bortset fra, at C. Von Mehren afgang fra bestyrelsen i 1889, sidder resten af »byrødderne« der resten af deres liv ud, også længe efter Holms død. Tvede sad i bestyrelsen til sin død i 1891 og Unna til sin død i 1892. Ulstrup blev der længst og udtrådte kort før sin død i 1902 på grund af alder og sygdom som den sidste af den første bestyrelse.⁸⁶

Den 15. december fremsendes den reviderede koncession fra Indenrigsministeriet, og den 29. december meddeler Indenrigsministeriet at grosserer M.C. Holm på egne og Dyhrs vegne har indleveret værdipapirer til et nominelt beløb af 54.000 kr. til ministeriet i anledning af den

Det herover viste panoramafotografi, optaget fra Kronborgs store tårn, viser først og fremmest det nye stolte værft, men det viser også en by i vækst. På de endnu landlige markjorder i baggrunden trænger villaer og arbejderboliger sig på. Værftet betød i sandhed nye, spændende tider for den gamle sundtoldsby.

udfærdigede koncession til anlæg og drift af et jernskibsværft. Da de i koncessionens §13 i øvrigt fastslåede bestemmelser var opfyldt ville der fra ministeriets side ikke være noget i vejen for anlæggets opførelse, samt at det kunne påbegyndes nu.⁸⁷ Holm viser med sin indbetaling af hele beløbet sit format og dermed vejen frem. Byrådet går ligeledes i gang med at skaffe penge til kommunens del af projektet, idet formanden får prokura af byrådet til at hjemtage et lån på 150.000-200.000 kr. i Sparekassen i København til en årlig rente og afdrag af 6%, hvoraf 4¹/₂ % af det til enhver tid skyldige beløb



Nok var det ikke M.C. Holm, der alene havde skaffet Helsingør sin nye og altafgørende indtægtskilde, og nok boede Holm ikke i byen, men helsingoranerne for-gudede ham, og ved »Helsingør Borgeres Festmaaltid« den 19. februar 1892 var Holm naturlig æresgæst. Da var det 10 år siden grundlæggelsen. Han døde iøvrigt samme år.

Kronborg bekræfter den endelige Afstaaelse af Grønnehave.⁹⁰ Den 1. marts 1882 bliver derfor dagen, hvor arealet overdrages officielt af havnebestyrelsen til direktør V. Dyhr, der havde fået bopæl i Helsingør, som modtager på aktieselskabets vegne.⁹¹ Den 1. marts bliver også dagen, hvor M.C. Holm overdrager koncessionen til aktieselskabet »Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.«⁹² En lang og sej proces var endelig overstået, og herfra begyndte et nyt og langt kapitel af byens historie med Helsingør som værftsby og med Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri A/S i hovedrollen.

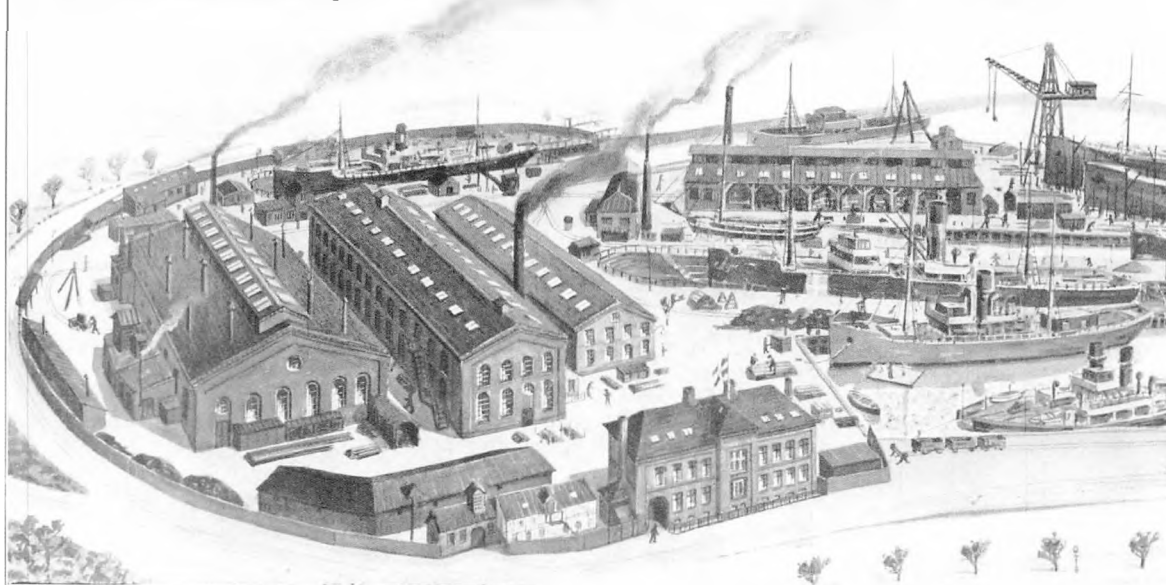
Som det fremgår, var det hele langt hen ad vejen købmændenes vilje og initiativ, der skabte det nye værft, og der var endnu engang skabt fornyet udvikling i byen med havnen som centrum. Selvom Handelsforeningens folk havde flertal i byrådet, var det i Handelsforeningen at tingene blev sat i gang, for senere at blive formaliseret i byrådet. Langt hen ad vejen var det da også denne kreds, der arbejdede med sagen og formentlig fik Holm gjort opmærksom på mulighederne. Et arbejde, der langt fra var slut efter at Holm var kommet ind i billedet. Det var dog Holm, der fik givet købmændene det sidste skub, da han fastsatte en sidste frist med den 1. marts 1882. Muligvis har Holm også i sommeren 1881 trukket i nogle tråde i København. Det er svært at sige, men afgjort er det at han, efter at koncessionen var kommet på plads, træder mere og frem og nu viser sit format som den store entreprenør.

Det er således mit håb, at vi med mit beskedne bidrag har fået udryddet nogle af myterne, og kommet sandheden om hændelsesforløbet noget nærmere.

udgør renten. Da byrådet samles igen den 26. januar, kan de skrive til protokollen at et lån på 150.000 kr. til kommunen er godkendt af Sparekassen i København. Senere på det efterfølgende lukkede møde ser man på de indkomne tilbud til anlægget i Teglstrup Hegn. De indkomne tilbud bestod af 10 bud på jordarbejdet og to bud på bygningerne. De billigste priser blev for jordarbejdet 50.000 kr. og for bygningerne 7.000 kr.⁸⁹

Endelig den 31. januar 1882 bliver det bekræftet fra både Indenrigsministeriet og Krigsministeriet, at Grønnehave var afgivet til Helsingør Kommune. Hvilket senere bekræftes fra Kronborg til byrådet ved et brev af den 9. februar, der indeholder følgende kortfattede meddelelse: »Kommandantskabet over

Tegning af værftet, som det så ud i 1918. Typisk for den tids storladne skildringer af industrivirksomheder var de rygende skorstene. Miljøhensyn, såvel inde som ude, var endnu et ukendt begreb.



Noter og kildehenvisninger

- 1) Se bilag 1.
- 2) M. Galschiøt, Helsingør 211-216.
- 3) Hakon Muller, Helsingør Handelstands Forening 1744-1944 side 45-50.
- 4) Helsingør Avis 7.1.1879 og 6.1.1876. Valg til byrådet.
- 5) Kenno Pedersen m.fl. Da Værftsfløjten Lød side 10-11.
- 6) Kenno Pedersen m.fl. Da Værftsfløjten Lød side 12.
- 7) Se bilag 2.
- 8) Kenno Pedersen, Helsingør Patent Ophalings-Bedding, Særtryk af Årbog 1975 fra Frederiksborg Amts Historiske Samfund
- 9) Se bilag 3.
- 10) Kommunestyre i Helsingør 1890-1930. A7
- 11) Kommunalvalget 1879 Helsingør Avis 7.1. 1879.
- 12) Kommunalvalget 1876 Helsingør Avis 6.1. 1876.
- 13) M. Galchiøt. Sparekassen for Helsingør og omegn 1929 side 127.
- 14) Landsarkivet, Helsingør Handelsforening Protokol 1754-1891 år 1881 september 6.
- 15) Brd. Fenwiks var sundtoldsklarer og deres forretning gik fallit i 1862.
- 16) M. Galschiøt. Helsingør side 87-90.
- 17) M. Galschiøt. Helsingør side 91.
- 18) M. Galschiøt, Helsingør side 107.
- 19) Kenno Pedersen. Helsingør Patent Ophaler-Bedding. Særtryk af Årbog fra Frederiksborg Amts Historiske Samfund. Side 88-99.
- 20) M. Galchiøt. Helsingør side 121-122.
- 21) Helsingør Avis den 6. januar 1876.
- 22) Hakon Muller. Helsingørs Handelsstandsforening 1744-1944 side 60.
- 23) Hakon Muller. Helsingørs Handelsstandsforening 1744-1944 side 66. sup. med M. Galschiøt. Helsingør side 340.
- 24) Helsingør kommunes Museer. Register side 35.
- 25) M. Galschiøt. Helsingør side 174.
- 26) Hakon Muller. Helsingør Handelsforening 1744-1944 side 52 og 60.
- 27) M. Galschiøt. Sparekassen for Helsingør og Omegn side 112.
- 28) M. Galschiøt. Helsingør side 181.
- 29) Hakon Muller. Helsingør Handelsforening 1744-1944 side 58 og 60.
- 30) M. Galschiøt. Sparekassen for Helsingør og Omegn side 112.
- 31) M. Galschiøt. Helsingør side 121.
- 32) M. Galschiøt. Helsingør side 214.

- 33) Helsingør Avis den 21 marts 1881.
- 34) Helsingør Avis den 31 marts 1879.
- 35) Helsingør Dagblad den 9. september 2009.
- 36) Helsingør Avis den 3. oktober 1879.
- 37) Helsingør Avis den 27. februar 1880.
- 38) Helsingør Avis den 22. januar 1880.
- 39) Helsingør Avis den 18. marts 1880.
- 40) Løves træskibsværft.
- 41) Helsingør Dagblad den 8. juli 1879.
- 42) Helsingør Dagblad den 10. juli 1879.
- 43) Helsingør Dagblad den 12. juli 1879.
- 44) Helsingør Dagblad den 15. juli 1879.
- 45) Landsarkivet. Helsingør Handelsforenings Protocol. 1754-1891.
- 46) Landsarkivet Forhandlingsprotokol For Helsingør Byråd 1879 – 1886. No 92/1879 Helsingør Havns Udvidelse.
- 47) Landsarkivet. Forhandlingsprotokol For Helsingør Byråd 1879 – 1886. No 92/1879 Helsingør Havns Udvidelse.
- 48) Landsarkivet. Helsingør Handelsforenings Protocol. 1754 – 1891.
- 49) Landsarkivet Forhandlingsprotokol For Helsingør Byråd. 1879 – 1886. No 92/1879 Helsingør Havns Udvidelse.
- 50) Landsarkivet. Forhandlingsprotokol For Helsingør Byråd. 1879 – 1886. No 92/1879 Helsingør havns Udvidelse.
- 51) Landsarkivet. Helsingør Handelsforenings Protokol 1754 - 1891
- 52) Se bilag 4.
- 53) Landsarkivet. Helsingør Handelsforenings Protokol 1754 - 1891.
- 54) Helsingør Dagblad 15. december 1879.
- 55) Landsarkivet. Forhandlingsprotokol For Helsingør Byråd 1879 – 1886 NO 92/1879 Helsingør Havns Udvidelse
- 56) Jol. Schovelin. Helsingørs Jernskibs og Maskinbyggeri side 18.
- 57) Helsingør Dagblad den 6 marts 1880.
- 58) Helsingør Dagblad den 9 marts 1880.
- 59) Helsingør Avis den 31 marts 1879.
- 60) Se i øvrigt byens interessegrupper tidligere i kapitel 2.
- 61) Svend Borg. Mads Chr. Holm's liv, virke og efterslægt side 16,17, 29, 44,45.
- 62) Henrik Fogh. M.C. Holm side 37.
- 63) Svend Borg. Mads Chr. Holm's liv, virke og efterslægt side 48.
- 64) Jul. Schovelin. Helsingørs Jernskibs og Maskinbyggeri side 21 og 22.
- 65) Landsarkivet. Forhandlings-Protocol For Helsingør Byraad 1873 – 1886
- 66) Jul. Schovelin. Helsingørs Jernskibs og Maskinbyggeri side 19.
- 67) Jul. Schovelin. Helsingørs Jernskibs og Maskinbyggeri side 20.
- 68) Landsarkivet. Forhandlings-protocol for Helsingørs Byraad 1873 – 1886. No 92/1879. Grønnehaves erhvervelse for Kommunen.
- 69) Helsingør Dagblad den 5. januar 1881.
- 70) Landsarkivet. Forhandlings-Protocol For Helsingør Byraad.1879 – 1886.
- 71) Landsarkivet. Forhandlings-Protocol For Helsingør Byraad. 1879 – 1886.
- 72) Helsingør Dagblad den 10. maj 1881.
- 73) Helsingør Dagblad den 24. juni 1881.
- 74) Helsingør Dagblad den 19. juli 1881.
- 75) Jul. Schovelin. Helsingør Jernskibs og Maskinbyggeri Helsingør side 20.
- 76) Helsingør Dagblad den 30. juli 1881.
- 77) Jul. Schovelin. Helsingør Jernskibs og Maskinbyggeri Helsingør. Side 21.
- 78) Landsarkivet. Forhandlings-Protocol For Helsingørs Byraad . 1879 – 1886. No 92/1879 Grønnehaves Erhvervelse for Kommunen
- 79) Helsingør Dagblad den 14. oktober 1881.
- 80) Landsarkivet. Forhandlings-Protocol For Helsingørs Byraad. 1879 – 1886 No 92/1879 Grønnehaves Erhvervelse for Kommunen
- 81) Landsarkivet. Forhandlings-Protocol For Helsingør Byraad. 1879 – 1886. No 92/1879 Grønnehaves Erhvervelse For Kommunen.
- 82) Helsingør Dagblad den 21. november 1881.
- 83) Helsingør Dagblad den 8. december 1881.
- 84) Værftets arkiv. Enhed nr. 9. Forhandlingsprotokol 1881 – 1928.
- 85) Love for Actieselskabet "Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri".
- 86) Jubilæumskrift 1882 – 1957. Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri Aktieselskab.
- 87) Koncessionens § 13 tilsagde at der ved dennes udstedelse skulle deponeres 10.000 kr der senest inden 4 måneder skulle suppleres til 50.000 kr
- 88) Landsarkivet. Forhandlings-Protocol For Helsingørs Byraad. 1876 – 1886.
- 89) Landsarkivet. Forhandlings-Protocol For Helsingørs Byraad. 1876 – 1886.
- 90) Landsarkivet. Forhandlings-Protocol For Helsingørs Byraad. 1876 – 1886.
- 91) Jul. Schovelin. Helsingørs jernskibs og Maskinbyggeri side 23.
- 92) Svend Borg. Mads Chr. Holm's liv, virke og efterslægt side 49.

Firblad – et upåagtet tysk ornament på Kronborgs Mørkeport

Af Niels T. Sterum

Kronborg slot, som siden år 2000 er på UNESCOs liste over verdenskulturarven, besøges hvert år af tusinder, der når ind til selve det firfløjede slot fra nord gennem den såkaldte Mørkeport. Denne port førte gennem en befæstningsmur, som sammen med Mørkeport blev opført i 1576-77 (grundplanen side 68 øverst t.v.). Befæstningsmuren blev i 1583 udvidet mod nord, sådan at portens yderside blev »be-

gravet«. Kun en lille del af denne yderside kan endnu ses i det nuværende portrum (opstalten side 68 øverst t.h.). Den oprindelige Mørkeport fungerede således kun 1576-83. Ved befæstningens udvidelse blev anlagt en hvælvet passage til en nyetableret ydre port langt mod vest. Denne ydre port fungerede indtil 1664, hvor yderporten blev flyttet hen i nærheden af den oprindelige yderport.



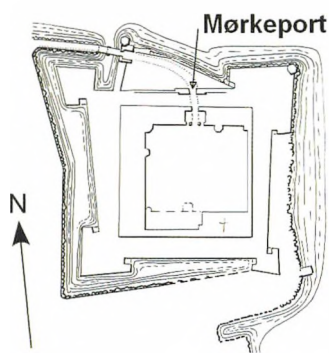


Fig. 1 (t.v.). Kronborg, situationsplan ca. 1577. (Efter Langberg 1985).

Fig. 2 (t.h.). Mørkeport, yderside. (Efter Christensen 1950).

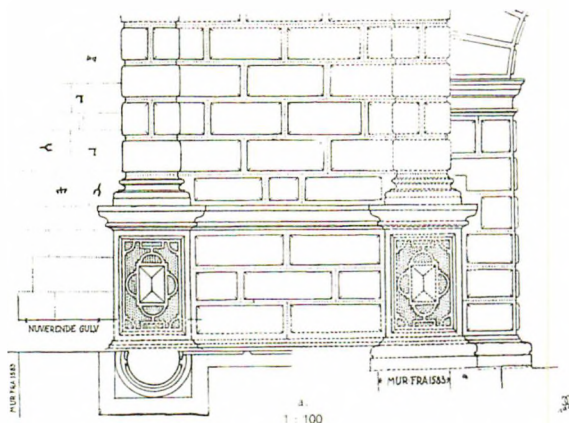
Den oprindelige ports åbninger var på yder- og inderside udformet med fint forarbejdede arkitektoniske led. Mester for værket var »Harmandt Stenhugger« (Herman Stenhugger). Dokumentet om byggeriet er dateret 9. september 1576, og Herman skulle betales med 600 daler for »en dobbeltport«,¹ dvs. en port med facade på både inderside og yderside. Af dette beløb skulle han afholde løn til sine folk, mens det nødvendige værktøj kunne leveres ham fra kongens smedje i København. Portens yderside har formentlig i hovedtræk været opbygget som indersiden, men var uden det ornament, som præger indersiden.

Portens inderside (fig. 3) har bevaret sit originale udseende.² Denne inderside af Mørkeport fremviser et ornament, der næppe bemærkes af slottets besøgende. Den ankomende gæst går hen over den lille forgård og styrer



direkte mod slottets hovedport, hvorved ryggen vendes til portens inderside. Når gæsten igen forlader slottet, sker det med front mod Mørkeportens inderside, men da er kapaciteten for iagttagelser nok skrumpet ind til et minimum efter den stærke dosis af synsindtryk, som besøget på slottet uvægerlig har medført.

Ornamentet er imidlertid nærmere opmærksomhed værd, fordi det røber et hidtil upåagtet træk af slottets bygningshistorie. Sædvanligvis beskrives Kronborgs arkitektoniske og ornamentale idéer som hidrørende fra Nederlandene og i mindre omfang fra Italien. Men det gæl-



der ikke Mørkeports gennemgående ornament.

Portens inderside har to 3/4 søjler på hver side af portåbningen. Portbuens slutsten har en ansigtsmaske, og svikkelfelterne er begge prydet med en vinget hest, en Pegasus, der stiger op fra en skyformation. Både heste og maske er fornyede. I frisen over portbuen findes en inskription, der på tysk fortæller, at kong Frederik II i 1577 har bygget slottet og kaldt det »Cronenburg«.³ I frisen ved siderne heraf er beslagornamenter, som er tilføjet i 1800-tallet.⁴ Søjlelernes glatte plintstykker var tidligere dekorerede. Søjlerne er hver inddelt i syv tromler; hver anden er kanneleret, hver anden er dekore-

Fig. 3. Mørkeport, inderside, set fra SV. Foto: Niels T. Sterum 2009.

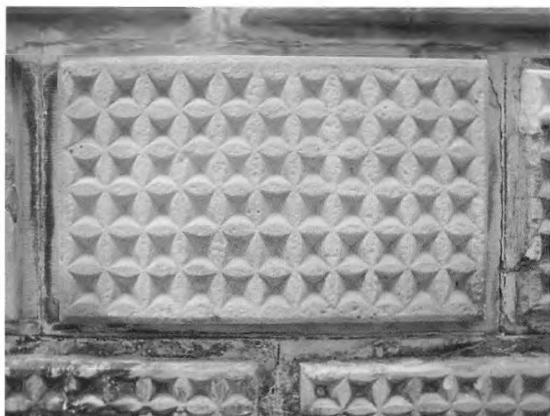


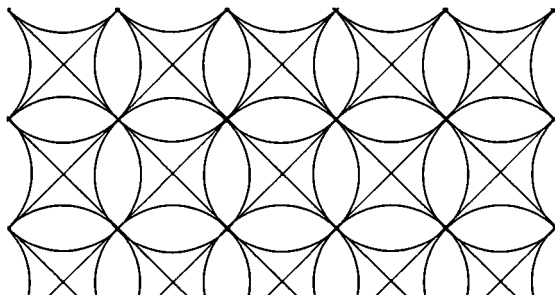
Fig. 4. Ornamenteret kvader. Mål 55 x 34 cm.
Foto: Niels T. Sterum 2009.

ret med det ornament, som er emnet for det følgende. Også portbuestenene og kvadrene (fig. 4) mellem søjlerne er forsynet med ornamentet. Portalen er hugget i sandsten fra Skåne.

Ornamenteret er tredimensionalt, og det danner et fikserbillede. Afhængigt af øjets indstilling synes mønsterenheden at være enten (a) en firbladet blomst, dannet af fire halve cirkelslag, (b) en cirkel der omslutter fire spidsovaler og et firfliget felt eller (c) et firfliget felt, dannet af fire kvarte cirkelslag der afgrænser et udhugget volumen af form som en »pyramide med buede kanter«. I det følgende vælges »firblad« som betegnelse for mønsterenheden (tegn. t.h.).

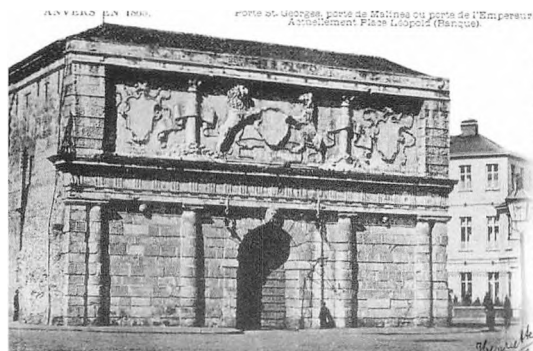


Sættes denne mønsterenhed sammen under overlapping i både vandrette rækker og lodrette kolonner, fremkommer det komplekse mønster med et præg af fikserbillede (herunder). Afhængigt af øjets indstilling ses overlappende firbladede



blomster, sammenkædede cirkler eller firfligede udhugninger mellem fire blomsterblade.

Portens ornamentik er i litteraturen oftest enten summarisk beskrevet som f.eks. »regelmæssig mønstret Rustika«,⁵ »Rustika-kvadere«,⁶ »rusticerede og bosserede kvadre«⁷ eller slet ikke nævnt. Derimod er portens arkitektur som helhed ofte fremhævet, f.eks. at den fremtræder »tung, tæt, truende«,⁸ eller at den har et »dystert, utilnærmeligt præg som er helt i pagt med den fortifikatoriske opgave«.⁹ Mere specifikt er det nævnt, at der er en umiskendelig lighed med italiensk militærarkitektur eller efterligninger heraf, f.eks. Antwerpens byporte.¹⁰ Den konstatering kan kun bekræftes. Blandt Antwerpens porte kan man pege på Kipdorppoort, bygget 1550 (herunder), og Mechelsepoort, bygget 1543-45 (nederst). Begge har de karakteristiske trekvartsøjler. De ses herunder fotograferet i 1865-66, kort før nedrivning.



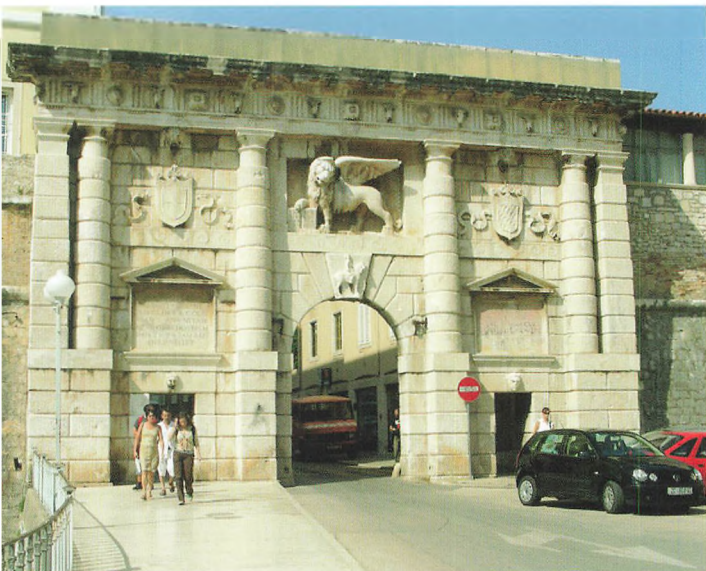


Fig. 9. Zadar, Porta Terraferma. (Wikimedia).

Som eksempel på den italienske befæstningsarkitektur kan nævnes Porta Terraferma i Zadar i Kroatien, bygget 1543 (fig. 9). Denne port skyldes arkitekten Michele Sanmicheli.

Mens Mørkeports strukturelle hovedtræk uden problemer finder modeller i flamske/italienske fæstningsporte, er situationen en ganske anden med hensyn til Mørkeports ornamentik. Tilsyneladende har kun én forfatter, Charles Christensen (1950), interesseret sig nærmere for portens ornamentik. Charles Christensen fokuserede på de indhuggede firfligede felter og den form, som indhugningerne efterlod i kvadrenes lodrette plan. Charles Christensen omtaler derfor ornamentet således, at murværket er »forsynet med nedhuggede dekorationer, der dannes af firkantede småstjerner«. ¹¹ Eller ornamentet nævnes som »et lille nedhugget ornament, udformet som en stjerne med fire spidser«, en »firspidsstjerne« og »det forsænkede stjerneornament«. ¹² Charles Christensen fandt en parallel til Mørkeport, mht. både arkitektoniske hovedtræk og ornamentdetalje, i »østporten i Hoorn fra 1578, der viser en altoverskyggende lighed med den indre port i forsvarsmu-

ren på Kronborg... Her er ligeledes nedhuggede småstjerner i de fremspringende kvadre ved buen, pilastrene og de små facadestykker« ¹³. Andre parallelle fund nævnt af Charles Christensen ¹⁴ er en løsfunden sandsten fra Kongsted kirkegård, ¹⁵ »rammen om Valløportalsen runde våbenskjolde«, ¹⁶ »en kvaderdelt balustersten ved Vallø, der har aflange stjerneornamenter« ¹⁷, »Frederiksborg på et mindre bemærket sted... på indersiden af portgalleriet ved rækværkets plintsten«, ¹⁸ »en trappeportal til Koldinghus fra Christian IV's tid«, ¹⁹ samt »et hus fra 1571 i Zwolle, der på sine kvaderdelt pilastre har de samme ornament«. ²⁰

Lad os se nærmere på de nævnte eksempler på »firspidsstjerne«-ornamentet. Huset i Zwolle (provins Overijssel, Holland) er det såkaldte Karl V's hus eller Huis Ittersum (fig. 10). Det blev opført i 1571 på familien Ittersums ejendom. Tilnavnet Karl V's hus har det fået, fordi der på gavlen er anbragt en medaljon med portræt af kejser Karl V. Charles Christensen var ikke den første, som så en forbindelse mellem dette hus og Mørkeport. Francis Beckett skrev om dette hus: »Når et Hus i Zwolle i Holland, betegnet 1571, viser Façaden inddelt med doriske Pilastre, hvis Skafter ere forsynede med Tromler, der har indhuggede, rusticerende Mønstre, afgiver denne Façade en Art



Fig. 10. Huis Ittersum, Zwolle. (Wikipedia).

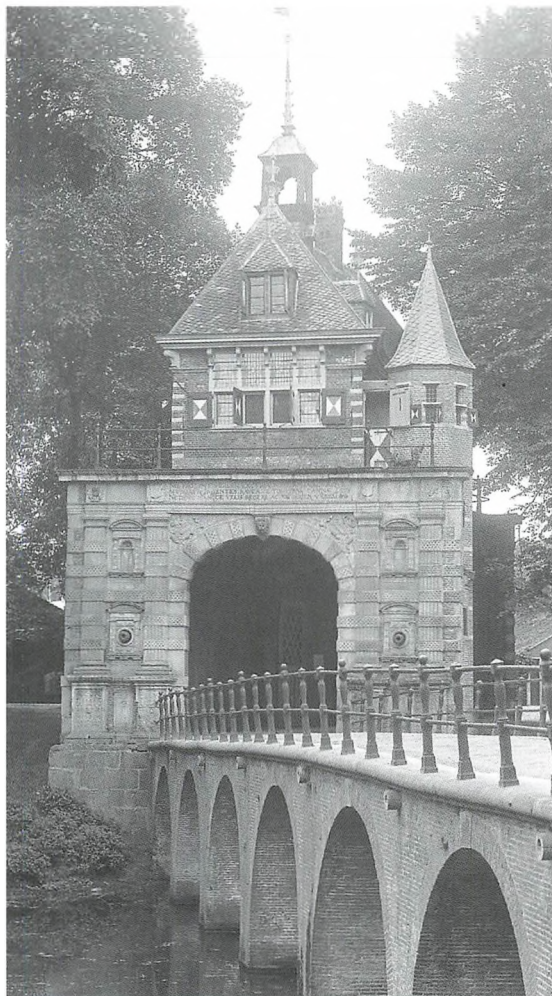


Fig. 11. Oosterpoort, Hoorn. Fotografi: C. Steenbergh. Herunder detailfoto af firblad-ornamentet.



Analogi til Mørkeporten ved Kronborg...«.²¹ Analogien halter nu ganske meget. Dels har det hollandske hus ikke søjler og tromler som Mørkeport, men pilastre med firkantede bosser, og dels er slet ikke tale om indhuggede 'mønstre' af samme art som ved Mørkeport. Zwolle-huset har uregelmæssige indhugninger, mest uregelmæssige tre- og firkanter (se indsat foto nederst s. 70), som er ganske uden sammenligning med Mørkeports regelmæssige mønster.

Østporten i Hoorn (fig. 11), Nieuwe Oosterpoort (provins Noord-Holland), har ganske rigtigt firblad-ornamentet som på Mørkeport, men det er ikke fladedækkende som ved Mørkeport.

Bortset fra selve portbuen er ornamentet ordnet i adskilte vandrette bånd, hvor mønstereenheden er roteret 45 grader i forhold til retningen på Mørkeport. Portens yderside har parvise pilastre, hvorimellem er arkitektonisk indrammede nicher og kanonhuller. Porten er bygget i 1578 af Joost Janszoon Bilhamer eller Beldsnyder (1541-1590), bygmester, militæringeniør, billedhugger, kobberstikker, landmåler og kartograf. Han er også mester for et andet kendt værk, nemlig portalen ved vajsenuset Oud Burgerweeshuis i Amsterdam (indgang Kalverstraat); her består rusticeringen af kvadrerne af små og meget tætstillede huller.

Blandt de danske eksempler skal den løsfundne bygningssten fra Kongsted kirkegård (fig. 12) formentlig dateres i sammenhæng med den nærliggende herregård Lystrup, hvorfra stenen antagelig stammer. Lystrup blev bygget omkr. 1579-80 under medvirken af stenhuggere fra Kronborg, hvorved ornamentets forekomst på Kongsted-stenen finder sin forklaring. Kronborgstenhuggere stod også for sandstensudsmykningen på herregården Vallø (ca. 18 km fra Lystrup). På Vallø er firblad-ornamentet brugt dels i omramningen af de cirkulære våbenskjolde over ho-

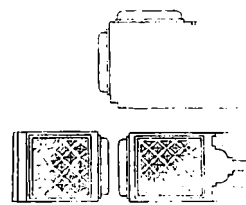


Fig. 12. Kongsted kirkegård. (Efter Jensen & Christensen 1936).

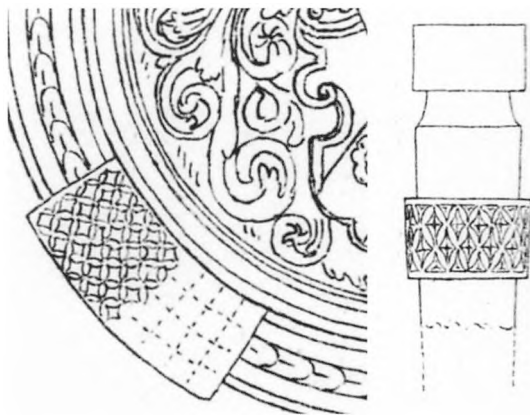


Fig. 13-14. Vallø slot. (Efter Lorenzen & Christensen 1938).

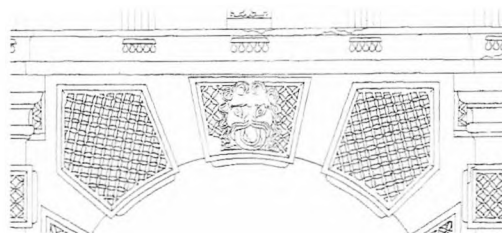
vedporten (dateret 1581, fig. 13), dels (i aflang form) på en løsfunden baluster (datering 1580'erne, fig. 14).

Eksemplet fra Koldinghus drejer sig om en trappetårnportal, dateret omkr. 1600 (fig. 15). Portalen er tilskrevet Hercules von Oberberg eller Hans Barchmand, som begge arbejdede på Koldinghus ved denne tid. Von Oberberg havde en lang karriere bag sig som bygmester for de slesvig-holstenske hertuger, Frederik II og dronning Dorothea, og fra 1598 havde han ledelsen af Koldinghus' ombygning. Han blev efter sin død 1601 afløst af Hans Barchmand. Disse navne fører dog ikke til en forståelse af, hvorfor netop dette ornament blev brugt her, idet hverken von Oberbergs eller Barchmands herkomst er kendt.

Eksemplet fra Frederiksborg slots portgalleri har heller ikke nogen umiddelbar forklaring. Så lidt som ved Koldinghuseksemplet er der her sammenhæng med Kronborgværkstedskredsen. I den oprindelige form er portgalleriet dateret 1609, og det blev ombygget 1619-21. Hvilken datering ornamentet kan tillægges her, er således usikkert.

Fire af Charles Christensens danske eksempler ligger tæt samlet kronologisk set, fra 1576 til 1580'erne

Fig. 15. Koldinghus, tårnportal. (Efter Norn 1986).



(Mørkeport, Kongsted, Lystrup, Vallø). Koldinghus og Frederiksborg falder uden for den tætte sekvens. Geografisk set er eksemplerne samlet i Sydsjælland (Kongsted, Lystrup, Vallø) og Nordsjælland (Kronborg og Frederiksborg). Koldinghus falder udenfor det sjællandske »kerneområde«. De hollandske eksempler, Zwolle og Hoorn, fik formentlig Charles Christensen til at regne med, at ornamentet var af nederlandsk oprindelse. Men det er ikke tilfældet. Zwolle-eksemplet er irrelevant, og Hoorn-eksemplet er senere end Mørkeport.

Ornamentet findes i større omfang i Tyskland i et bredt bælte langs Weser-floden fra Hannoversch-Münden, hvor Weser dannes ved sammenløb af floderne Fulda og Werra, til udløbet i Nordsøen nord for Bremen. I dette område er ornamentet knyttet til bygninger, der stilmæssigt tilhører Weserrenæssancen, den nordtyske adaptation af den nederlandske renæssance. I Weser-områdets slotte, rådhus og borgerhuse kom det i perioden 1550-1620 til en udstrakt brug af bosserede kvadre med indhuggede regelmæssige mønstre.²² Der er tale om geometriske mønstre formet ved hjælp af cirkler, cirkelsegmenter, trekanten, firkanten, ruder, krydsende linier m.m. Mønstrene er tildannet med V-formede indhugninger, der således minder om den træskæringsteknik, der kaldes karvsnit. På dansk er det sjældent at møde begrebet karvsnit i forbindelse med stenhugning. På tysk derimod er karvsnit ikke reserveret træskæring, men bruges også om stenhugning: »Kerbschnitt«. Mellem de udhuggede linier opstår gitre, der danner vaffelmønstre. Mellem ikke-udhuggede firfligede områder opstår blomsteragtige stjerner med fire udhulede spidsblade: Kronborgs firblad i negativ. Ofte er murværket ordnet med bånd, der skiftevis er ornamenterede og uor-

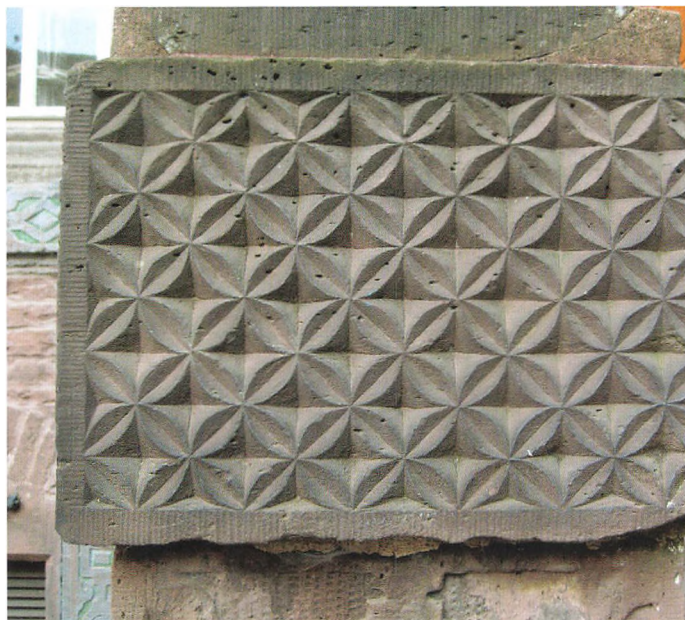
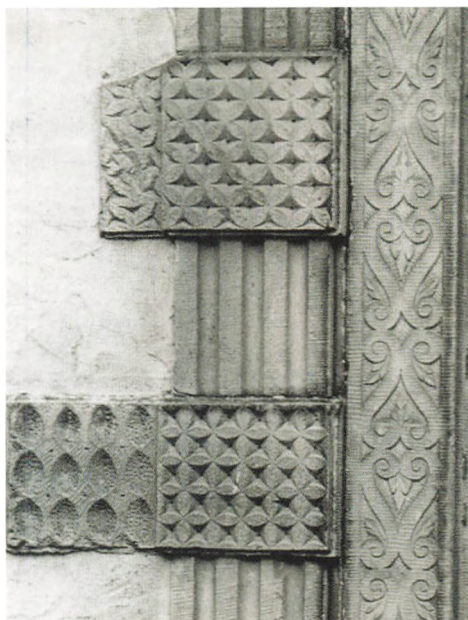
namenterede. De ornamenterede kvadre er især anbragt ved bygningshjørner, vinduer og døre. Fladedækkende ornamentik forekommer ikke.

Blandt mange varianter i de tyske karvsnitmønstre finder man Kronborgs firblad i rådhusarkaden i Lemgo, dateret 1565. De kronologisk næstfølgende forekomster i Tyskland, på slottene Bartrup (fig. 16A) og Brake, er daterede 1584/1589 henholdsvis 1584/1591. Der er således en lakune på ca. 20 år, hvori Mørkeport (1576/1577) og Nieuwe Osterpoort (1578) optræder. Efter denne lakune følger de tyske (og enkelte hollandske) eksempler i tæt rækkefølge: Hämelschenburg slot (1588/93), Penninckshuis i Deventer (c.1588), Neue Ratsstube i Lemgo (1589), Varenholz slot (1590/1600), kirken i Polle (1592), rådhustrappen i Lübeck (1594), rådhuset i Leiden (1594/1597), rådhuset i Rinteln (1597), slottet i Schwöbber (1602), »Rattenfängerhaus« Osterstrasse 28 i Hameln (1602/1603), Wewelsburg slot (1603/1609), slottet i Bevern (1603/1612, fig. 16B), »Dempferhaus« Am Markt 7 i Hameln (1607/1608), rådhuset i Jever (1609), rådhuset i Nieheim (1610), »Hochzeitshaus«

Osterstrasse 2 i Hameln (1610/1617, fig. 16C), slottet i Wendlinghausen (1613/1616), rådhuset i Bolsward (1614/1617), slottet i Thedinghausen (1619/1620).

Foruden de mangfoldige eksempler i Weserområdet og de fåtallige eksempler i Holland (fig. 17) findes et isoleret eksempel i Husum i Slesvig. En portal ved indgangen til haven ved slottet i Husum har fire kvadre med firbladmønstret i den 45-grader drejede variant. Portalen er udført i Wesersandsten, men er desværre ikke dateret i skriftlige kilder. Oftest antages en datering omkr. 1612, men der er også argu-

Fig. 16. Eksempler fra Weser-området. A (nederst t.v.): Schloss Bartrup (1584/89). B (nederst t.h.): Schloss Bevern (1603). C (herunder): Hochzeitshaus, Hameln (1610/17). (A og C: Wikimedia; B: NTS foto 2013).



menter for en datering inden for slottets opførelsestid 1577-82.²³

Betragtes den geografiske spredning, er det tydeligt, at ornamentet er koncentreret i Weser-området (17 eks.), mens eksempler findes spredt i Danmark (6 eks.), i Slesvig (1 eks.), Lübeck (1 eks.) og i Holland (4 eks.). En vurdering af denne koncentration og spredning udpeger Weser-området som ornamentets »hjemmebane«. Spredningen uden for området kan være sket i sammenhæng med eksporten af sandsten fra Weser-området, og med eksporten fulgte ofte stenhuggere, der medbragte kendskab til ornamentet. Ved opførelsen af slottet i Husum blev der brugt både sten og stenhuggere fra Weser-området. Det er således let forståeligt, at ornamentet optræder i Husum. Man kan godt forestille sig, at ornamentet forekommer på Kronborg, fordi byggeriet dér havde givet beskæftigelse til stenhuggere fra Weser-området, stenhuggere der medbragte ornamentet.

Der eksisterer andre – måske mindre sandsynlige – veje, ad hvilke mønstret kan være kommet til Kronborg. Man kunne tænke sig, at Herman Stenhugger måske havde en baggrund i det tyske område. Herman Stenhuggers identitet og produktion er ikke afklaret til alles enighed. Det er dog vist overvejende sandsynligt, at han var søn af Gert van Groningen (som skabte Kronborgs hovedportal vis-a-vis Mørkeport) og dermed antagelig af hollandsk afstamning.²⁴ Og dog: Gert van Groningen havde måske mere relation til Tyskland, end navnet lader formode. Angående mester Gert siges det nemlig, at han »har ... ikke hentet sit første Formsprog i Nederlandene og allermindst i Groningen-Friesland. Sine tekniske Finesser kan han have lært i Nordvesttyskland, Figurstil og Rustningschema har han fælles med Jacob van der Borch ...«, som, trods oprindelse i Utrecht, menes at være »blevet grundigt germaniseret« gennem virksomhed i Nordtyskland, hvor Gert måske har været svend hos Jacob van der Borch.²⁵ Hvis mester Gert så alligevel stammede fra Nordvesttyskland, kan hans søn Herman dér have lært firblad-ornamentet at kende! Mester Gert havde i 1573 sit værksted i Århus, og her

Fig. 17. Kort visende firblad-ornamentets forekomst i Weser-området og i Holland. NTS del.



påbegyndte han den portal til Skanderborg slot, der endte som hovedportalen på Kronborg. Gert flyttede bopæl og værksted til Helsingør i 1574. Han var beskæftiget ved Kronborgbyggeriet indtil foråret 1576. Han døde midt på året 1577. Herman, der sandsynligvis førte værkstedet videre, udførte til Kronborg, foruden Mørkeport 1576/1577, også den imponerende kirkegavl 1577/1578, samt 1583-84 arbejde ved kongens tårn, dronningens tårn, Kakelborg m.m. Herman eller hans værksted menes delagtig i stenhuggerarbejde ved Lystrup 1579-80 og Vallø 1581-82.²⁶ Herman Gertsen udførte også brøndkarme til Frederiksborg 1584 og Haderslevhus 1587. En brønd til Koldinghus var bestilt i 1590 hos Herman, men blev ikke udført. Herman døde i Helsingør 1591.

Man kan også hæfte sig ved ordlyden i kontrakten om Mørkeport; dér siges det, at Herman skal gøre porten således »som thend hanom er Vnderuist« (som den er undervist ham). Herman har altså fået instruks om, hvordan porten skulle være. Hvem kunne give ham den forklaring? Ja, det kunne vel være Kronborgs bygmester i 1576, Hans van Paeschen, men hans baggrund var flamsk, ikke tysk. Instruktøren kunne imidlertid også være kong Frederik II selv. Kongen har i hvert fald haft god grund til at mene noget bestemt om udsmykningen af portens inderside, som var det første, hans øje faldt på, når han kiggede ud fra sit gemak med karnappen over hovedporten. Frederik II havde tætte kontakter med adskillige tyske fyrstehuse i forskellige områder (Mecklenburg, Brandenburg, Braunschweig, Sachsen, Hes-

sen). Kongen havde desuden allerede fra 1559 forbindelse med flere lejetropførere, som hørte hjemme i Weser-området. I 1559 havde Christoph von Wrisberg (1511-1580) deltaget i felttoget mod Ditmarsken. Senere gjaldt det Hilmar von Quernheim (1507-1581), Georg von Holle (1514-1576) og Hilmar den Ældre von Münchhausen (1512-1573), der fik bestalling som danske officerer med forpligtelse til at stille med aftalte kontingenter fodfolk og rytteri i tilfælde af krig. Det blev aktuelt under krigen med Sverige 1563-1570. Efter syvårskrigen var Johann von Holle (1541-1598) og Balthasar von Wolff (1513-1578) i kongens tjeneste med tilsvarende forpligtelse. Forhandlinger mellem disse tyske »obrister« og kongen foregik for det meste med Henrik Rantzau, kongens statholder i hertugdømmerne, som mellemmand. Henrik Rantzau (1526-1598), som havde nær kontakt med kong Frederik II, var siden 1554 gift med Christine von Halle (1533-1604), datter af den meget velhavende lejetropfører Franz von Halle (1509-1553). Gennem Christine var Rantzau svoger til fætrene Georg von Holle og Hilmar den Ældre von Münchhausen.²⁷

Disse oberster blev alle velhavende, og de byggede alle på deres ejendomme i Weserrenæssancestil, til dels under medvirken af kendte arkitekter (Hilmar von Münchhausens Schloss Schwöbber ved Cord Tönnies, Hilmar von Quernheims Schloss Ulenburg ved Johan Korffmacher). Deres byggerier har muligvis været dekoreret med firblad-ornamentet. Det er således muligt, at inspirationen til Mørkeport-ornamentet er kommet fra disse lejetropføreres byggerier og formidlet gennem Henrik Rantzau. Georg von Holle var også kyndig i fæstningsbyggeri, og han rådgav i 1561 byen Osnabrück med hensyn til byens befæstning.²⁸ Det betyder måske en ekstra mulighed for, at det kunne være ham, der gav idé til udsmykning af fæstningsporten på Kronborg.

Under alle omstændigheder havde Mørkeports inderside en særlig repræsentativ funktion: her forlod kongens gæster slottet, hvor arkitektoniske raffinementer havde understreget den ophøjede majestæt. Mørkeport var gæ-

sternes sidste nærkontakt med en monumental arkitektur. Den visuelle afskedssalut til slottets gæster har skullet være en værdig pendant til ankomstfanfaren gennem hovedporten. Mørkeport har været af så stor betydning, at murværkets dekoration ikke var en tilfældighed.

Hvorledes det end er gået til, at firblad-ornamentet kom til at pryde indersiden af Mørkeport, så er der tale om et ornament, som var typisk for Weserrenæssancen. Uanset at ornamentet findes mange steder (især som gulvmosaik) både før og efter Weserrenæssancens tid, så findes der ingen koncentreret forekomst af firblad-mønstret som bygningsornamentik udenfor Weser-området samtidig med perioden, hvortil Kronborgs Mørkeport hører. Ornamentet er således et bemærkelsesværdigt tysk træk i Kronborgs ellers så nederlandsk/italienske fysionomi.

Litteratur

- Angermann, Gertrud (1966): *Der Oberst Georg von Holle 1514-1576. Ein Beitrag zur Geschichte des 16. Jahrhunderts.* Mindener Beiträge 12 zur Geschichte, Landes- und Volkskunde des ehemaligen Fürstentums Minden. Minden: Verlag J.C.C. Bruns.
- Beckett, Francis (1897): *Renaissancen og Kunstens Historie i Danmark. Studier i de bevarede Mindesmærker.* Kjøbenhavn: J. Frimodt.
- Christensen, Charles (1950): *Kronborg. Frederik II's renæssanceslot og dets senere skæbne.* København: G.E.C. Gads forlag. Danmarks Kirker, bd. VI, Præstø Amt.
- Friis, F.R. (1872-1878): *Samlinger til Dansk Bygnings- og Kunsthistorie.* Kjøbenhavn: Gyldendal.
- Grossmann, G. Ulrich (1989): *Renaissance entlang der Weser.* Köln: DuMont Buchverlag.
- Jensen, Chr. Axel (1953): *Danske adelige Gravsten, II.* København: Høst & Søns Forlag.
- Jensen, Chr. Axel & Christensen, Charles (1936): *Lystrup. Ældre nordisk Arkitektur, IX.* København: Reitzels Boghandel.
- Johannsen, Hugo (1995): *Stenhuggere på Frederik II.s og Christian IV.s tid. Sandstensportaler i Danmark* (I.M. Kirkeby red.), s. 51-85. København: Christian Ejlers' forlag.
- Johannsen, Birgitte Bøggild, & Johannsen, Hugo (1993): *Kongens kunst. Ny dansk kunsthistorie, bd. 2.* København: Fogtdal.
- Langberg, Harald (1985): *Kronborgs bygningshistorie.* København: Langbergs Forlag. (Udg. for Boligministeriet.)
- Lorenzen, Vilh. & Christensen, Charles (1938): *Vallø. Ældre nordisk Arkitektur, X.* København: Reitzels Boghandel.

Norn, Otto (1954): *Kronborg*. København: Det Schönbergske Forlag.

Norn, Otto (1954a): *Kronborgs Bastioner. En fortifikationshistorisk Studie*. København: J.H. Schultz.

Norn, Otto (1986): *To grænselotte. Frederik I's Gottorp og Christian IV's Koldinghus*. Skrifter, udgivne af Historisk Samfund for Sønderjylland, Nr. 62. Aabenraa.

Sterum, Niels T. (2010): *Løgum – kloster, slot og by. 'Pionerer i ødemarken'*. Skrifter fra Museum Sønderjylland, vol. 3. Haderslev.

Tønnesen, Allan (1970): Gert van Groningen og Århusværkstedet. *Århus Stifts Årbøger*, 1970, s. 69-77.

Tønnesen, Allan (1985): *Helsingørs udenlandske indbyggere og borgere ca. 1550-1600*. Dansk Komité for Byhistorie: Byhistoriske Skrifter, Bind 3. Ringe: Forlaget Misteltenen I/S.

Wanscher, Vilhelm (1939): *Kronborgs Historie*. København: Fischers Forlag.

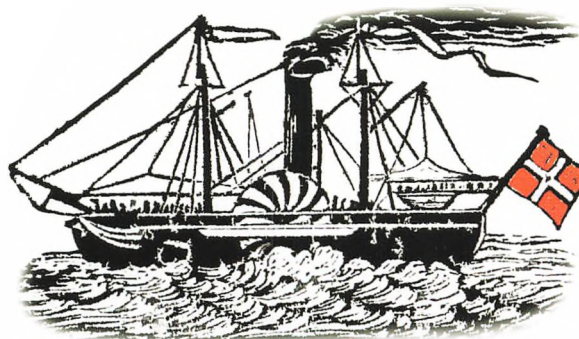
Noter

- 1) Christensen 1950, 54 & 161; Wanscher 1939, s. 116 f (Dok. 41: "... harmandt Stenhugger ... schulle giøre her en doppill port, effther som thend hanom er Vnderuist, paa hans Eygen Omkostning till folck Och lön adt holde Och besolde, Och ther for schall hanom giffues sex hunder Daller ...").
- 2) Wanscher (1939, s. 27) mente uden grund, at "Sydsiden er ombygget 1585 i lidt finere stil [end nordsiden] sammen med de tilstødende nye Pilastermure".
- 3) Hele teksten er citeret Wanscher 1939, s. 63. Inskriptionen har rimeligvis oprindeligt været på portens yderside jf. CC 1950, s. 56. Wanschers opfattelse af indskriften som fremstillet i 1585 beror på en afregning (Wanscher 1939, s. 154) for arbejde, der måske blev udført i forbindelse med indskriftens flytning til indersiden.
- 4) Christensen 1950, s. 56 f. Norn 1954a, s. 24, har ingen bemærkning om beslagornamenternes alder.
- 5) Beckett 1897, s. 141.
- 6) Norn 1954a, s. 24.
- 7) Johannsen 1995, s. 60.
- 8) Beckett 1897, s. 141.
- 9) Johannsen 1995, s. 61, billedtekst.
- 10) Norn 1954, s. 34; Norn 1954a, s. 28.
- 11) Christensen 1950, s. 56.
- 12) Christensen 1950, s. 156.
- 13) Christensen 1950, s. 57.
- 14) Christensen 1950, s. 156 f.
- 15) Jensen & Christensen 1936, s 8, fig. 19 B. Ved kirken findes Ejler Grubbes gravkapel, opført 1575. Iflg. Danmarks Kirker, bd. VI, Præstø Amt, s. 533, stammer stenen sandsynligvis fra Ejler Grubbes Lystrup, opført 1579-80.
- 16) Lorenzen & Christensen 1938, tavle 19. Datering 1581.
- 17) Lorenzen & Christensen 1938, tavle 20. Datering 1580'erne.
- 18) Portgalleriet vist oprindeligt opført 1609 og ombygget 1610-21 af Hans van Steenwinkel, jf. Friis 1872-78, s. 229.
- 19) Norn 1986, s 76. Datering ca. 1600.
- 20) Christensen 1950, s. 156.
- 21) Beckett 1897, s 140.
- 22) Om Weserrenæssancen, se f.eks. Grossmann 1989. Om mønstrene, *id.* s. 56-58.
- 23) Sterum 2010, s. 202 ff.
- 24) Tønnesen 1970, s. 73 ff; Tønnesen 1985, s. 54 og s. 114.
- 25) Jensen 1953, s. 62 og s. 37.
- 26) Johannsen & Johannsen 1993, s. 70; Johannsen 1995, s. 64 f.
- 27) Om de nævnte lejetropførere og Henrik Rantzau, se Angermann 1964, s 144 ff.
- 28) Angermann 1964, s. 148.

Hjuldampere Hamlet af Helsingør

Af Toni Mygdal-Meyer

En lun aftensejlad med hjuldampere Hamlet på Øresund i sommeren 1842 var en betagende oplevelse. Man promenerede ombord i et supermoderne jernskib. Man spiste og hyggede sig og tog ophold ved rælingen. Man var omgivet af en ny tids dufte og lyde. Så pyntet med at skuden rullede lidt for meget. Helsingørerne var stolte af deres nye passagerskib.



Det lykkedes sjældent konstruktørerne at bygge grimme hjuldampere. Selve konceptet gjorde det åbenbart umuligt at bygge andet end genstande, der kunne være de rene skønheder. Skibene var lave og slanke, ofte med en clipperstævn prydet med en gallionsfigur, og med en såkaldt plat hæk. De høje smalle skorste- ne, der selvfølgelig skulle holde den særdeles kraftige røg væk fra skibet, og de meget brede hjulkasser, var de mest påfaldende detaljer ved en hjuldampere.

Indretningen var efter tidens standard ofte elegant, men plads var der nu ikke meget af under dæk. Man sov to til tre personer i hver køje i kønsopdelte kahytter. Kabysen serverede enkle varme retter og kolde anretninger.

Maskinerne, var indtil 1847, da den første danske blev monteret, engelske eller svenske. Og som al ny mekanik var driftssikkerheden næsten ikke værd at tale om. I Helsingørs Avis kunne man med 14 dage/tre ugers mellemrum læse at byens passagerdampskib »lå over« for eftersyn af maskine og kedel.

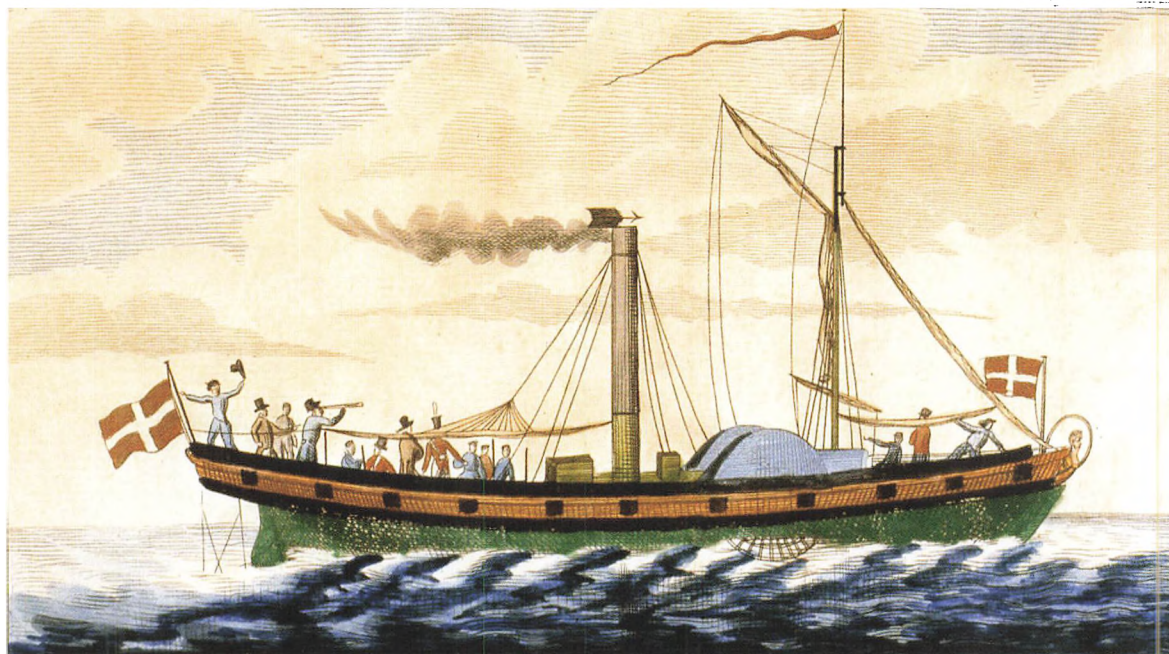
De første maskiner var éncylindrede lavtrykskonstruktioner, der lavede en forfærdelig larm og åd brændsel i et oprørende tempo. Ret hurtigt blev de dog erstattet af Boulton &

Watts dobbelte, men temmelig langsomme balancemaskiner. Fra begyndelsen af 1850'erne blev de igen afløst af lavtryksmaskiner med svingende »oscillerende« cylindre (tegning side 89). En konstruktion, der gav pæn fart og lavere kulforbrug.

Før maskintelegraphen blev kendt omkring 1850, »talte« kaptajnen med maskinchefen via en råber og en skibsdreng opstillet ved dækslugen til maskinrummet. I pænt vejr uden for mange ridser på vandet, kunne et hjulskib opnå en hastighed på op mod 12-14 knob i timen, men så heller ikke meget mere.

Fordi maskinen, skovlhjulene og brændslet fyldte uforholdsmæssigt meget, var skibenes aktionsradius ret begrænset, men til sejlads i de indre danske farvandes ret korte afstande var de formidable. Hjuldampskibene var et fund som bugerskibe i Øresundsområdet, hvor vind og strøm især omkring Helsingør skabte enorme forsinkelser for sejskibstrafiken.

I 1819 købte danskeren Steen Andersen Bille, der havde fået eneret til dampskibssejlads på ruten København-Kiel, den 140 tons store hjuldampere Caledonia¹ sammen med grosserer



L.N. Hvidt.² Billes ældre bror, kommandørkaptajn Michael Petronius Bille, der var i London for at afslutte handelen, førte skibet hjem til Danmark. Sejladsen til København gennem Ejderkanalen blev den længste strækning noget dampskib indtil da havde gennemført. Fredag den 21. maj 1819 ankom Caledonia til København som det første af sin art. Og om søndagen, den 23. maj, foretog man en lystsejlad til Helsingør med 106 passagerer, der hver betalte 4 rbd. og 3 mk. for turen og betjeningen.

Caledonia blev anvendt som afløser for de langsomme sejlpaketter på ruten København-Kiel i en del år. Fra tid til anden dukkede skibet også op i Helsingør. Den 31. maj 1829 kunne man således i Helsingørs Avis læse at: »Dampskibet Caledonia vil, dersom passende vejr indtræffer, søndagen den 31. maj 1829, kl. 7 aften, medtage passagerer fra Helsingør til København. Billetter a 1½ rbd. kunne erholdes i værtshuset Skibet ved Helsingør havn.«

Så kortfattet beskrives et af de få besøg, et hjuldampskib aflagde i Helsingør i løbet af 1820'erne, hvilket selvfølgelig er udtryk for, at skibstypen ikke længere var nogen sensa-

Hjuldampere, HIS Caledonia, Danmarks første dampskib. Stik af ukendt kunstner. MIS Museet for Søfart.

tion. Men nogen betydning havde de nye skibe endnu ikke for skibstrafiken. Hjuldampskibene »Jylland« og »Dania«³ medtog ganske vist allerede i 1826/27 passagerer fra Helsingørs rhed på sejladserne til og fra Jylland, men det normale var fortsat, at man rejste med postpaket eller diligence.

Sidste gang Caledonia var i Helsingør, var 1. pinsedag den 26. maj 1833 da hun, hovedrepareret på skrog, maskine og kedel, anduvede under en lysttur fra København.

I 1836 indledte det svenskejede hjuldampskib »Dronning Maria«⁴ regelmæssig sejlads mellem København og Helsingborg med stop undervejs ved Charlottenlund, Bellevue og Vedbæk. Men da Helsingør Færgelavs privilegier forbød alle andre end færgemændene at sejle med passagerer mellem Helsingør og Helsingborg, ophørte sejladsen allerede i 1837.

Igen i 1839 forsøgte man at genoptage sejladsen med Dronning Maria, og igen lagde Fær-

Hotel d'Øresund, Stengade 53, som det så ud i 1833.

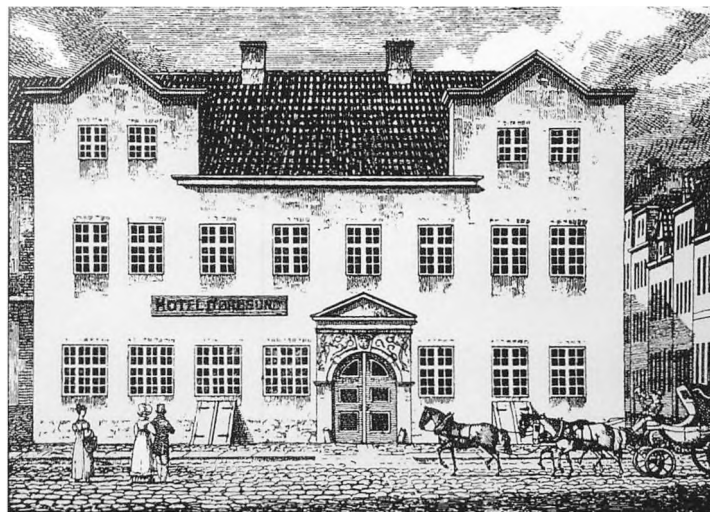
gelavet sag an. Men dampskibsfolkene fandt så på noget andet; i stedet for at sejle direkte stak man fra Vedbæk til Helsingborg og derfra til Helsingør og ned langs kysten. Prisen for voksne var 1 rbd. og for børn det halve.

Retssagen endte i 1840 med at dommerne vurderede Færgelavets privilegie til kun at omfattet både og fartøjer, der var store joller. Da dampskibet ikke kunne henføres til denne kategori, og dets formål, som al anden skibsfart, var at sejle med overskud ved at transportere personer og gods, kunne Færgelavets privilegier ikke hindre skibet i dette »fordi det som dampskib bedre end et sejlskib kunne komme og gå til forudbestemte tider«. Rederiet blev frikendt og lavet måtte betale sagsomkostningerne. Dronning Maria fortsatte med at sejle Helsingborg-Helsingør-København lørdag og søndag. Resten af ugen sejlede skibet København-Swinemünde-Stettin og retur. Og det var lige noget man kunne bruge i Helsingør.

Endelig fri for færgemændenes bagstræberiske omklamren, indbød de to helsingørske købmænd W.R. Larlham og H.W. Buchholtz den 19. april 1841 til aktietegning på »et dampskib til regulær daglig fart imellem København og Helsingør«. Aktiekapitalen skulle være 20.000 rbd. (rigsbankdaler) fordelt på 200 aktier à 100 rbd.. Idéen var så god, at halvdelen af aktierne var solgt allerede den 8. maj 1841.

Da der den 18. maj 1841 var solgt 170 aktier⁵ indbød man til stiftende generalforsamling lørdag den 26. maj 1841 klokken 16:00 i Hotel d'Øresund på hjørnet af Stengade og Bjerregade. På mødet blev det vedtaget, at en komité bestående af kaptajn Sneedorff, konsul Marcussen, konsul Larlham, købmand Buchholtz og cancelliråd/politimester Olrik skulle undersøge om det var mere hensigtsmæssigt at købe et nyt skib, selvom en forøgelse af aktierne blev resultatet.

I begyndelsen af august 1841 konkluderede komitéen, at et brugt hjuldampskib kunne accepteres, men at et nyt hjuldampskib af jern



med to 20 hk maskiner burde anskaffes. Interessentskabets kapital skulle derfor udvides til 40.000 rbd. fordelt på 400 aktier, og man indbød til en ny generalforsamling den 27. august 1841. Forslaget blev vedtaget og som direktører for »Interessentskabet for Dampskibsfarten imellem Kjöbenhavn og Helsingör«⁶ valgtes Sneedorff, Olrik, Marcussen, Larlham og Buchholtz. D'herrer blev bemyndiget til at afslutte kontrakt med ingeniøren William Fairbairn, der, fra sit skibsværft Millwall Shipyard i London, kunne levere et 60 tons stort hjuldampskib af jern, ca. 30 meter langt, ca. 6 meter bredt og ca. 2 meter dybt forsynet med to dampmaskiner, hver på 20 hk, for 3830 pund sterling.⁷

Skibet, der kunne leveres ca. fem måneder efter bestillingen, ville i ballast have en maksimal fart på ca. 13 engelske miles i timen og lastet ca. 12 engelske miles i timen. Kulforbruget var beregnet til ca. 1-1/3 tønne pr. time. Betalingen for skibet skulle ske i tre terminer; 1/3 ved bestillingen, 1/3 når spanterne var sat og 1/3 når skibet var klargjort til levering.

Den 28. oktober 1841 var samtlige aktier solgt. Dagen efter modtog direktionen et brev fra Fairbairn & Co. hvori man meddelte, at man var villige til at overtage aktier i Interessentskabet for 600 pund sterling. Handelshuset Hambro & Søn i London overtog den 16. november

Der findes ikke umiddelbart billeder af rederiets første hjuldamp, Hamlet. Det her viste maleri af Carl Bille fra ca. 1850 (udsnit) kunne for såvidt godt vise skibet på vej ind i Københavns Havn med Nyholms karakteristiske mastekran i baggrunden. MIS Museet for Søfart.



de praktiske gøremål og påtog sig garantien for pengene, der skulle udbetales til værftet. Orlogsværftets underfabriksmester, Otto Frederik Suenson, der opholdt sig i London, påtog sig at assistere ved afslutningen af kontrakten og at føre tilsyn med bygningen. Kontrakten blev afsluttet den 25. november til en pris af 3.900 pund sterling og til levering den 1. maj 1842.

Skibets navn skulle være Hamlet. Som første kaptajn blev secondløjtnant af marinen, O.A.K. Wilde, antaget, og som første maskinmester blev bugserdampskibet Prindsesse Wilhelmines⁸ maskinmester, C. Wismer, antaget. Han rejste omgående til London for at føre tilsyn med installationen af de to maskiner.

Direktionen ansøgte i løbet af vinteren Generaltoldkammeret og Admiralitetet om tilladelse til toldfrit at indføre Hamlet. Endvidere søgte man om moderation i havnegebyrerne i Helsingør, og, at der ved ekspeditionerne i begge byer kunne bevilges sådanne lettelser, at skibet kunne losses og lastes også udenfor den fastsatte tid ved Toldboden i København.

Men vigtigst var måske, at man søgte om tilladelse til at passere bommen ved Københavns Toldbod »med ild under kedlen«, og at lægge til indenfor ved bolværkerne, eller, hvis dette ikke kunne bevilges, tilladelse til at lægge til ved Toldboden udenfor bommen. Af hensyn til brandfare var det nemlig i henhold til Chr. d. 4's brandfor-

ordning af 1618 forbudt at have åben ild ombord i (sejl)skibene, når de lå i havnen. De nye helvedsmaskiner var man bestemt ikke trygge ved – endnu, hvilket gav skippere og redere et hulens besvær før reglen blev ophævet nogle år senere. Den toldfri indførsel af maskinerne med kedler blev til gengæld bevilget aldeles omgående.

Den 5. maj accepterede Generalpostdirektionen, at skibet blev benyttet til befordring af breve og pakker mod en passende godtgørelse. Da var Hamlet for længst afsejlet med kurs mod Helsingør. Til den lange sejlads over Vesterhavet var der stuvet kul i kulkasserne, i lasten, på dækket og i kahytterne – kul og kulstøv over det hele! De 12 mand i besætningen kom ikke til at kede sig. Den grådige dampmaskine sørgede for arbejde døgnet rundt, og hvor har besætningen været beskidt!



Dampskibsfarte
imellem
HELSEINGØR
og
KJØBENHAVN.

Tredie og sidste Afdrag, til Beløb 25 Rbd. Actie, indbetales fra den 14de til den 19de d. til d' Hr. Consul P. de Coninck og Vexel J. M. Lewin i Kjøbenhavn samt Directionen steds.

Ved Indbetalingen af dette Afdrag og Afdringen af de tidligere udstedte 3de Qvitteringer Actie, erholder enhver Actionair udleveret det A Actier, hvorfor han har tegnet sig. Samtlige A lyde paa samme Navne som Interimsbeviserne.

Helsingør, den 7de Marts 1842.,
**Sneedorff. U. C. Marcussen. J. B. Ol
H. W. Buchholtz.**

Procurator.

Dampskibet „HAMLET“.

Löverdagen den 28de Mai,

afgaaer Dampskibet først fra Kjöbenhavn til Helsingör Kl. 9 Formiddag. Fra Helsingör til Egebekk Vang Kl. 1, 1 og 6 Eftermiddag, og tilbage til Kjöbenhavn Kl. 4 Søndag Morgen; denne Afgangstid, som tidligere var bestemt til Kl. 11 Löverdag Aften, er forandret ifølge Opfordring.

Mandagen den 30te Mai.

Paa Grund af Dampskibs-Interessentskabets Generalforsamling, som paa denne Dag afholdes i Hotel d'Oresund Kl. 4 Eftermiddag, afgaaer Dampskibet ligeledes først fra Kjöbenhavn Kl. 8 Morgen, og fra Helsingör Kl. 8 samme Aften.

Tirsdagen den 1ste Juni

fortsættes den regulære Fart fra Helsingör til Kjöbenhavn Kl. 8 hver Sögnedags Morgen.

Helsingör den 25de Mai 1842.

EXPEDITIONEN.

Paa Veien fra Helsingör til Zulebeföhuft er i

Det var faktisk så slemt, at da de nåede Frederikshavn, lagde de til kaj for at spule skibet – og sig selv! Sejlskibsfolkene skraldgrinede, da de så de der nymodens bolværksmatroser tumle i land, smurt ind i skidt og møg og kulstøv og sod fra top til tå. For slet ikke at tale om skibet. Ganske vist havde Hamlet sortmalet skrog, men dækket og alt det indvendige og udvendige opretstående så ud ad helvede til.

Da Hamlet og hendes besætning igen var passende selskab tøffede de ned over Kattégat og sejlede den 9. maj 1842 ind i Helsingör havn efter en tilsyneladende problemfri sejlsads fra London.

Skibet havde plads til 300 passagerer og kunne medtage ca. 10 læster gods. Uden stop ved mellemstationerne⁹, viste det sig at sejlsadsen til København varede ca. 2.5 timer. Med anløb, strøm osv. varede sejlsadsen ca. 3 timer.

Onsdag den 11. maj 1842 inviterede direktionen venner og bekendte og honoratiores, ialt ca. 150 personer, til at opleve den afsluttede prøvetur med vidunderet. Helsingör Avis' redaktør pastor Grüner var selvfølgelig også med, således at han dagen efter kunne skrive at: »De mange passagerer som direktionen havde indbudt til at overvære denne prøve, havde ret lejlighed til at overtøge sig ikke alene om skibets smukke konstruktion og dets komfortable

indretning, men også i særdeleshed om den hurtighed og magelighed, hvormed det bevægede sig gennem vandet, om den nøjagtighed og lethed hvormed det lystrede roret under alle dets forskellige manøvrer, og den rolighed, hvormed maskineriet arbejdede.«

Fredag den 13. maj 1842 klokken 08:00 tøfede Hamlet ud af Helsingör havn for første gang med betalende passagerer og kurs mod København. Klokken 16:00 samme eftermiddag returneredes mod Helsingör. Undervejs stop ved Humlebæk og Vedbæk for at samle passagerer op.

Prisen for en rejse Helsingör-København var på »første plads« 1 rbd. og på »anden plads« 4 mk.. Hvis vejret tillod det, lokkede man med ekstrature i anledning af pinsen søndag den 15. maj og mandag den 16. maj klokken 14:00, 16:00 og 18:00 til Hellebæk. Danmarks første regulære passager- og fragtdampskibsrute var en kendsgerning.

U v e r t i s e m e n t ø.

Dersom Vind og Veir tillader det, vil Dampskibet „HAMLET“⁶⁶, i Anledning af Figaros Vauxhall i Kjöbenhavn, gjøre følgende Toure:

Löverdag Kl. 7 Formiddag fra Helsingör til Helsingborg og Kysten til Kjöbenh.
Kl. 11 $\frac{1}{2}$ Formiddag fra Kjöbenhavn til Kysten og Helsingör.

Kl. 4 Eftermiddag fra Helsingör til Helsingborg og derfra directe til Kjöbenhavn.

Söndag Kl. 2 Morgen fra Kjöbenhavn til Helsingborg og Helsingör.

Kl. 7 Formiddag fra Helsingör til Kjöbenhavn.

Kl. 4 Eftermiddag fra Kjöbenhavn til Kysten, Helsingborg og Helsingör.

Billetter til Tour og Retour à 2 Rbd., for hvilken Priis tillige erholdes en Billet til Vauxhallen, erholdes i k k u n hos Hr. W. R. L a r l h a m paa Strandgaden, nemlig:

til første Tour Fredag indtil Kl. 6 Eftermid. og
- auden — Löverdag fra Kl. 9 Formiddag til

Kl. 3 Eftermiddag.

Börne-Billetter à 9 Mk.

EXPEDITIONEN.



Hamlet var en succes fra starten. I dagene fra den 13. maj til den 24. maj befordredes ca. 2450 passagerer mellem Helsingør og København, 800 mellem Helsingør og Hellebæk og 479 mellem Helsingør og Egebæksvang i Espergærde. Indtægten var for passagerer 2500 rbd. og for gods 80 rbd. Fra starten var Egebæksvang, Humlebæk, Rungsted og Vedbæk mellemstationer, og fra juni 1842 også Bellevue i Klampenborg.

Afhentning af passagerer fra mellemstationerne var en hidsig affære. Faktisk var det ikke Interessentskabets mening overhovedet at lade skibet standse undervejs mod København, men fordi der aldeles omgående viste sig et marked tog man dem med. Betingelsen var dog, at ombordtagningen ikke sinkede skibet væsentligt, og at transporten foregik med små både direkte fra stranden ud til skibet. Man havde værsgø' at hanke op i krinolinen og den høje hat og så bare ombord i den gyngende jolle! Men tallene viser, at det gik strygende!

Det var nyt, det var spændende og måske

Dette billede kunne også godt være hjuldamperen »Hamlet«, der er på vej ind i havnen til de mange ventende passagerer på søndre mole. Carl Baagøes maleri (her vist i udsnit) er imidlertid fra 1858, året efter at Hamlet blev solgt (se note 7), så det er måske snarere »Ophelia«. Yderst ses en lille bygning med pyramidetag. Dette såkaldte »parloir« blev opført i 1839 og rummede kontor for karantæneofficianten, der skulle sikre, at der ikke var sygdom ombord på skibene, der ankrede op på rheden med ærinde i Helsingør. Skilderhuset til højre for bygningen er for den militære vagtpost, der blev udstationeret her under krigen i 1848-51 og atter i 1856 »til Ordens Overholdelse paa Helsingørs Skibsbro«.

også en smule mondænt at lade sig strabadser. Og man kunne gøre det lige præcis når det passede sig, nu hvor byen havde fået sit helt eget splinternye hjuldampskib. At en sådan konstruktion rullede en del i søgang var selvfølgelig mindre behageligt, men det var der midler mod.

Fra annonceringen: »Det bekendtgøres endvidere, at aftrædelsesværelser for herrer og da-

mer, hvor tillige rejsetøj kan indlægges, er uden udgift for passagererne, arrangerede på Toldbod Børs i Kjøbenhavn og i hotel d'Øresund i Helsingør. Helsingør, den 18de maj 1842. Expeditionen.«¹⁰

Ikke alle var naturligvis lige begejstrede for det nye vidunder, specielt når det gjaldt førnævnte afhentning af passagerer mellem København og Helsingør. Det fremgår af et indlæg i Københavnsposten den 16. maj 1842:

»En Reisende, som har gjort Touren med det nye Dampskib Hamlet, føler sig i sin Samvittighed forpligtet til at henlede en »høi Adels og et æret Publikums« Opmærksomhed paa dette Skib, der er ligeså ypperligt og ligesaa dansk, som Shakespeares Hamlet. Alt hvad nemlig derved ikke er dansk, er ypperligt - Skibet, Maskineriet og Kullene, men, for at lade Hamlet selv tale: »i speculationens Gustne Tanketræghed sygner hen Rødmusset Daadkrafts sunde Frihed«. Alt hvad der nemlig ved Skibet er Dansk, erindrer om Hamlets berømte Ord »is something rotten!«. Indsenderen skal med Hensyn til Beviser herfor indskrænke sig til, hvad han har seet med egne Øine. Strax da vi kom ombord, overværede vi en høist forlystelig Discussion om hvor mange Passagerer Skibet kunde modtage; Capitainen, Styrmanden og de Sagkyndige blandt Passagererne bleve endelig enige om, at Ingen af dem vidste det. Men det maa man jo kunne see af Billetterne. Billetterne? Nogle kom ombord med trykte Billetter, der alle løde paa Helsingør. Nogle med Papirslapper med Blyant skrevne Anviisninger, Nogle uden Billet, Nogle med forkeerte Billetter. Af Billetterne vilde man altsaa ikke blive synderlig klog; om Billetterne kan man ikke engang sige som i Hamlet: »Der er Methode i dette Galskab«. Omsider gik Skibet til Helsingør, og vi gik med; thi, til at sidde var der ingen Bænke. Imidlertid trøstede vi os ved den Opmærksomhed Directionen, ganske paa fin Engelsk, havde viist ved at traktere med Musik, og følte, naturligviis, vor Patriotisme betydeligen opvarmet ved Hjælp af Kong Christian, der »stod i Røg og Damp«. Men snart kom vi

under Veir med, hvorledes det hang sammen med Directionens Galanteri; thi at vi vare paa dansk Terretorium, derom bleve vi overbeviste, idet, ganske vist paa sin Dansk, Tallerkener gik omkring, hvorpaa vi maatte offere »frivillige Bidrag« til Musiken. Nu kommer det Bedste. Dampskibet havde medtaget Passagerer til forskjellige Punkter paa Kysten; men paa at faa dem iland havde Ingen tænkt, med mindre Directionen havde paatænkt at kaste dem overbord. Imidlertid traf det sig saa heldigt, at tilfældigviis nogle Baade kom ud af egen Drift, som man godhedsfuld tillod at landsætte de ulykkelige Passagerer. Hvor dette ikke var Tilfældet, maatte de Stakler gaae med, indtil de saae Leilighed til at echappere. Efter hvad jeg har hørt, er Skibet Dagen efter endog flygtet fra en Baad, som nogle Passagerer, der vilde ombord, selv havde været heldige nok til at forskaffe sig. Retfærdighed byder imidlertid at tilføie, at vi i Helsingør kom levende iland. Efter hvad jeg saaledes selv har erfaret, kan jeg ikke noksom lykønske Actionairerne til den Kyndighed og Nidkjærhed, hvormed den høie Direction og sammes Capitain har indrettet Alt til Passagerernes Bequemmelighed, hvilket naturligviis for hele entreprisen er - for at ende med Hamlets Ord: »to be or not to be«.

Skrevet Iste Pintsedag paa Hellebeks Bakke«.

Den 28. maj var den nationale festdag for stænderforsamlingerne før grundloven i 1849 afskaffede den, og den nye dag blev 5. juni. I 1842 afholdtes den lokale majfest i Egebæksvang for første gang, og selvfølgelig skulle helsingoranerne sejle til festen ombord i Hamlet. Mon ikke at de har været stolte af deres helt egen damper. Dampskibe havde de jo ganske vist set, siden Caledonia som den første begyndte at plaske rundt i Øresund i begyndelsen af 1820'erne. Men sådan lige pludselig dagligt at se skibet og høre dampfløjten og skovlhulenes karakteristiske plasken var noget ganske specielt.

Den ordinære ruteplan blev i anledning af festen erstattet med følgende: Fra København afsejledes klokken 09:00 mod Helsingør. Fra

Helsingør til Egebæksvang klokken 13:00, 16:00 og 18:00. Og fra Egebæksvang mod København klokken 23:00. Denne sidste tur har været ganske og aldeles bedårende hvis vejret artede sig. Thi nok var hjuldampere nogle være rullemarier i uroligt vejr, men datidens mennesker var vist ikke så sarte.

Sejladsen ned langs kysten i det bløde nordiske halvmørke: Man spadserede og kiggede stjerner. Herrene fik sig en cigar. Man skålede i den medbragte vin m.m. Delikaterede sig måske med lidt kold kylling. Selv kulrøgen fra den høje skorsten var med til at lægge en stemning af noget både romantisk og fremtidsspændende og særdeles nærværende. Dampmaskinernes langsomme prustende lyde. Det hele. Når skibet mødte et par dønninger, rullede det langsomt og adstadig fra side til side. Man lo, man morede sig, man vænnede sig. Den tunge parfume, kulduften, cigarene, havluften og duggen – man var overordentlig moderne sådan en nat i 1842 på Øresund!

Fredag den 2. september lagde Hamlet til kaj til sit første eftersyn af kedler og maskiner og justering af kompasset. Da sæsonen sluttede den 15. november, havde skibet i alt nået at transportere 20.501 passagerer på 372 ture, med en indtægt på 17.253. Udgiften var 11.617 rbd. Kulforbruget ca. 2300 tønder.

Den 10. januar 1843 annonceredes, at udbyttet for 1842 var fastsat til 9 pct. eller 9 rbd pr. aktie. Ny kaptajn blev W.A. Moll. Det blev foreslået af direktionen, at godstransporten skulle ophøre så længe skibet ikke måtte pas-

Dampskibet „HAMLET“
 afgaaer indtil videre:
 Fra Helsingør til Kjøbenhavn Kl. 7 Morgen,
 - Kjøbenhavn til Helsingør Kl. 4 Eftermid-
 dag, anløbende Kyststederne.
 Hver Tirsdag, Torsdag og Lørdag modtages Gods
 fra Kjøbenhavn, hvor det afleveres og anmeldes i
 Expeditionen, Qvæsthusgade Nr. 40 & 41;
 Gods fra Helsingør til Kjøbenhavn
 modtages ombord i Dampskibet hver Mandag, Ons-
 dag og Fredag Aften, dog maa saadant først an-
 meldes i Expeditionscontoiret hersteds indtil Kl. 5
 hver Aften.
 Helsingør, den 12te Septbr. 1842.
EXPEDITIONEN.

DAMP SKIBET „HAMLET“
 Förstkommende Tirsdag den 6te Septe-
 ber og indtil videre standser Dampskibets
 gulaire Farter imellem Helsingör og Kjöb-
 havn, paa Grund af, at Maskineriet skal
 tersees og Compasserne rectificeres.
 Det forventes at kunne begynde de regu-
 laire Toure Fredagen den 9de September s-
 sædvanligt Kl. 7 Morgen fra Helsingör,
 Kl. 4 Eftermiddag fra Kjöbenhavn.
 Den bestemte Afgangstid skal nærmere
 blive bekendtgjort.
 Helsingör, den 2den September 1842.
Expeditionen,

sere bommen ved Toldboden i København og lægge til ved bolværkerne med ild under kedlen, da omkostningerne ved at laste og losse på Københavns Rhed var for store.

I 1843 indledtes sejladsen i april. Prisen Helsingør-København var nu for 1. plads 6 mk. og for 2. plads 4 mk. »Ved ankomsten til København holder omnibus Napoleon ved toldboden og beforder passagererne omkring i byen for 1 mk pro persona. En tavle, hvorpå dampskibets daglige afgangstid findes anført, er ophængt på færgelaugets hus på broen. Helsingør den 10. april 1843. Expeditionen.«

Torsdag den 2. november afsluttedes sæsonen. Skibet havde foretaget 462 ture og befordret 20.085 passagerer. Indtægten var 16.599 rbd. Udgiften 11.918 rbd. Kulforbruget 3360 tønder.

Årsagen til, at sæsonen var ringere end året før, skyldtes en kombination af ustadigt sommervejr og konkurrence fra andre dampskibe. Allerede nu var begrebet lystture nemlig blevet indført. Det var under disse ture, uden pligtstop undervejs, at man kunne hente den lille ekstra

fortjeneste, der var med til at sørge for overskud på regnskabet. Og publikum elskede disse ture. Nu kunne almindelige mennesker være turister for en dag. Der blev sejlet til Kullen, til Helsingborg, til Hellebæk, til Egebæksvang og længere ned i sundet. I Sverige var det noget omstændeligt fordi der var såkaldt pastvang. Ingen kunne gå i land uden pas. Men man kunne dog uden pas bliver ombord i skibet medens det lå i svensk havn.

Først i 1844 var slagsmålet med toldvæsenets forældede holdning til dampskibes sejlads i Københavns havn overstået. Annonce i april: »Til publikums bekvemmelighed går dampskibet hver dag gennem bommen og lægger til ved Kvæsthusgaden, hvorfra også afgang om eftermiddagen finder sted, og kun i tilfælde af uforudsete hindringer ved bommen, eller når ankomst og afgang sker sent om aftenen eller om natten, forbliver skibet ved toldboden.«

Samme måned ansøgte selskabet om fritagelse for at indsende passagerlister til politiet for lystsejladserne på søndage, samt fritagelse for pasgebyr på ruten Helsingør-Helsingborg. Lystturene var nemlig så stor en succes med mange passagerer, at det skabte næsten uovervindelige problemer for kaptajnen, hvis han skulle føre de forbandede lister. Det var upopulært at skipperen rendte rundt og spurgte folk om dit og dat. Folk vilde ha' fred og fri.

I 1846 gik politimester Olrik, der samtidig var direktør i rederiet, ind for en lempelse af visiteringen og nedsættelse af gebyrerne. Amt-

Lysttoure i Sundet

imellem

Kjøbenhavn, Helsingør, Helsingborg
og Malmö.

3 Anledning af

Pintsedagene,

Søndagen den ~~31^{te}~~ Mai og Mandagen
den ~~1^{te}~~ Juni,

vill de Helsingørske, Helsingborgske og Malmöske Dampskibe fare saaledes:
Fra Helsingør til Helsingborg Kl. 10 og 11³⁰ Formd., 2³⁰ og ca. 7³⁰ Eftmd.
og 9³⁰ Aften.

— Helsingborg til Helsingør Kl. 6 og 10⁵⁰ Formd., 2³⁰, 4³⁰ og 7³⁰ Eftmd.
og 10³⁰ Aften.

— Helsingborg til Helsingør og Kjøbenhavn Kl. 6 Morgen og 7³⁰ Eftmd. og 9³⁰ Aften.

— Helsingør via Kysten til Kjøbenhavn Kl. 7 Morgen og 3³⁰ Eftmd. og 9³⁰ Aften.
— Kjøbenhavn via Kysten til Helsingør Kl. 9 Formd. og 4³⁰ Eftmd. og 11⁴⁵ Aften.
(antobende Bellevue, Bedbøl, Hulgård og Humlebæk).

— Kjøbenhavn til Malmö Kl. 6³⁰ og 10³⁰ Formd., 2³⁰ og 6³⁰ Eftmd.

— Malmö til Kjøbenhavn Kl. 6³⁰ og 10³⁰ Formd., 1³⁰ og 4³⁰ Eftmd.

Tirsdagen den 2^{de} Juni gaar Skibene i deres regulære Fart.

Passageerfragten er for Touren imellem Helsingør og Kjøbenhavn, Helsingborg og Kjøbenhavn, Helsingør og Malmö, Helsingborg og Malmö, Kjøbenhavn og Malmö 1 Rd. 1ste Blads og 4 Mk. 8 Sk. 2den Blads Tour og Retour samme eller en af de paafølgende 2 Dage, og imellem Helsingør og Helsingborg 18 Sk. pro persona for Tour en af Pintsedagene og Retour Søndag, Mandag eller Tirsdag.

Expeditionen.

Trykt hos Mønst. & Søn i København.

manden var enig, og man skulle nu kun føre lister over rejssende, der var væk i mere end 48 timer. Samtidig fritog man de »indenlandske« sørejsende for at løse pas. Dog blev den »visse personer

påhvilede pligt til at være forsynet med vandre- bog, skudsmålsbog, amtspas, flyttebevis o. lign.« ikke ophævet.

På trods af alle problemer med konkurrenter og bøvl med diverse myndigheder, var Hamlet en så solid succes, at det på generalforsamlingen den 25. september 1844 blev foreslået at udstede 500 nye aktier a' 100 rbd. til køb af et

Dampskibs-Interessentskabet
i
HELSINGØR.

Ved den her i Byen i Dag afholdte overordentlige Generalforsamling mødte **32 Actionairer**, der repræsenterede **119 Actier**, med **59 Stemmer**.

Directionens Forslag angaaende en Udvidelse af Interessentskabets Virksomhed, ved Anskaffelsen af et nyt Dampskib af i det mindste 60 Hestes Kraft og for et Beløb af indtil 60.000 Rbd., blev, efterat være discuteret, og idet **31 af de tilstedeværende Actionairer** erklærede sig til Fordeel derfor, antaget med **58 Stemmer** mod **1**.

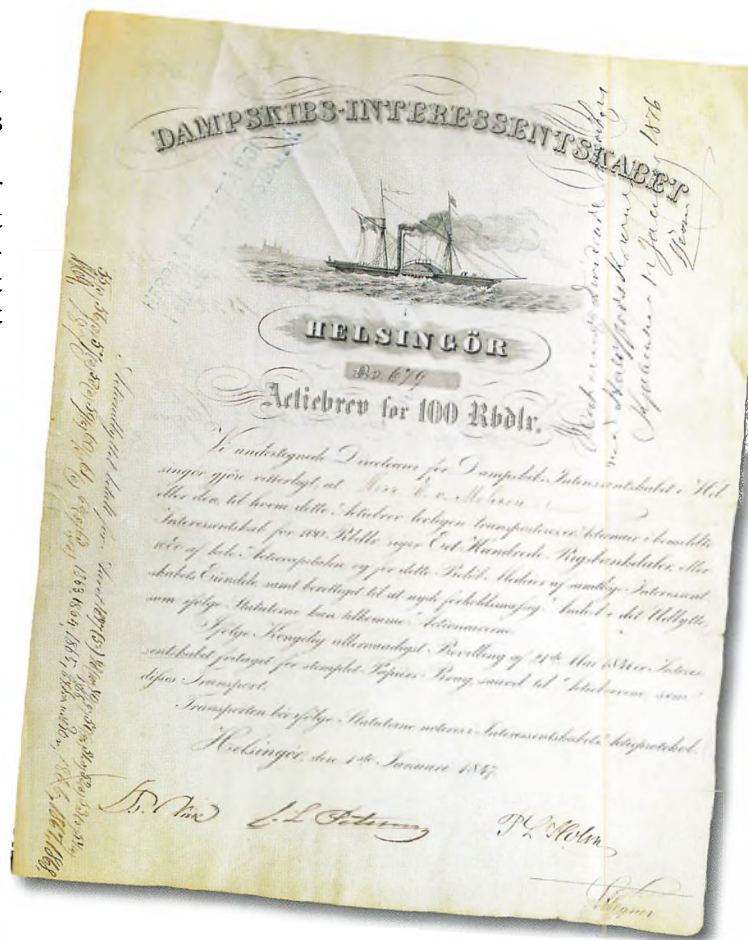
Ved Slutningen af Generalforsamlingen vare **72 nye Actier** tegnede.

Saasomt de foreløbige Forhandlinger med Hensyn til Anskaffelsen af et nyt Dampskib ere indledede i Udlandet, vil den fornødne Indbydelse til Actietegning, ledsaget af den fremlagte Calculé, blive udstedt.

D'Hr. Actionairer eller Andre, som maatte interessere sig for dette Foretagende, anmodes om her i Byen at henvende sig til Directionen, og i Kjøbenhavn til Hr. Vexelerer J. M. Lewin, Østergade Nr. 51, hos hvem Exemplarer af Calculen og en Fortegnelse over de nye tiltraadte Actionairer ere henlagte, og er det en Selvfølge, at ingen Indbydelse til Actietegning vil blive offentliggjort, saafremt de nye Actier, der ville blive udstedte for 100 Rbd. Stykket, og antages at ville give et Udbytte af **10 pCt. aarlig**, foruden **7½ pCt. til Reservefondet**, underhaanden maatte blive tegnede.

Det bemærkes, at Interessentskabet til det Tidspunkt da nye Actionairer, med samme Rettighed, som de ældre, indtræde i samme, foruden Dampskibet „Hamlet“ i complet Stand, eier en Reservecapital af **10,000 Rbd.**, samt at den foreslaede Udvidelse af Interessentskabets Virksomhed **ikke er forbunden med Forbehold af Præmie-Actier eller andre pecuniære Fordele for Indbydne**, hvorhos Expeditøren alene erholdes Honorar af Netto-Indtægten.

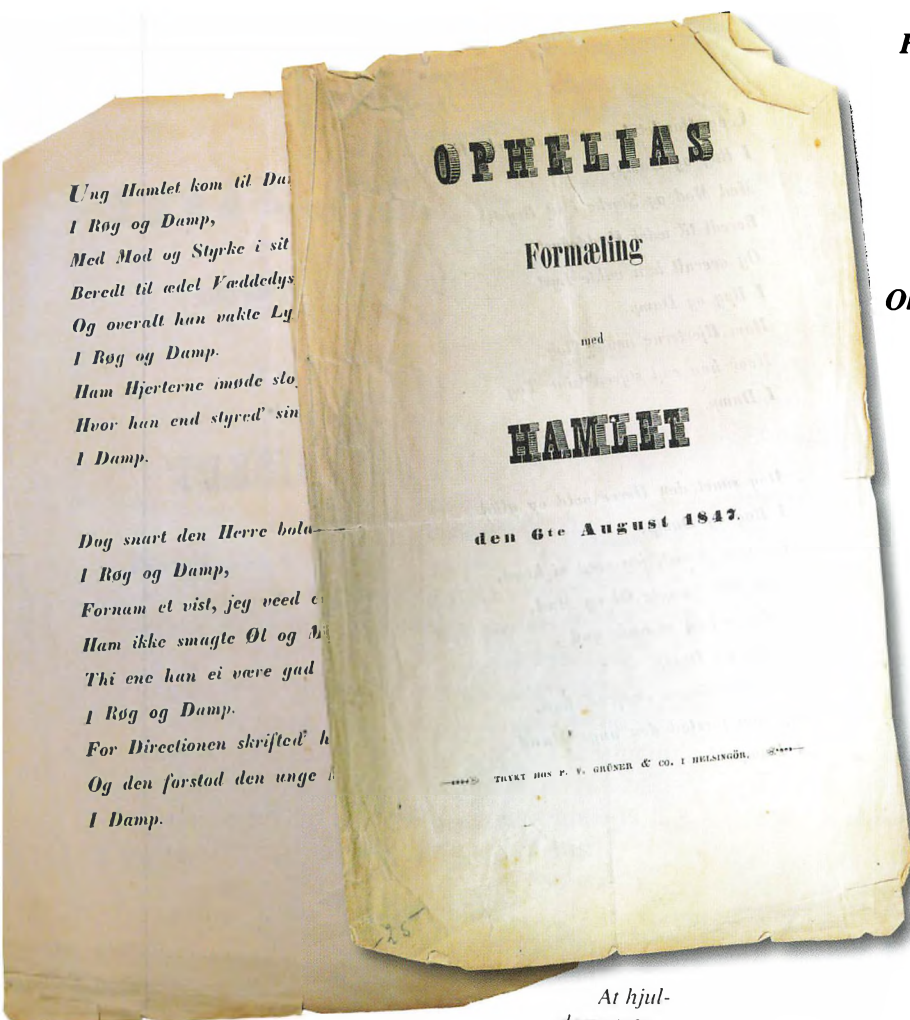
Helsingør i Directionen for Dampskibs-Interessentskabet, den 15de Juni 1846.
J. B. Olrik. C. L. Petersen. P. L. Holm.



nyt dampskib med en 50-60 hk maskine. Prisen anslog man til at være ca. 50.000 rbd.. Dette skib skulle stationeres i København og sejle i pendulfart med Hamlet. Men da forsamlingen ikke var fuldtal- lig vedtoges et nyt møde den 9. oktober 1844. Men heller ikke her kunne der opnås enighed og projektet blev skrinlagt indtil videre. Søn- dag den 3. november var sidste dag i sæsonen, og i løbet af vinteren blev Hamlets kedel ho- vedrepareret for 4.341 rbd. fra reservefonden.

På generalforsamlingen den 28. maj 1846 blev det igen foreslået at investere i et nyt skib, der skulle supplere Hamlet og dermed tage kampen op med konkurrenterne på Øresund. Der skulle udstedes 600 nye aktier a 100 rbd. Forslaget blev vedtaget på en ekstraordinær generalforsamling den 15. juni 1846. Allerede under generalforsamlingen tegnedes de første 77 nye aktier. Selskabet var i besiddelse af en

reservekapital på 10.000 rbd. Og allerede den 24. juni 1846 meddeltes, at passagerfragtpri-
serne blev nedsat til det halve fordi et konkur-
rerende selskab ville besejle Øresund. Det var
på høje tid at få bestilt det nye skib, der kom
til at hedde Ophelia, men det er en ganske an-
den historie.¹¹



At hjul-
damperen

Hamlet fik sin Ophelia i 1847, skal dog
ikke lades læseren ubekendt, og i den anledning udsen-
te man den herover viste hyldest i form af følgende vers:

**Ung Hamlet kom til Danmarks Kyst
I Røg og Damp,
Med Mod og Styrke i sit Bryst,
Beredt til ædel Væddedyst,**

**Og overalt han vakte Lyst
I Røg og Damp.
Ham Hjerterne imøde slog,
Hvor han end styred' sine Tag
I Damp**

**Dog snart den Herre bold og glad
I Røg og Damp,
Fornam et vist, jeg veed ei hvad,
Ham ikke smagte Øl og Mad,
Thi ene han ei være gad
I Røg og Damp.
For Directionen skifted' han,
Og den forstod den unge Mand
I Damp.**

**Oh Hamlet! før saa kjæk og prud
I Røg og Damp,
Du føler Savnet af en Brud,
Og vil ei ene gaae for Lud
Og salten Sø i Sundet ud
I Røg og Damp.
Vi skikke Bud til Bretlands Ø
At føre hid din jagre Mø
I Damp.**

**Og flux fløi over salten Sø
I Røg og Damp
Til Herthas havomkrandste Ø
Ophelia den skjønnne Mø
Med ham at leve og at dø
I Røg og Damp.
I Øresund fra Kyst til Kyst
De ile nu med dobbelt Lyst
I Damp.**

**Thi leve Hamlet og hans Brud
I Røg og Damp!
Gid mange unge friske Skud
De sende maae i Sundet ud
At bringe mellem Kysten Bud
I Røg og Damp!
Gid Glæde, Fred og Enighed
Maae stedse følge deres Fjed
I Damp!**

M.M.

Med postvogn og – før Hamlet - sejlpaket

Selvfølgelig sejlede Hamlet ikke i de mørkeste og koldeste måneder – det gjorde ingen dengang. Om vinteren var alternativet derfor den hestetrukne uopvarmede diligence, der kørte ad hullede veje og elendige hjulspor.

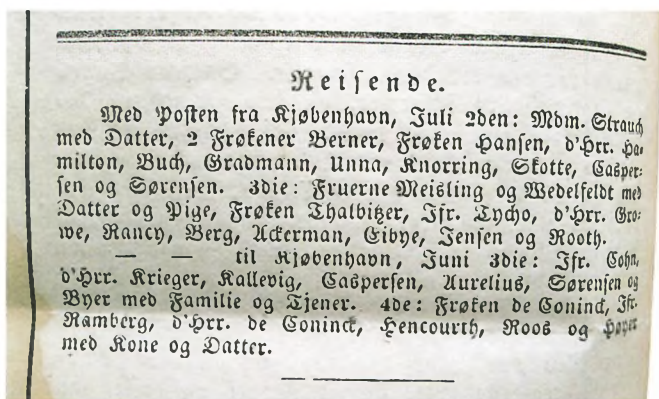
Før 1842 kunne man vælge mellem pakkepostvognen, dagvognen eller, i sommerhalvåret; en sejlpaket.

Sejlpaketterne var ganske almindelige mindre fragtskibe med en primitiv kahyt i den ene ende af lastrummet. Ingen bekvemmeligheder af nogen art. Men det var billigt, og i roligt vejr langt at foretrække for hjulsporet i land.

Transporten til lands foregik frem til 1835, sommer og vinter, i åbne vogne uden affjedring, som selvfølgelig fik øgenavnet »radbrækningsmaskinen«. De 42 elendige kilometre mellem Helsingør og København var for øvrigt de eneste på ruten mellem Stockholm og Hamborg, hvor passagererne ikke blev befordret i lukket vogn.

Først i 1835 forstod generalpostdirektøren hvad man brugte en vognfjeder til. Samme år beordrede han sådanne genstande monteret på de åbne firesædede vogne.

Og først i 1838 lykkedes det at få vognene afløst af lukkede gulmalede »diligencevogne«. Inde i kassen, og udenpå, foran og bag, var der siddeplads til 10 personer foruden kusken,



der var iført messingposthorn, rød frakke og blå bukser. »Motoren« var enten fire eller seks heste.

Før dampskibene, var diligencens afgang og ankomst blandt dagens store begivenheder. I mange år var der, som vist her, en liste i Helsingørs Avis over ankomne og afrejsende, således at alle sig kunne forvise, at nu var hr. dit og fru dat og jomfru dut ankommet, og den og den afrejst.

Fra efteråret 1840 blev driften forøget med en ekstra diligence, således at der blev kørt i begge retninger både morgen og aften med passagerer og post. Diligencerne var en succes fra starten. Allerede det første år fordobledes antallet af rejsende fra 2500 til 5000. Derfor blev der også indsat »wienervogne« forspændt to heste, der som »bivogn« fulgte umiddelbart efter diligencen. De to vogne mødtes i Hørsholm, hvor man bedede før den videre færd.



Noter

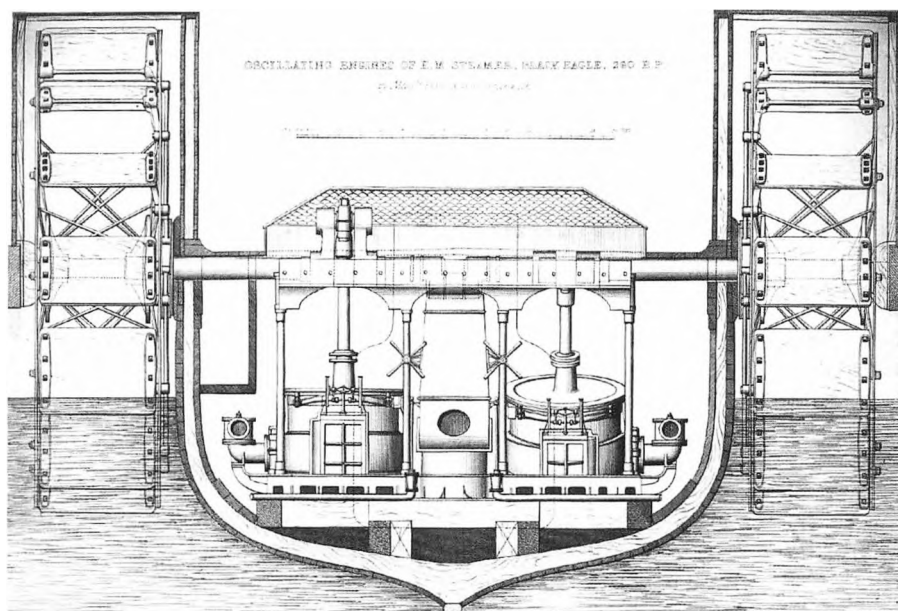
- 1) I 1815 gled hjuldamperen »Caledonia« (Scotland) med bygnummer 16 af stabelen på J. & C. Woods værft i Port Glasgow, Scotland. Den oprindelige motorkonstruktion gjorde det imidlertid ikke muligt at sejle baglæns »bakke«, hvilket selvfølgelig har irriteret skipperne. Dampmaskinekonstruktøren James Watt gik i tænkeboks og i 1816 blev den første skibsdampmaskine (28 hk – maximal hastighed otte knob), der kunne »reversere«, installeret i Caledonia på Watt's værft i London. Konstruktionen var forøvrigt så god, at Caledonia i 1818 kunne sejle over Den engelske Kanal udelukkende for maskinkraft. Rejsen var så stor en succes at man besluttede også at sejle ned ad Rhinen helt til Koblenz. Vinteren blev tilbragt i Rotterdam før man næste forår sejlede tilbage til London.
- 2) Blev enejer af skibet den 31. januar 1822. Skibet blev ophugget i København 1841.
- 3) h/s Dania, 74 tons. Hjuldamper/passagerskib. Bygget af træ i England. Købt i England 1825 af M.F. von Würden, Frederiksværk. Solgt 28. januar 1828 til et aktieselskab repræsenteret af firmaet M.W. Sass, Kbhvn. Senere omdøbt til Christian d. Ottende. Ophugget 1841.
- 4) h/s Dronning Maria (Åhman & Co.) Hjuldamper/passagerskib. Maj 1835 postforsendelse til Rusland, Polen og Sachsen. Maj 1838 – pinsen – sejler skibet København – Vedbæk – Helsingør – Helsingborg – Bellevue – København. Samme rute juni 1839. Lysttur fra Helsingør til Møn juli 1839 med

176 passagerer. Marts 1840 sejles København – Helsingborg – Helsingør – København – Swinemünde – Stettin København (Fiedler & Co.).

- 5) To dage senere var de sidste 30 aktier solgt.
- 6) Senere omdøbt til Det Helsingørske Dampskibs-Interessentskab:
 - Komité 1841; kaptajn Sneedorff, konsul Marcussen, konsul Larlham, købmand Buchholtz og cancelliråd/politimester Olrik. Bestyrelse 1868; Jacob Baden Olrik, O.C. Rehling, og P.C. Holm. Efter Holms død i 1869 indtrådte skibsreder Isac Sidenius Pontoppidan. Sammenslutning med Det Hålsingborgske Dampskibs-Interessentskab til; De Forenede Øresundske Dampskibs-Interessentskaber. Helsingør; ¼ af kapitalen, Hålsingborg; ¼.
 - Overtages i 1872 af det nystiftede Dampskibs-Selskabet Kjøbenhavn-Malmö – hjuldampene Gefion og Gylfe. På DFDS' generalforsamling den 22. april 1874 vedtages det at overtage selskabet og samtlige skibe.
- 7) Millwall Shipyard byggede mellem 1836 og 1848 ca. 100 dampskibe, alle under 2.000 tons.
 - h/s Hamlet, 60 tons. Hjuldamper. Bygget af jern 1841-42 på William Fairbairns skibsværft "Millwall Shipyard" i London for 3.830 engelske pund. (værftet byggede mellem 1836 og 1848 ca. 100 dampskibe, alle under 2.000 tons) til Det Helsingørske Dampskibs-Interessentskab. Skibet var ca. 30 meter langt, ca. 6 meter bredt og ca. 2 meter dybt og forsynet med to dampmaskiner, hver på 20 hk. Blev solgt i 1857 og endte i Sverige som fragtbåd med hjemsted i Ängelholm.

- 8) h/s Prindsesse Wilhelmine (senere Hydra), 127 tons. Hjuldamp-er/bugserkib. Bygget af træ i 1821 som passagerskib i Thome, Yorkshire. Maskinen ca. 90 hk, købt den 8. maj 1824 af J.F.H.Hagen, København. Købt af Generaltoldkammeret i 1825. Fra 1833 bugserbåd i Øresund for Generaltoldkammeret. Solgt 1844 og ombygget 1845 til seilskonnert under navnet Hydra. Solgt den 18. september 1869 til Em.B.Møller, Svendborg. Efter strandning ved Mariager fjord den 30. marts 1870 under rejse England-Svendborg med kul solgt som vrug til Torekov, Sverige. Omdøbt til Maria Karolina.
- 9) Småflækkerne ved kysten, hvor skibet kun stoppede i den tid det varede at få passagerer ombord fra småbåde, der lå og ventede.

- 10) Kabysen serverede varm mad – metoden kunne være denne; et damprør koblet til dampkedlen endte som en spiral i en beholder man fyldte med koldt vand. Kogende vand på få sekunder. Oplevet af forfatteren ombord i dampskibet "Agnete" - bygget 1911 i Helsingør ophugget 1968-69 - da hun i begyndelsen af 1960'erne sejlede som "spritru" mellem Gilleleje og Mølle ved Kullen.
- 11) h/s Ophelia, 65 tons. Hjuldampskib. Bygget af træ 1847 af John Thompson og John Penn & Son i London til Det Helsingørske Dampskibs-Interessentskab. Solgt 27. oktober 1870 til O. C. Jans, Dragør. Ombygget til 3-mastet skonnert. Under rejse England – Thisted strandede skibet den 29. februar 1880 ved Østerby, Læsø og slået til vrug.



Fra begyndelsen af 1850'erne indførte man lavtryksmaskiner med svingende »oscillerende« cylindre, en konstruktion, der gav pæn fart og lavere kulforbrug. Her er princippet vist på den engelske hjuldamp-er, Black Eagle.

Om bedemandsbestillingen og Niels Fæderhoffs genvordigheder

Af Torben Bill-Jessen

Bedemanden var i ældre tid i købstæderne en fast del af det at holde fest eller indbyde til bryllupper, begravelser eller dåb. Han havde eneret til at »bede til«, d. v. s. overbringe indbydelser til at deltage i de nævnte højtideligheder. Privilegiet er for længst bortfaldet, men betegnelsen bedemand bruges stadig på personer, som forretningsmæssigt påtager sig ordningen af ceremoniellet ved begravelser.

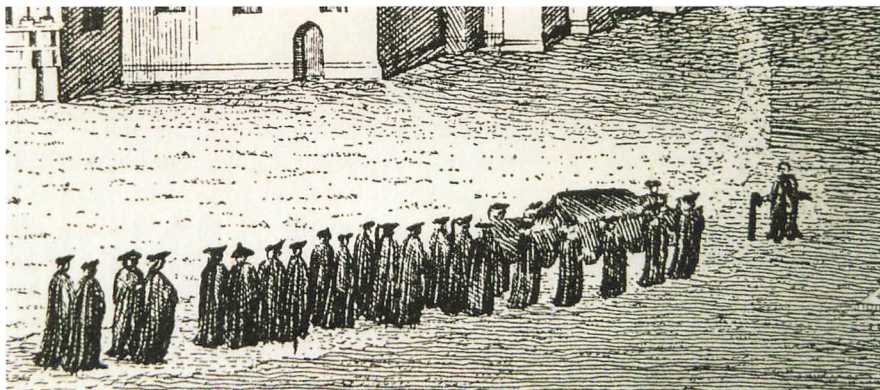
Bedemandsbestillingen ifølge Troels Lund

Troels Lund fortæller i sin bog, »Dagligliv i Norden«, at der i ældre tid var mange forordninger, der skulle overholdes ved fester. For eksempel gæsternes antal, der ikke måtte overstige det antal, man var berettiget til ifølge den stand man tilhørte. Der var to måder, hvorpå disse påbud om et begrænset antal gæster lettest lod sig overtræde. Man kunne enten holde

sig til det fastsatte tal af indbydelser, men lade resten af gæsterne møde uindbudte, eller man kunne ligefrem trodse og indbyde flere end til-ladeligt.

I første tilfælde smuttede brudgom og bryllupsgiver helt fri for tiltale. De kunne umuligt drages til ansvar, fordi ubudne gæster indfandt sig. Des heftigere tordnede derfor regeringen mod disse. År 1636 forbød således Christian den IV strengt i Sønderjylland og Holsten, at komme ubuden til bryllup. Den, der gjorde slikt, skulle straks føres i fængsel og siden straffes med 14 dage på vand og brød.

Udstedtes der derimod for mange indbydelser, var de skyldige jo lette at finde. Brudgom og bryllupsgiver bar naturligvis her ansvaret. Men selv under disse forhold kunne det imidlertid være at foretrække, at der var en bestemt, der bar hele ansvaret. Ikke de skiftende bryllupsgivere, der måske endog kunne sætte en ære i at betale en bøde for at få dette enkelte bryllup storladent men en og samme person,



Begravelsesoptog ved Roskilde Domkirke. Følget er klædt i sorte kapper, og præsten står med spaden, klar til jordpåkastelsen. Udsnit af kobberstik af Jonas Haas (o. 1720-1775).



til hvem man ved alle bryllupper kunne holde sig, og som havde mere at tabe end en bøde, en embedsmand, hvis hele stilling og velfærd stod på spil, dersom loven blev overtrådt. Regeringen fremmede da af al magt den samtidigt opståede tilbøjelighed til at indbyde ved bedemand. Denne nye embedsmand blev ikke blot, som vi ovenfor har set, brudgommens afløser som omløbende indbyder, men først og fremmest regeringens prygladreng, når gæsterne var for mange.

En bedemands første pligt var at have listen i orden. Denne sammenrullede fortegnelse »Rullen« eller »Registret«, som det gerne kaldtes, var på en gang tegnet på hans værdighed og slangen i hans paradys. Med stolthed kunne han hvert sted, han kom, rulle listen op og oplæste navnene på alle de andre indbudte, han kom for at indbyde. Men ak! Listen havde en tvillingbroder. En afskrift skulle være afleveret til øvrigheden, og med den i hånden stod fogedens folk og talte parrene til eller fra kirke,

En ukendt lille pige fra en af Olai Kirkens kældre klædt i ligkjortel med lyserøde posement-borter. På hovedet har hun en blomsterkrans (jomfrukrone) af kunstige blomster. Over ansigtet ligger et smukt lille tørklæde. Liglagnet er sribet og langs kanten udhugget, en skik der brugtes langt op i 1800-tallet. Mange af hovedpudderne var fyldt med tørrede urter, humle m.m. Det har kunnet give en smule velduft ved begravelsen. Muligvis var det bedekonen eller bedemandens kone der stod for udstyret ved en begravelse. Foto Torben Bill-Jessen

ja trængte stundom ind i selve brylluppet uset, glubske efter at styrte bedemanden i ulykke samt tjene en bøde for overflødige par.

Intet misbrug skulle nu synes at kunne finde sted. Maskinen lod til at arbejde fortræffeligt, og ikke få er eksemplerne på de usalige, der kom den for nær og blev grebet af dens ubarmhertige tænder. Som hin arme Peder Klokker i Helsingør i 1618, der foruden sine øvrige bryllupsudgifter idømtes en bøde på 200 rigsdaler til kongen og lige så meget til byen for at have

haft flere gæster til sit bryllup, end en klokker havde ret til. Således opstod den ejendommelige art af embedsmænd, der i de følgende to århundreder, både i Skandinavien og i Tyskland, skulle give de offentlige familiefester et eget præg. I Danmark gik navnet »Bedemand« i arv fra brudgommen og hans ledsagere, og snart udvidedes myndighedsområdet også til barselgilder og begravelser.

Bedemandens egenskaber

Til at være en ret bedemand hørte mange egenskaber, og hans stilling var ingenlunde let. Han skulle, som det i en gammel tysk ordbog hedder i forklaringen af en »HochzeitBitter«, være »en ærbar, sortklædt mand, helst med en båndrose på hatten og et hvidt lommetørklæde og en krans eller urtekost i hånden«. Stadig var han stillet mellem to uforenelige modsætninger. Hundset og skrappt efterset af rådmændene, måtte han kunne lade nåde gå for ret, når en agtet borger tilstod med en daler, at hans liste var for lang. Både præst og degn overså ham, og dog følte han sig ikke blot som en kirkens tjener, men på brudgommens eller familiens vegne som begges overmand. Og den offentlige mening gav ham oprindeligt heri et ubestemt medhold. Henvist til at tale i »bedemandsstil« skulle han ved lejlighed kunne forløse en hel forsamling ved en saftig spøg. Ydmyg og fremtrædende, glad med de glade, sørgende med de bedrøvede, skulle han, som kravet til sidst i det 18. århundrede lød, ved begravelse kunne stå midt i en dør med florumvunden hat og glas i hånd og le med dette halve ansigt ind til »følg« ved de dækkede borde i den ene stue, men med det andet halve ansigt tungsindigt afspejle »familiens« sorg i den anden stue.

Ved bryllupper

Trods stillingens vanskeligheder var den lige fra først af stærkt eftertragtet. Et skær af fortids anseelse hvilede endnu længe derover, og embedet var vel betalt, både med gratis bespisning og løn efter fast takst og muligheden for drik-

kepenge. I Flensborg var lidt efter år 1700 den befalede afgift til bedemanden ved et »fornemt bryllup« 2 rigsdaler, og ved et »middelmådigt bryllup« 1 rigsdaler og 1 mark, og det hvad enten man havde brug for ham eller ej, med andre ord, den virkelige benyttelse af ham betales særskilt. År 1699 solgtes en bestilling som bedemand i Hamborg for 3.750 mark. I 1704 en anden for 4.425 mark. Hvor stærkt den nye skik slog an, kan ses af, at endog blandt Norges bønder opgav man mængstedes den gamle sædvane, at brudgom eller bryllupsgiver indbød, og indførte faste bedemænd. Fra Gudbrandsdalen hedder det således i 1785: »Indbydelse til bryllup sker ved en af sognets bedemænd. Der er af disse tre til fire i hvert sogn, som er vel skikkede til denne forretning«.

Den tredje og sidste indbydelse udgik på selve bryllupsdagen, »når måltidet var beredt«. Under landlige forhold, hvad enten det var på en herregård eller en bondegård, gemte denne tredje indbydelse sig gerne under beskedne former, da alle gæsterne jo var samlede på stedet. I byerne derimod og overalt, hvor de indbudte ikke overnattede i selve bryllupsgården, trådte den tydeligere frem. I Bergen f. eks. omkring år 1600 krævede høflighed, at de indbudte »godtfolk« fik nyt bud på hver af de første bryllupsdage, altså søndag og mandag. I Hamborg skulle denne indbydelse udføres af en ung mand og en ung pige. I Sachsen foregik den ved ridende bud, pyntet med bånd og fjer i brudens farver. I alle disse byer søgte man omtrent samtidigt at afskaffe eller dog hæmme denne skik. Øvrigheden i Bergen truede alle, der ikke af sig selv ville komme i rette tid, med en bøde til de fattige. Trods alle påvirkninger udefra, mageligheds hensyn, øvrighedsforbud og indførelse af faste bedemænd, har den ældgamle tredobbelte indbydelsesmåde ved brudgom eller slægtning dog holdt sig lige op til det 19. århundrede i enkelte mere afsides egne.

Ved begravelser

Ved begravelser brugtes en jernalen med en ring i, som man ringlede med, når man kom

Jomfrukrone på en ukendt lille pige, lavet af silkepapir stadig med de stærke farver som ved begravelsen for mere end 200 år siden. Foto Torben Bill-Jessen

til at være arrangører og en slags værter ved den hele fest. Det var dog langt mere, end man kunne forvente af en »dødbider« at ende som festens høvedsmand, familiens trøster, følgets drikkebroder, vognrækkens hersker, lystret af alle fra ringeren i kirketårnet til de otte skulende ligbærere i forstuen.

Men den samme magt, der havde båret bedemændene frem, styrtede dem atter ned. De havde hentet deres styrke fra at være sin tids levende aviser. De virkelige aviser overflødiggjorde dem. Herefter kunne man læse i aviser-nes annoncer: »Dødsbudskabet meddeles kun på denne måde«.

Bedemanden Niels Fæderhoff

Men nu til bedemanden Niels Fæderhoff. Han fødtes 13. april 1738 i et degnehjem i Kirkerup sogn i Roskilde amt. Forældrene var sognedegnen Frederik Fæderhoff ved Aagerup og Kirkerup sogne og Anne Margrethe Nielsdatter Bech. Moderen blev kun 31 år, 4 uger og 5 dage gammel, og døde da Niels var knapt 5 år gammel i forbindelse med Niels bror Jens fødsel, lille Jens blev kun 5 dage gammel. Faderen gifter sig for tredje gang og nu med Anna Margrete Holgersdatter, der i de kommende år bliver Niels stedmoder. Niels blev siden gift med Anne Cathrine Schovert, der ved vielsen opholdt sig i Snesere degnebolig hos sin søster. Niels forlover var sognepræsten i Everdrup, hr. Hegelund, og på brudens side var det degnen i Snesere, hr. Almstrup.

I 1783 var Niels ansat som fuldmægtig hos hospitals- og fattigforstander Christian Magnus Olrik i Helsingør Fattighus. Fattighuset lå, hvor det nuværende bymuseum i dag har til huse, i Karmeliterhuset, Sct. Anna Gade 36, og det var

ind i stuen, inden buddet blev fremført; senere hen brugtes en alen af træ, men det er dog for længst gået af brug. Var ingen hjemme, blev en tot halm plukket ud af taget over indgangsdøren, når folk så kom hjem, kunne de se, hvilket bud der havde været der. På Sjælland skulle »Bydemanden« være sortklædt og bære en sort, høj silkehat.

Den tids avis

Man skulle dog ikke tage fejl af betegnelsen »dødbider«, »bedemandsansigt«, »bedemandsstil« osv. og derved slutte, at bedemændene kun kunne sætte et højtideligt ansigt op og aflire en bestemt besked. De var tværtimod kærkomne nyhedskræmmere, der foruden den egentlige nyhed, som de havde at bringe, kunne meddele en mængde andet, både omstændighederne, der jo altid interesserede, og dertil alt det meget, de havde opfanget på vejen hos andre. De var, hvad enten de nu kom i glæde eller i sørgelige tilfælde, velsete gæster med tungen på gled, solskin i gårde; de var simpelthen datidens levende aviser.

Og de forstod at bruge sig. De bragte ikke blot deres eget lille erhverv op. Men de havde normalt gode talegaver og en evne til at gøre sig nyttige. I byerne lykkedes det dem at svinge sig op fra at være blot budbringere om dødsfaldet

her, de nygifte fik deres første hjem.

Lønnen ved arbejdet som fuldmægtig i fattighuset har ikke været nok, til at familien kunne leve af det, hvorfor Niels forsøger sig som bedemand. Det har tilsyneladende ikke været let at komme ind på markedet, for den 11. december 1790 foreligger der et brev fra København til Magistraten i Helsingør der lyder: »I Anledning af den fra Hr. Fæderhoff i Helsingør under 19de forrige Maaned til mig indgivne Memorial, om at bedemand Christopher Bentzen maatte blive paalagt at betiene sig af ham ved den danske Meenighed, paa samme Maade som han betiener sig af sin svigersøn Skoleholder Jæger, samt den herover erholdte Erklæring, ville de tilkiendegive bemeldte Fæderhoff, at saalænge Bedemand Bentzen besøger sin Bedemands Tieneste vedbørlig forrettet, finder jeg ikke at han kan paabyrdes mod sin

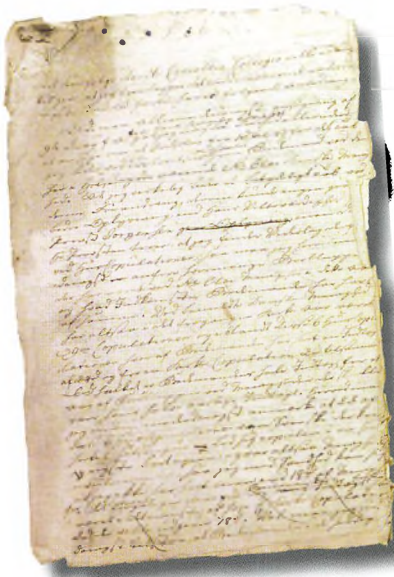


Villie at betiene sig af nogen anden, end den han dertil selv vil bruge«. Christoffer Bentzen var klokker ved Sct. Mariæ Kirke fra 1754 til 1799, hvorefter hans svigersøn Hans Jæger overtog jobbet. Christoffer Bentzen var tillige byens bedemand, og de fleste forretninger er åbenbart blevet inden for familien, hvilket gjorde det svært for Niels Fæderhoff at etablere sig.

Efter 8 års ægteskab døde Ane Cathrine den 17. oktober 1791, uden at der var kommet arvinger. Samme dag, som dødsfaldet indtraf mødte skifteforvalteren op med van Deurs og I. W. Tegner til eftersyn af boet. Dette giver os mulighed for at kigge ind i deres hjem i Sct. Anna Gade 36, hvor de boede til leje. I den første stue var et grønmalet klædeskab med den afdødes klæder i. Blandt andet et par kjoler, 8 hørlærredssærke og 6 hvide halstørklæder og et par uldsokker. En grønmalet kiste med mandens tøj, og oven på kisten stod nogle trælysestager. I den anden stue var der et bord med 6 stole omkring, et spejl i brun ramme og en temaskine af kobber med fad, skuffe og tang; tre fag netteldugsgardiner hang ved vinduerne og dertil 20 forskellige billeder på væggene. I den tredje stue var en grønmalet seng med kattunsovmæng, to lænestole og to højryggede ditto. Et fag gardiner og rullegardin for vinduet, en kaffekande og en tepotte med 6 par kopper. I køkkenet var blandt meget andet 12 tintallerkener, en tærtepande, en økse og en kødblok. Spisekammeret indeholdt 12 blå og hvide stentallerkener, grynbøtter og andet service. På loftet stod en rok og en haspe, samt endnu et sengested.

Madam Anne Catrine, fuldmægtig Fæderhoffs hustru, der kun opnåede en alder af 49 år, blev begravet på den store urtegård ved Sct. Olai Kirke. Latinskolens drenge troppede op og sang ved kisten, hvilket kostede 2 rigsdaler og 2 mark.

Byens fattighus var indrettet i karmeliternes gamle sygehus på hjørnet af Hestemøllestræde og Sct. Annagade. Maleri af J.F. Willumsen den 16. februar 1888.



Fæderhoffs ansøgning til kancelliet

Det har stadig været småt med indtægter for bedemanden Fæderhoff, hvilket bevirker at han i 1799 ser sig nødsaget til at sende et klagebrev til det kongelige danske kancelli. Brevet befinder sig i Rigsarkivets samlinger

og er skrevet på pergament og desværre ødelagt i den ene ende, men det følger her i lettere redigeret afskrift, og lyder saadan:

»Det kongelige danske Cancellie Collegio ville naadigst tilgive at jeg forelegger det med nærværende underdanigste Skrivelse, hvortil haves følgende Anledning

Udi min aller underdanigste Ansøgning af 9de Juny f. A. til hans kongelige Majestæt gav jeg mig den Frihed allerunderdanigst, at ansøge om et Vederlag fra 1 Rigsdaler til 4 Mark for det Tab jeg lider ved Trolovelses Ophævelse [ophævelsen af ordningen med trolovelse kom ved lov 4. januar 1699] som Bedemand ved den her i Helsingøer værende St. Olai danske Menighed. At jeg virkelig lider et betydeligt Tab ved denne Forandring derom kunde ingen give bedre Oplysning end hans Velærværdighed Provst Jørgensen [præst ved Sct. Olai Kirke 1800-1819]. Men da Hr. Provsten troer, at jeg finder Vederlag derfor ved Huus Copulationer [hjemmevielser], saa maa jeg herved underdanigst anføre, hvor mange Brøllupper, der har været ved St. Olai Menighed dette Aar og hvad indkomster Bedemanden har havt af samme.

Ved bemeldte danske Menighed har altsaa i det forgangne Kirke Aar været 39 Copulationer og iblandt disse 6 Huus Copulationer, hvoraf Bedemanden har havt en Indtægt af 24 Rigsdaler og for en Kirke Copulation ud tilsammen

26 Rigsdaler, hvilket er Bedemandens hele Indtægt for et Aar af Brøllupper ved Menigheden, der skulle være hans halve aarlige Indtægt, derved maa jeg endnu underdanigst anmærke, at ud af disse 6 Huus Copulationer vare Svenske, der kom hertil Helsingøer lod sig copulere i et Huus og reyste bort igen, og var altsaa Menigheden uvedkommende, saa jeg med Sandhed kan sige at jeg ikke har havt mere end 18 Rigsdaler af Menigheden for Copulationer det forgangne Aar,

[Her er papiret ødelagt og kan ikke læses, hvorfor begyndelsen til hans familiehistorie ikke kendes, men herefter beretter han om denne:]

...else, som Indkomster, men uden Forfædre har allene gjort den allerhøjest kongelige Familie med og det almindelige betydelige Tjenester, de høye Herre ville altsaa naadigst tillade, at anføre een af samme. Da det store Søslag blev holdet i Østersøen imellem den forenede Svenske og Hollandske og den danske Flaade under Commando af høylædle hans kongelige Majestet høylovlige ihukommende kong Christian den fjerde, var Stamfaderen for min Familie, Liftiener hos allerhøyst bemeldte store Konge, og da hans Majestets var destingneret med en Hatt, hvorudi var en Fier Pluemage [fjerbusk] hvilket Fienderne observerede, saa blev hans Majestets Skib angreben med Hæftighed af flere fiendtlige Skibe, hvilket denne tapre og store Konge ikke lagde mærke til i Slagets Hede, men hans troe Livs Tiener, som merkede Aarsagen til dette hæftige Angreb paa hans Majestæts Skib tog sig den Frihed allerunderdanigst at forestille hans Majestet, at den fierede Hat var Aarsag der til, og bad allerunderdanigst at hans Majestet ville tillade ham at tage Hatten paa og seyle med samme til et andet Skib. Dette fandt hans majestets naadigste Bifald og hans Majestets Liftiener seylede for Fronten af Floden [flåden] igennem en Kugel Regn til et andet Skib, hvorpaa Fienden da de troede at hans Majestet havde forladt Skibet opførte med det hæftige Angreb og Fægtingen blev mere almindelige og tilveye bragte hans Majestet en fuldkommen Seger [sejr].

Til Vederlag for denne min Stamfaders Nidkierhed, blev han til en Errindring derom af hans Majestet tillagt det Navn Fæderhoff for sig og sin Familie og nogen Tid derefter befordret til Færgemand ved Gaabense Færgested. Jeg anfører ikke denne Begivenhed for at hæve mig ved mine Forfædres Fortienester, men allene for at vise de naadigste Herrer, hvor ydmygende det er for mig, at Graveren, der saavel som jeg er beskikket af Magistraten nyder sin fulde Indkomst fordi han er indført i Geystlighedens Kirke Reglement, og jeg derimod skulle miste min nedsten halvaarlige Indtægt fordi jeg ikke er indført i samme.

Hvor kostbar hans Majestets dyrebare Liv var ej allene for den allerhøjest kongelige Familie, men endog for det almindelige i Lan-

Helsingør var på Fæderhoffs tid en overskuelig by, om end landets betydeligste. Den var omgivet af sine markjorder, der prægede landskabet allerede på den anden side af nuværende Trækbanen og I.L. Tvedesvej, hvilket bymodellen på Helsingør Bymuseum giver et ganske godt indtryk af.

dets daværende kritiske Forfatning, det er de naadigste Herrer bedst bekiendt.....«

Her slutter teksten nederst på siden, og en eventuel fortsættelse mangler.

Endnu flere klager

Niels Fæderhoff boede i 1801 som enkemand i Skidenstræde 327 (Sct. Olaigade 20). Der kom flere klagebreve fra ham. I oktober 1811 havde han paa ny fået afslag på lønforhøjelse, og nu skriver han igen til Magistraten i Helsingør om de dyre priser, krigen med englænderne havde bragt med sig.

»da alle Fødevarer nu er stegen til en saa overordentlig høy Priis, saa maae jeg med Gysen see denne forestaaende Vinter i Møde. Forhen kunde jeg komme ud med Ildebrand [brændsel til opvarmning] for 6 Rigsdaler om Aaret, men forige Aar kostede den mig 20 Rigsdaler, og er vis paa, at jeg ikke kan forskaffe mig den fornødne Ildebrand for dette Aar ringere end 40 Rigsdaler. I Begyndelsen af dette Aar kunde jeg dog faae et taaleligt Middags Maaltid for 6 Rigsdaler om Maaneden, men



nu kan jeg ikke faae varm Middagsmad ringere end 14 Rigsdaler om Maaneden, som jeg ikke kan betale, maa altsaa nøyes med bart Smør og Brød baade til Middag og Aften, hvilket saaledes vil svække mig, som uagtet min høye Alder af 73 Aar er en sund og frisk Mand, at jeg af Mangel paa nærende Fødemidler forenet med Vinterens Kulde maae ende mit Liv. Og da jeg troer, at det er en Pligt, som jeg skylder mig selv, at søge om mueligt at undgaae en saa gruelig Død, som Kummer, Hunger og Vinterens Kulde truer mig med. Jeg giver mig altsaa den Frihed underdanigst at anmode Magistraten, som min Øvrighed om at høyst samme, som kiender min kummerlige Forfatning ville bevise den Godhed imod mig, at fremsende nærværende underdanigste pro Memoria ledsaget med høystsamme gunstige Anbefaling til det kongelige danske Cancellie Collegio med underdanigst Anmodning, at den af mig ansatte Forhøyelse i min Taxt mig naadigst maatte forundes, da jeg har det Haab, at høyst samme ikke tillader, at jeg skulle omkomme af den mig truende elendige og smertefulde Død, som jeg ikke kan tænke paa uden Skræk, og som jeg ikke kan undgaae uden en med nærværende

Tid passende Forhøyelse i mine Indkomster mig naadigst bevilges«.

Det har tilsyneladende hjulpet denne gang, for det tillades ham nu at tage så meget for tjenesterne, som han kan aftale med »kunderne«. Trods denne opmuntring døde bedemanden med de glørværdige aner, Niels Fæderhoff, året efter. Han blev begravet den 23. oktober 1812 på 2. plads litra C. C. no. 18, og for sangen ved graven betales 3 mark.

Den 21. oktober var skifterettens medlemmer mødt op i Stjernegade 8, og husejer og handskemager Christopher Schultz, foreviste dem lejligheden og den dødes efterladenskaber. Bedemandens gangklæder bestod blandt andet af 6 gamle skjorter af hørgarn, en sort vest og ditto bukser og to nattrøjer. Af strømper var der 8 par uldne, et par af silke, to par sortstribede, 7 halsklude, 7 overtræk til huer og en dyr sort klædeskjole, vest og bukser samt et lommeur. Den eneste arving var Federhoffs halvsøster, der modtog arven på 67 rigsbankdaler. Så uden formue var han ikke. Han døde derfor næppe af sult, som han frygtede, og han opnåede dog en alder af 74 år, hvilket var ganske pænt på den tid.

Museernes årsberetning

Af Maibrith Bager

I de sidste år har der indenfor alle områder af museernes virksomhed være en stigende interesse fra frivillige til at bidrage aktivt til arbejdet med kulturarven. Det stiller krav til museerne som samarbejdspartner og leder af arbejdet. Gode rammer for frivillighed var derfor nøgleord for udviklingsarbejdet på Helsingør Kommunes Museer i 2014. Centralt i museernes frivilligpolitik står, at samarbejdet skal forstås som partnerskaber. Det er museerne, der opstiller rammerne for arbejdet, der udvikles og udføres i fællesskab med de frivillige. Museerne er privilegerede ved at have frivillige venner med mange forskellige kompetencer, der både understøtter og supplerer museernes faglige stab.

Museumsinspektør Anne Majken Snerup Rud har særligt på Flynderupgaard udviklet det frivillige engagement i kulturarven med oprettelsen af Flynderupgårds Venner tilbage i 1994. I 2014 fratrådte Anne Majken sin stilling efter 28 år på Helsingør Kommunes Museer, heraf de sidste 18 år som inspektør på Flynderupgård Museet. Anne Majken Snerup Rud har i årenes løb været kurator for talrige udstillinger med en bred vifte af lokalhistoriske emner. Museets erindringskøkken har Anne Majken Snerup Rud en særlig aktie i, idet hun har arbejdet for, at kulturarven både skal kunne ses og sanses.

Til videreudvikling af Helsingør Kommunes Museer, ansatte museerne i efteråret ph.d. Iben Vyff som formidlingsleder og museumsinspektør. Iben Vyff kom fra en stilling som adjunkt på Danmarks Pædagogiske Universitet. En hovedopgave for den nye formidlingsleder er, udover at koordinere museernes mange ud-



»Stilhed før stormen«. Fotografi: Peter M.M. Christensen 2014.

stillinger og arrangementer, at gentænke Helsingør Bymuseums udstillinger og funktion. Udviklingsprojektet har arbejdstitlen Helsingørs stemmer.

Besøgstal

Museerne havde i 2014 et samlet besøgstal på 41.659 gæster, hvilket var en fremgang i forhold til antallet af besøgende i 2014, der var på 36.612. Helsingør Bymuseum blev besøgt af 4.908 gæster, og 12.727 interesserede af-

Der ventes tålmodigt på trappen til Museet Skibsklarerergaarden et par minutter inden åbningstid. Fotografi: Lars Bjørn Madsen.

lagde Skibsklarerergaarden et besøg. Heraf var en stor del besøgende ved Sundtoldsmarkedet, der blev afholdt den 22. august 2014. I alt 11.711 kom forbi Værftsmuseet, og endelig havde Flynderupgård Museet og Frilandskulturcenteret 13.063 besøgende. Bag besøgstallene gemmer sig både fremgang og tilbagegang for museernes udstillingssteder. Værftsmuseet havde en fremgang i besøgstallet på 19 pct. Museet, der åbnede i 2010, er forsat blandt Helsingør Kommunes Museers mest besøgte udstillingssteder. Museet Skibsklarerergaarden havde fremgang i besøgstallet, som en naturlig følge af det populære og snart traditionsrige Sundtoldsmarked, der alene havde 7.500 gæster. Flynderupgård Museet havde 6 pct. færre besøgende i 2014 i forhold til året før. Bymuseet oplevede desværre en tilbagegang på 13 pct, hvor årsagen delvis skal findes i bygningsarbejde i foråret, der påvirkede udstillingerne.

1. Arbejdsgrundlag

Helsingør Kommunes Museers formål er at drive et statsanerkendt kulturhistorisk museum for nyere tids kulturhistorie i Helsingør Kommune.

Helsingør Kommunes Museer skal, som et statsanerkendt kulturhistorisk lokalmuseum, virke for sikring af den lokale kulturarv gennem:

- Indsamling
- Registrering
- Bevaring
- Forskning
- Formidling

Frilandskulturcentret er en del af Helsingør Kommunes Museer, der har som sit formål at være en indgangsvinkel til kulturarven for et ikke museumsvant publikum, og at danne



ramme for frivillige, der har lyst til at arbejde med de praktiske sider af kulturarven. I 2014 blev det af praktiske grunde besluttet at sammenlægge Helsingør Kommunes Museer og Frilandskulturcenteret med virkning fra 2015. Frilandskulturcenterets aktiviteter videreføres således indenfor rammerne af Helsingør Kommunes Museer.

2. Samlinger og arkiv

Helsingør Kommunes Museers samling rummer pr. 1. januar 2015 i alt 45.609 genstande og ca. 620 hyldemeter arkivalier.

2.1 Registrering

Helsingør Kommunes Museer indsamler genstande, arkivalier, fotografier og andet mate-

riale, der dokumenterer livet i Helsingør købstadskommune og Tikøb sognekommune, som ved sammenlægning i 1970 blev til den nuværende Helsingør Kommune. De indsamlede genstande bliver løbende beskrevet, registreret og sikret for eftertiden. Størstedelen af Helsingør Kommunes Museers samlinger er digitalt registrerede og kan for genstandssamlingens vedkommende findes i Kulturstyrelsens fællesdatabase, Museernes Samlinger (<http://www.kulturarv.dk/mussam>). Arkivets samlinger er registreret digitalt (kun fotoarkivet er fortsat under digitalisering og registrering) og kan benyttes på Biblioteket Kulturværftet eller ved henvendelse til arkivet. Det er naturligvis planen, at også denne del af museets samlinger skal kunne søges via internettet.

I samarbejde med frivilligruppen på Værftsmuseet er arbejdet med registrering af værktøj og andre genstande fra Helsingør Værft blevet fortsat fra 2013. En del af genstandene er indkommet i forbindelse med en kampagne for et par år siden, og har henligget i magasinet og afventer den endelige elektroniske registrering. Disse genstande bliver løbende taget frem og registreret, samtidig med arbejdet med de nyttilkomne genstande. Derfor er den objektive tilgang af genstande mindre end de 339 stykker som samlingen er vokset siden 1. januar 2013.

Blandt de nye gaver har der i år været særlig opmærksomhed omkring et sæt bestik fra en tysk ubåd, som blev repareret på værftet under krigen. Bestikket (herunder) med hagekors på skaftet havnede hos nogle af værftets arbejdere, som nu har givet det til Museet.



Sidst på året fik museet en flot samling skjoldene i kobber og messing. Skjoldene tilhørte Værftsarbejdernes faglige klubber og hang på væggen over bordene i kantinen. De markerede en klar adskillelse af klubbernes medlemmer, som havde deres pladser under klubbernes respektive skjold. Man blandede sig sjældent faggrupperne imellem.

Også værftets fotosamling registreres fortløbende, og også her skrider arbejdet hastigt frem. Omkring 3000 fotografier er igen i år blevet indscannet og registreret i museets billeddatabase.

2.2 Lokalhistorisk Arkiv for Helsingør Kommune (Helsingør Byhistoriske Arkiv).

Det lokalhistoriske arkiv har i 2013 modtaget 650 henvendelser fra borgere og myndigheder, såvel telefonisk som skriftligt. Desuden henvender mange sig på Biblioteket i Kulturværftet den sidste mandag i måneden, hvor arkivaren sidder klar til at besvare spørgsmål fra borgerne i tidsrummet kl. 16-18. Ofte er det spørgsmål, der vedrører slægtsforskning, men mange henvender sig også for at få mere at vide om det hus eller det område de bor i. Takket være arkivets databaser, der ikke kun omfatter registrering af arkivets samling af arkivalier, men også diverse registraturer - eksempelvis de gamle vejviseres fagregistre (1901-1952 er foreløbig indtastet), registre til skøde- og panteprotokollerne, register til byrådets forhandlingsprotokoller 1838-1970, register over vej- og husnavne og mange flere - kan spørgsmålene ofte besvares hurtigt og fyldestgørende. Arkivets »Brevkasse« i ugeavisen Nordsjælland er tillige et populært sted at få svar på sine spørgsmål, som mange på den måde får glæde af.

Det har længe været ønsket på museerne at sammenlægge arkivet for den tidligere Helsingør købstadskommune (Helsingør Byhistoriske Arkiv) med det af Arne Meyling i sin tid oprettede Egnarkiv for den tidligere Tikøb sognekommune (på Flynderupgaard). Arkivalier fra Helsingør købstadskommune er løbende blevet digitalt registreret, mens arkivalierne fra Tikøb sognekommune var indkomstjournaliserede på papir, men ikke digitalt registreret.

I 2014 blev disse, heldigvis meget detaljerede, indkomstjournaler indledningsvis indført i vore databaser, således at det tidligere egnsarkiv nu er blevet rimeligt søgbart. Stadig mangler dog en endelig registrering af denne del af arkivet.

Det lokalhistoriske arkiv og Biblioteket Kulturværftet fortsatte i 2014 det gode samarbejde, der gør det muligt for alle med interesse for Helsingørs historie at rekvirere materiale fra lokalarkivet ved søgning på vore databaser og efterfølgende benytte arkivalierne på bibliotekets læsesal på Kulturværftet. Ordningen betyder, at arkivets brugere kan få adgang til arkivalierne udenfor lokalarkivets begrænsede åbningstid. Byrådets beslutning i 2011 om oprettelse af et egentligt kommunearkiv for Helsingør (med hjemmel i arkivlovens §7) og etableringen af dette vil snart kunne byde på nye samarbejdsmuligheder for vort museumsdrevne lokalhistoriske arkiv, der jo ikke skal hjemtage arkivalier fra offentlige myndigheder og institutioner.

3. Indsamling, erhvervelser, undersøgelser og forskning

3.1. Indsamling og erhvervelser

Helsingør Kommunes Museer har som nævnt forøget sin samling med 339 genstande, hvoraf en del er modtaget som led i værfkets tidligere indsamlingskampagne, og først færdigregistreret i 2014. Af helt nye genstande regnes i alt ca. 130 stk. fordelt på ca. 65 afleveringer, samt ca. 35 afleveringer til arkivet.

Blandt genstandene kan nævnes et eksemplar af Helsingør Atlet Klubs (HAK) guldmedalje fra 1965, med tilhørende sølvcigaretetui og diplom. Guldmedaljen uddeltes af en komité af lokale idrætsfolk og -ledere, til en lokal idrætsudøver, som havde udført en helt særlig idrætsbedrift. I 1965 var det højdespringeren Benny Andreasson, som vandt DM med et spring, der samtidig var ny Danmarksrekord.

Et maleri af jernbanerestauranten »Sundkro-

en« (også kaldet »Overfarten«) på Helsingør station (herunder) og en sølvdrink-shaker givet i jubilæumsgave til restaurantens ejer, P.E. Andersen i 1946 af stedets personale, hører også til de bemærkelsesværdige genstande.

Værftsmuseet mistede i 2014 en af sine mest trofaste støtter, da tidl. forbundsformand Georg Poulsen pludselig døde. Georg Poulsen har beriget Værftsmuseet med adskillige gaver gennem tiden, men også Museet Skibsklarergaarden har nydt hans bevågenhed. Således har Museet modtaget et interessant fajancestel, som, selv om det er produceret i Frankrig, bærer titlen »Helsingør«. Stellet blev vist som en del af juleudstillingen på Bymuseet i 2014, og er siden registreret i museets samling.

En anden spændende gave var en samling af oldsager, hidrørende fra Richard Brøchner Larsen, der var død i en alder af 92 år. Hans bror var klar over samlingens kulturhistoriske værdi og overlod den til museet. Vi hjemtog samlingen komplet, inklusive den til montre ombyggede reol, samt de mange oldsager, der ikke stammede fra vor kommune, idet vi vurderede samlingen af høj værdi – ikke kun i form af de lokale oldsager med dokumenteret proveniens, men også som en samling skabt af en lokal amatørarkæolog. Samlingen, der indeholdt væsentlige fund fra Hombæk Plantage, Nivaa og Villingebæk, blev i august 2014 registreret





af arkæolog, museumsinspektør Tim Grønnegaard fra Museum Nordsjælland.

Heldigvis har arbejdet med sammenlægningen af arkiverne ikke betydet, at museet er blevet glemt af en eller flere borgergrupper. I sidste halvdel af 2014 har vi gennemført en indsamling af fotografier fra landbosamfundet fra 1950-1970, primært med det formål, at de skal anvendes til en fotoudstilling med titlen »Da landet blev stille« i marts 2015. Indsamlingen har imidlertid også det bredere sigte at lukke et hul i museets fotosamling, og vi er derfor glade for at have fået en god respons på vores anmodning, især til borgere i det tidligere Tikøb Sognekommune, om at låne eller give os deres private billeder, fra dengang landet summede af liv, både på markerne, i staldene og indendørs. Netop den tidligere sognekommune er vort »ømme punkt«, når det gælder henvendelser fra borgerne til arkivet om at se fotografier herfra.

3.2 Undersøgelser- og forskningsprojekter

Helsingør Kommunes Museers undersøgelser og forskning omfattede i 2014:

Lokal og global - Kulturmøde i kølvandet på Øresundstolden. Projektet er en undersøgelse af skibsklarerhusenes betydning som sted for udveksling af nyheder mellem handelshuse og

skippere. Projektet har afventet en ordning og grovregistrering af skibsklarerervirksomheden K.F. Marstrand's omfattende arkiv, der blev hjemtaget og nedpakket allerede i 1970'erne. Arkivet er nu ordnet og er under registrering på database ved 3 af arkivets trofaste volontører - en registrering, der forventes afsluttet i 2015 og utvivlsomt vil have betydning i international forskning.

Museernes var den 30. og 31. oktober 2014 vært for den internationale Sound Toll Registers Online conference (fotografiet øverst t.v.), der i samarbejde med universitetet i Groningen blev afviklet i Museet Skibsklarerergaarden med deltagere fra Holland, Tyskland, Frankrig, Polen, England, Sverige, Norge, Finland og Danmark. Konferencen bidrog til en international perspektivering af projektet. Projektperiode 2013-2019.

Bygnings- og landskabshistoriske undersøgelser.

I forbindelse med mange henvendelser til museet og via vor brevkasse i ugeavisen Nordsjælland, får vi i det daglige lejlighed til at foretage nye og nærmere undersøgelser af bygningsmæssige og topografiske forhold. I den forbindelse – for samtidig at forbedre vor publikumsservice og styrke vor forskning - arbejder vi målrettet på at indsamle arkivalske oplysninger om vor kommunes demografiske udvikling, specielt med hensyn til bebyggelsen/bosættelsen af købstadens mark- og overdrevs-jorder i sundtoldstiden, samt boligudviklingen efter sundtoldens ophør – ikke mindst i forbindelse med grundlæggelsen af værftet i 1882. For snart mange år siden deltog Lars Bjørn Madsen og Anne Majken Snerup Rud i et forskningsprojekt sammen med bl.a. Roskilde Museum omfattende lerjordshuse (huse bygget af stampet ler, pisé), som var særlig udbredt i krongodset i begyndelsen af det 19. århundrede. En nøjere gennemgang af brandforsikringsarkivalierne for vor kommune, som er en del af føromtaltte undersøgelser, har vist at antallet af lerjordshuse på købstadens overdrevs- og markjorder har været ganske bety-

deligt. Dette emne har således vist sig at være forskningsmæssigt bæredygtigt.

I samarbejde med Museum Nordsjælland arbejder vi stadig på en undersøgelse af statskovenes tjenesteboliger og deres udvikling, idet dette emne stort set er forbigået i forskning med forstvæsenet som emne. Foreløbig har vi registreret et betydeligt relevant arkivalisk materiale i Statens Arkiver, der relaterer til skovene i vort indsamlingsområde. Det er vort håb, at disse undersøgelser kan medvirke til en endnu bedre forståelse og formidling af vore statskoves kulturhistorie, og en øget opmærksomhed på tjenesteboligernes høje kulturværdi i en tid, hvor Naturstyrelsen lader et stort antal af disse nedrive eller bortsælge.

1800-tallets Helsingør. Arbejdsgruppen bag Helsingørs historiske sundtoldsmarked har i samarbejde med frivilligkoordinator Merete Nygaard Frederiksen foretaget studier af socialgrupper i Helsingør i begyndelsen af det 19. århundrede. Historiker Tove Lund, der er tilknyttet frivilliggruppen på Skibsklarergaarden udgav på baggrund af studierne Sundtoldens Helsingør. Publikationen danner grundlag undervisning til aktører på sundtoldsmarkedet 2014 og blev stillet til rådighed for 7. klasserne i Helsingør Kommune.

3.3 Samarbejde med andre kulturhistoriske museer, kulturinstitutioner o.l.

Helsingør Kommunes Museer er en del af de Nordsjællandske museers fagligt forpligtede samarbejde. I 2014 udvikledes samarbejdet med fokus på tre områder: formidling med tilbud til børn og unge, forskningsformidling gennem planlægning af et fælles forskningstidsskrift, samt varetagelse af museumslovens kapitel 8, i forbindelse med sikring af den fæste kulturarv.

Helsingør Kommunes Museer deltager i en række nationale og internationale samarbejder. I 2014 var museerne vært for konferencen Øresundsbyerne – fra urbanisering til renæssance 12.-14. marts 2014, der afvikledes i samarbejde med Museum Nordsjælland, Malmö Museer og Kulturmagasinet-Frederiksdal i Helsingborg.

I efteråret lagde Museet Skibsklarergaarden lokaler til afviklingen af den før omtalte Sound Toll Registers Online conference 30.-31. oktober 2014.

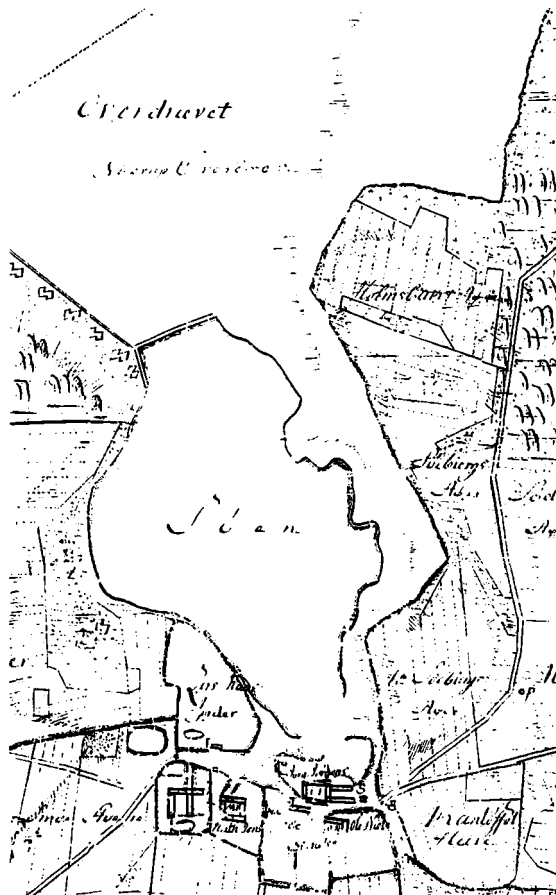
Helsingør Kommunes Museer bidrog i 2014 til museumssamarbejdet over Sundet ved deltagelse i MUSUND konferencen 30. september – 1. oktober 2014 på Malmö Museer. Museerne har indenfor HH-samarbejdet knyttet en tættere kontakt til Kulturmagasinet-Frederiksdal ved gennemførelse af en fælles konference Øresundsbyerne – fra urbanisering til renæssance og ved studiebesøg på begge sider af Sundet.

Museerne prioriterer at deltage i de nationale museumsfaglige netværk. Mødet med kolleger giver nye perspektiver på det lokale arbejde med kulturarven. I 2014 har museernes medarbejdere deltaget i Kulturstyrelsens museumskonference, netværksmøder for museer om forskning, formidling samt orienteringsmøde for de danske museer 12.-14. november 2014, hvor museumschef Maibritt Bager sidder i programkomitéen for nyere tid.

Museet var endvidere repræsenteret i Folkeuniversitetet i Helsingørs bestyrelse, Skibsklarergaardens Bryglaugs bestyrelse, bestyrelsen for Helsingør Museumsforening, bestyrelsen for Flynderupgårds Venner samt bestyrelsen for Hellebæk-Aalsgaard egnhistoriske Forening. Museerne samarbejder indenfor Helsingør Kommune med Biblioteket Kulturværftet, deltager i Helsingør Kulturforeningen, Helsingør Agendaen og Børnekulturens netværk.

3.4 Turismesamarbejde

Helsingør Kommunes Museer har som tidligere år understøttet Helsingør Kommunes turismeinitiativer. Museerne har været aktiv i forhold til markedsføring af Helsingør som en kulturby gennem vore udstillinger og arrangementer. Med en bevilling fra kulturudvalget på 50.000 kr. til Skibsklarergaardens historiske sundtoldsmarked i august, fik museerne mulighed for at styrke markedsføringen på en måde, der ellers ikke er midler til i budgettet. Indsatsen blev, som tidligere nævnt, belønnet med 7.500 gæster ved markedet d. 23. august



2014. Markedet gav samtidigt museerne mulighed for at skabe nye lokale og regionale samarbejdspartnere.

3.5 Forvaltning af den faste kulturarv

Som statsanerkendt museum skal vi medvirke til sikring af kulturarven i forbindelse med den fysiske planlægning og forberedelse af bygge- og anlægsarbejder i henhold til museumslovens kapitel 8. Det er typisk i forbindelse med udarbejdelse af forslag til lokal- og kommuneplaner, men også i forbindelse med vore egne undersøgelser, samt henvendelser fra og til ejere af kulturmiljøværdier. Således har vi efter privat henvendelse undersøgt de kulturhistoriske forhold omkring en fægyde i Nyrup med henblik på en eventuel istandsættelse/rekonstruktion af denne, så den kunne indgå i en kortlægning og

I datidens landsbyer lå gårdene samlet omkring gaden, der ofte var udvidet til en egentlig plads (forten). Forten var fælleseje og solidt indhegnet, da den fungerede som fælles opsamlingsplads for landsbyens kvæg. Herfra førte en drivvej ud til landsbyens overdrev, der fungerede som fælles permanent græsningsareal. Drivvejen kaldtes også for en fægyde eller fægang, og det er en sådan, man stadig finder spor af i Nyrup. Det viste udskiftningskort over Nyrup fra 1789 (udsnit), giver en fornemmelse af, hvordan kvæget skulle drives fra landsbyen (nederst) og langs østsiden af den nu udtørrede Nyrup Sø til overdrevsjorderne.

formidling af kulturhistorisk interessante stier, markveje m.v. Resultatet blev, at museet fandt fægydens bevaringsstand for ringe til at foretage en rekonstruktion/istandsættelse på grundlag af sikre spor.

I forbindelse med den planlagte opstilling af skulpturgruppen »Værftsarbejderne« foran værftets tidligere kontorbygning, påpegede museet bevaringsværdien af de jernbaneskinne, der fandtes i brolægningen langs bygningen. Skinnerne var et charmerende vidnesbyrd om en tid, da industrien var afhængig af nærheden til bekvem godstransport i form af jernbaner. Skinnerne blev derfor bevaret og kun fjernet ved afskæring på de to steder, hvor fundamenterne til skulpturgruppen skulle etableres.

I 2014 har museet i samarbejde med Helsingør Kommune, Natur- og Kulturstyrelsen, Nationalmuseet og Museum Nordsjælland arbejdet med udarbejdelsen af en idéplan til formidling af kulturmiljøet og landskabet omkring Gurre slotsruin, idet der længe – ikke mindst i forbindelse med den eventuelt kommende nationalpark - har været interesse for et samlet projekt for ruinen og det omgivende landskab. Gennem en række forskellige tiltag i området, er det hensigten at visualisere fortidsminderne og skabe en mere autentisk landskabelig ramme omkring dem. Desuden ønsker vi at kunne markere de mange bygninger m.v., som blev påvist i området omkring borgruinen ved vort museums og Nationalmuseets udgravninger i perioden 2000-2007. Idéplanen forventes færdig i løbet af foråret 2015, hvorefter der skal



Vejtræer er en væsentlig del af kulturarven, ikke mindst fordi vejtræer engang var en helt naturlig del af vore landevejes udstyr. De fleste faldt for saven i 1960'erne af trafikikkerhedsmæssige grunde, og mange er siden døde af alderdom eller sygdomme, som elmesyge og asketoptørre. Dette fotografi (øverst) af asketræerne på Søborggaardsvej viser med al tydelighed, hvor væsentlige de gamle vejtræer er for vort natur- og kulturmiljø. De faldt for motorsaven på grund af den skrækkelige og dødelige svampesygd, asketoptørre.

Fotografiet herunder viser nogle af de vejtræer, der karakteriserede Esrumvej på strækningen mellem Helsingør og Esrum. I dag er de kun delvis bevaret på de strækninger, hvor vejen i 1970 blev omlagt, som her i »Gestaposvinget« ved Klostermosevej.

Fotografier: Lars Bjørn Madsen hhv. 2013 og 2007.

ansøges om de betydelige økonomiske midler til det videre arbejde.

I ny og næ arbejder museet også udenfor vor kommune. Det skete i forbindelse med en nødvendig fældning af to rækker bevaringsværdige asketræer langs Søborggaardsvej ved Gilleleje. Vejtræer i Nordsjælland blev i stor stil ryddet i 1960'erne af trafikikkerhedsmæssige grunde, hvorfor det kun er ganske få veje, der stadig kan fremvise træer af betydelig alder. Nævnte asketræer måtte fældes på grund af den dræbende svampesygd »asketoptørre«, hvorfor der måtte foretages en fotodokumentation forinden træernes fældning, samt en vurdering af traditionen for beplantning med vejtræer i forbindelse med udtørringen af Søborg Sø. Gilleleje Museum (Museum Nordsjælland) havde på det tidspunkt andre opgaver, hvorfor vort museum, som en del af vort samarbejde, tilbød at foretage disse undersøgelser.

4. Konserverings- og bevaringsarbejde

Museerne har som en af sine opgaver gennem sine samlinger at sikre kulturarven for eftertiden. Det forudsætter en løbende vedligeholdelse af genstande og samlinger. Efter anbefaling fra Kulturstyrelsen blev der i 2014 foretaget re-



Spisehuset på Flynderupgaard blev i 2014 nyindrettet og fik nyt spisekort. Samtidigt skiftede Spisehuset navn til »Spisestuen«. Det ændrer dog ikke på, at den hyggelige have er et populært sted i sommerhalvåret, når man vil nyde køkkenets lækkerier eller bare en is og en kop kaffe. *Fotografi: Kim Andersson 2014.*

gelmæssige planlagte tilsyn af museernes samlinger, både i udstillingerne og i magasinerne. De bevaringsmæssige forhold i fiskeriudstillingen er blevet forbedret ved installation af et varmeblæseranlæg i bygningen, der sikrer en mere stabil temperatur. Der arbejdes løbende med sikring mod skadedyr, borebiller og møl i nyindkomne genstande til museets samlinger. Så vidt muligt er alle tekstiler og genstande af træ frysebehandlet inden registrering og opstilling i magasin.

5. Formidling

Helsingør Kommunes Museers bød i 2014 dels på kendte tilbud og dels på nye aktiviteter.

5.1 Udstillinger

I 2014 havde museet 7 større og mindre udstillinger:

1. *Mennesker og huse i Snekkersten - Grønengangen, Gydestien, Gydevej, Gratiavej og Skovbakkevej.* En særudstilling udarbejdet af lokalhistorikeren Kjeld Damgaard i samarbejde med Flynderupgaard Museet 21. januar - 13. marts 2014.

2. *Stikfingrene i jorden.* Særudstilling på Flynderupgaard Museet 11. april - 29. oktober 2014.

3. *Penge, pragt og problemer.* Særudstilling på Værftsmuseet 7. februar 2013 - 1. september 2014.

4. *Fra rørmodel til auto-cad.* Temaudstilling på Værftsmuseet 24. september. – fortsat i 2015.

5. *»Helsingør i Sommersol«.* Biograf- og temaudstilling på Helsingør Bymuseum 1. juli - 1. november 2014.

6. *Jul på bordet – julemad og bordskik i 1000 år.* Særudstilling på Helsingør Bymuseum. 14. november 2014 - 6. januar 2015.



7. *Julens engle og dæmoner.* Særudstilling på Flynderupgaard Museet 27. november 2014 - 6. januar 2015.

Skulpturgruppen »Værftsarbejderne« blev i 2014 opstillet ved den tidligere værftssport foran Værftsmuseet. Værket blev afsløret den 5. juni af Helsingørs borgmester Benedikte Kiær, kulturudvalgsformand Henrik Møller og tidligere metalformand Georg Poulsen. Skulpturgruppen er udarbejdet af den færøske kunstner Hans Pauli Olsen. Værket er blevet til efter generøse donationer fra Lauritzen Fonden, Aktieselskabet Dampskibsselskabet Orients Fond, Torm Fonden A/S, Dampskibsselskabet TORM's Understøttelsesfond.

Spisehuset på Flynderupgaard blev i 2014 nyindrettet og fik nyt spisekort. Samtidigt skiftede Spisehuset navn til »Spisestuen«. Museets gæster kunne fra maj måned sætte sig til rette i »bondens stue«/»folkestuen«, i »havestuen«, i »fruens stue« eller i »grosserens stue«. Stuerne navne refererer til forskellige dele af Flynderupgaards historie. Spisestuens funktion ændredes fra alene at være et erindringskøkken for bondekulturen i 1920'erne til et erindringskøkken for både fiskere, bønder og borgerskab fra Nordsjælland i det 20. århundrede.



Skolestuen på Flynderupgaard blev i forbindelse med nyindretningen af Spisestuen flyttet til hovedbygningen. Her åbnede Skolestuen i august under overskriften »På Skolebænken – 200 års national og lokal historie om folkeskolen«. Basis-interiører i udstillingen er forsat skolebænke og et kateder fra Tikøb sognekommunes landsbyskoler, og Arne Mejlings studie-samling fra Espergærde Skole.

5.2 Arrangementer

Skoleferierne er aktivitetstid på museerne. Flynderupgaard Museet og Frilandskulturcenteret dannede som i de foregående år rammerne om forskellige aktiviteter. I vinterferien var der på Flynderupgaard under overskriften »Med hammer og søm« mulighed for at prøve kræfter med forskelligt husflidsarbejde. Med vejledning fra Flynderupgårds Venner kunne børn og voksne fremstille fuglekasser, skibe og sværd, samt strikke, knytte og lave fastelavnssris.

Foråret bød på flere foredrag. På Værftsmuseet var der fuldt hus til fyraftensfortællingerne »Jeg så det ske«,

den 20. februar og den 21. marts 2014, hvor tidligere værftsarbejdere fortalte om deres oplevelser fra tiden på Helsingør Værft. I forbin-

Der skal arbejdes længe og hårdt, når en stor begivenhed som Sundmarkedet skal finde sted. Uden hjælp fra vore frivillige var der hverken marked eller søde piger! Fotografier: Peter M.M. Christensen 2014.

delse med »Forskningens døgn« den 26. marts 2014 var det i Museet Skibsklarerergaarden muligt at høre fhv. arkivar og heraldiker ved Rigsarkivet, Nils G. Bartholdy, fortælle om rigsvåbenet fra Margrete I til Margrethe II.

Historiejagten, et byhistorieløb for børn, blev afholdt den 23. maj med sømandsfamilien Ginge som udgangspunkt. Historieløbet omfattede et besøg på Museet Skibsklarerergaarden og var koordineret af Helsingør Kommunes børnekulturkonsulent med deltagelse af flere af Helsingørs kulturinstitutioner.

Spisestuens nye rammer gav anledning til afprøvning af en ny type levendegørelse af historien. Erindringskøkkenet bød indenfor til »Sommerfrokost i haven anno 1930« den 22. juni 2014 med fokus på sommerglæde og sommermad, som den blev oplevet tidligere på landet.

I skolernes sommerferie var der alle onsdage sommerferieaktiviteter på Flynderup-

gaard. Denne sommer introduceredes dragter anno 1920 til besøgende børn, og en genoptrykt »skudsmålssbog« bandt aktiviteterne sammen. Helsingør Bymuseum havde også tilbud til børn og deres forældre i skolernes sommerferie. Med udgangspunkt i Bymuseet var der byvandring i det historiske Helsingør under overskriften »Sygdom, straf og spøgelse«. På Museet Skibsklarerergaarden tilbød vi særlige børneomvisninger under overskriften »Sundtolden i børnehøjde«.

Sundtoldsmarkedet blev afviklet den 23. august 2014. Museet Skibsklarerergaarden med den foranliggende plads dannede rammen om et marked, som det kunne have udspillet sig i begyndelsen af 1800-tallet i Helsingør. Markedet, der blev holdt for andet år i træk, er sanselig og levende historieformidling.

180 aktører i dragter fra tiden var med til at skabe en levende markedsplads. Fra første år har organisationen af markedet udviklet sig. Museet Skibsklarerergaardens aktive frivilligruppe stod for research, logistik, markedsføring og sikring af sponsorer. Til markedet 2014 blev der fremstillet 100 ekstra dragter af de flittige sypiger, der som noget nyt lancerede små håndlavede dukker med 1800-tals-påklædning til salg på markedet.

Skibsklarerergaardens frivilligruppe arbejdede sammen med Flynderupgaards Venner om arrangementet, der også modtog hjælp fra bl.a. Helsingør Museumsforening, Skibsklarerergaardens Bryglaug og Mikrobryggeriets Wiibroes Venner, Hammermøllens Teatergruppe og Syngepiger, Helsingørs Vinmuseumsforening, Dansk Træskibssammenslutning, Foreningen til Sprydstagens Forevigelse, MS Bjørn og Helsingør Havn.

Høstfest- og markedet blev afviklet på Flynderupgård Museet den 13. september 2014. I den røde hejselade var der dækket op til fællesspisning, og Spisestuen bød på festmad anno 1920 med råvarer fra gårdens egen produktion. På markedspladsen var der spillemandsmusik og mulighed for at købe husflid, strikkevarer, hjemmelavet syltetøj og meget mere. Helsingør Frivilligcenter var med for første gang og

havde arrangeret en dukkeworkshop.

Den historiske festival, Golden Days, der afvikles hvert år i september, havde 1. Verdenskrigs udbrud som tema. Helsingør Bymuseums have var rammen om en pop-op-udstilling, der fra forskellige vinkler behandlede 1. Verdenskrigs betydning for udvikling af nye teknologier.

Kulturmatten i Helsingør og Espergærde afholdtes den 26. september 2014. Temaet var »Himmel og Hav«. På Bymuseet blev publikum præsenteret for et »hav af genstande«, idet museet havde fokus på samlingerne. Værftsmuseet holdt åbent med ny udstilling om værktøjer til design af skibsmotorer, Skibsklarerergaarden havde liv i skipperstuen, og Flynderupgård Museet var repræsenteret i Espergærde Centret med smagsprøver og information om museets udstillinger.

I samarbejde Hammermøllen og Nyruphus afvikledes den 21. november 2014 et fælles arrangement i form af en cykletur gennem den grønne kile med bemandede poster fra Hammermøllen over Nyruphus til Flynderupgård.

I efterårsferien afholdtes den traditionelle kartoffelferie på Flynderupgård Museet og Frilandskulturcentret. Kartoffeloptagning, som var en normal forteelse på landet før i tiden, var et af arrangements tilbud til gæsterne. Andre aktiviteter var fremstilling af roelygter og kastanjedyr, en æblepresse, friskmalet mel og bagning af pandekager over gløder.

Knejpefestivalen den 4. oktober 2014 involverede igen Museet Skibsklarerergaarden, hvor Hammermøllens syngepiger lagde op til fællesang i skipperstuen.

Juleudstillingerne på Bymuseet og Flynderupgård Museet havde forskellige tilbud til aktiv deltagelse for børn og voksne. På Bymuseet bestod aktiviteterne i introduktion til udstillingen, derefter var der mulighed for at gå sporjagt for de mindre børn og rebuslege for de større børn. På Flynderupgård Museet kunne børn på egen hånd gå på opdagelse i udstillingen, flette julehjerter og give bud på den bedste julesang/salme. I forbindelse med besøg på museet, tilbød Spisestuen risengrød, som mange tog imod.



*Nytårskuren er en beskeden tak fra museet til vor store stab af frivillige/volontører, uden hvis store arbejde, vore museer var meget ilde stedt.
Fotografi: Peter M.M. Christensen 2015.*

5.3 Frivilligt arbejde

Helsingør Kommunes Museer har frivillige venner, der arbejder indenfor alle områder af museernes virksomhed. 2014 var et travlt år i frivilligrupperne. I skolernes ferie formidlede Flynderupgårds frivillige og venner håndværk, syslerier og tålmodigheden i det huslige arbejde, som måtte til før i tiden. Der er blevet tilbudt kik ind i røgovnen, snitteværksted, fremstilling af fuglekasser, vask og strik og meget mere. I Spisestuens erindringskøkken har frivillige hjulpet med fremstilling af gode marmelader, som gæsterne har kunnet tage med hjem som et minde om besøget på Flynderupgård og en påmindelse om, hvad godt håndværk i et køkken stadig kan være.

På Værftsmuseet har museets frivillige året igennem været guider og vist rundt i udstillingen til glæde for museets gæster. Den personlige historie og fortællingerne fra livet på værftet er en væsentlig del af besøget på Værftsmuseet. I frivilligruppen vrimer det med idéer til nye udstillinger og til, hvordan museet kan blive endnu bedre til glæde for byen og byens gæster. Der er altid - helt som i Værftets ånd - »noget på bedding«. Der blev i 2014 også passet godt på historien i Værftsmuseets arkiv, genstands- og fotosamling. Her har de frivillige ydet en stor indsats for at sikre historien for eftertiden gen-

nem ihærdig indsamling og grundig registrering i nært samarbejde med museet registrator.

Frivillige har også med engagement og stor viden vist rundt i Museet Skibsklarerergaarden. Der kommer mange fine tilbagemeldinger fra gæster, der har været på besøg i huset. Det er en veritabel tur i tidsmaskinen, at besøge på Skibsklarerergaarden og Sundtoldsmarkedet, som i 2014 blev holdt for andet år i træk. 180 frivillige fra by og land deltog på dagen, men forud var gået mange måneders forberedelse i den frivillige arbejdsgruppe omkring markedet. Der arbejdes, som en anden virksomhed, i undergrupper eller afdelinger med logistik, vidensindsamlig og research, markedsføring, økonomi og meget mere. Sundtoldsmarkedet kunne ikke gennemføres uden museets flittige sypiger, der i 2014 nåede op på 21 ihærdige medlemmer, der året igennem har arbejdet med fremstilling af dragter til markedet. Sypigernes leder, Lisbeth Thatt, modtog i 2014 velfortjent Helsingør Kommunes frivillige innovationspris for sit arbejde.

Inde bag kulisserne er der mange, der giver en hånd med. Lige så usynligt dette arbejde kan se ud, lige så vigtigt er det. I lokalarkivet har en gruppe på tre frivillige ihærdigt arbejdet med den tidligere omtalte ordning og registrering af skibsklarerervirksomheden K.F. Marstrands arkiv, der på sigt vil give os helt ny viden om, hvordan en skibsklarergaard i 1800-tallets Helsingør fungerede. Vore frivillige bogbindere har samtidig hjulpet med at sikre Marstrands godt slidte protokoller et nyt langt liv i arkivet.

I arkivet har frivillige venner sørget for, at museets registrering af materiale fra Anden Verdens Krig er søgbar efter emner, at vi er kommet længere med indeksering af realregistre til skøde- og panteprotokollerne, og at der er blevet scannet godt 3.500 postkort ind som efterfølgende er indført i museets fotodatabase.

Museerne har også modtaget hjælp fra frivillige til forskellige praktiske opgaver. Udstillingslokalerne på Flynderupgård blev i 2014 således malet med frivillig hjælp.

Helsingør Kommunes Museer er privilegerede ved at have så mange venner, der kan ligeså mange forskellige ting, og uden hvis hjælp museerne på ingen måde havde kunnet opretholde de mange aktiviteter, der finder sted året igennem.

5.4 Undervisning

Ændringerne i skolernes dagligdag efter skolereformen i 2013 har tydeligt kunne mærkes på museerne i 2014. Fra skolernes side er der en stigende interesse for at besøge museerne som et led i undervisningen. Særligt på Bymuseet gjorde flere skoler brug af museet. Flere skoler brugte museets undervisningsforløb om sundhed og sygdom i den gamle by, hvor Bymuseet i forbindelse blev brugt ramme i forbindelse med undervisningen. På Flynderupgaard blev den nyindrettede skolestue godt besøgt. I samarbejde med Uddannelseshuset og Helsingør Kommunes børnekulturkonsulent fik alle 4 klasser i Helsingør Kommunes skoler tilbud om et dramatiseret besøg i skolestuen. Forløbet sendte eleverne igennem 200 års undervisning ledet af skuespiller André Andersen som streng degn med efterfølgende fedtemadder og blækskrivning.

Museets eget tilbud om skolens historie gennem de 200 år har også været benyttet. Museets formidler Jacob Bødskov har undervist klasser på mellemtrinnet i, hvordan skolen og særligt didaktikken har udviklet sig. Forløbet introduceres af formidleren og derefter tager skærmen over. Formidlingsenheden har instrueret, optaget, oprådt og skabt fire film af forskellige lærerprofiler.

Skolereformens opfordring til at skifte klaselokalerne ud, var udgangspunktet for nye undervisningsforløb på Flynderupgård. I samarbejde med Lars Jensen, Naturfagsfaglig konsulent, blev der etableret to forløb for fire klasser, med temaet vandets kredsløb. På gården tog landmand Leif Rasmussen imod og fortalte om

det uundværlige vand i det gamle landbrug. Landbrugets stalde og marker på Frilandskulturcentret var i 2014 som altid godt besøgt

6. Sponsorer og bevillinger

Helsingør Kommunes Museer modtog i 2014 støtte fra flere sider til arbejdet.

Elisabeth Lund's Fond og støtteforeningen Flynderrupgårds Venner, Værftsmuseet udstillinger blev støttet af Georg Poulsens fond, Helsingør Museumsforening gav støtte til udgivelse af museernes årbog.

Sundtoldsmarkedet blev støttet af en lang række virksomheder, enkelt personer og fonde. Sypigernes arbejde er blevet støttet fra Fonden Ragnhild Bruun. Aktiviteterne på markedet fik støtte af Axelhus Bodega, Backe Vin, Bang & Olufsen Helsingør Aps, Begravelse Danmark, Belvedere Ejendomme A/S, Berthelsen Brændeovne & Pejse, Bjarne Tøj, Borgerkroen, Brostræde Is, Cafe Chaplin v/ Helsingør Vagtservice Jan Ryberg, Cafe Olai, Danbolig, Danske Bank, Deco, Frisør, EDC Poul Erik Bech, Egelund Boligudstyr, Elving Begravelsesforretning, Emmers.dk, Fleur, Guys & Dolls, Gæstgivergaarden, Handelsbanken, Helsingør Cityforening, Helsingør Hælebar, Helsingør Museumsforening, Helsingør Vinhandel, Hold An,home Helsingør, Larsen - Nielsen&Svane, Idé nyt, Industriforeningen, Jørgensen & Co S.J. Holding Aps, Københavneren, Lars M. Nilsson ApS, Living Invest A/S, Lynhjems EFTF., Löfström Bjerregade 15, Madam Sprunck, Mr. August, Nordea, Nykredit, Outdoor Season, partybutikken, Petersen Ure & Smykker, Photo Care Helsingør, Place2live, Ristorante Amici Miei, Røde Kors Genbrug Stjernegade, Rådmand Davids Hus, San Remo, Skjold Burne Vinhandel, Skotøjshuset, Slagter Baagø, Slagter Jensen, Stengades Apotek, Stjerne Optik, Stjerneure, Strandhuset, Tattoosmeden, Tibberup Høkeren, Tid og Sted Stengade 65, Top Tours, WTC Advokaterne, Zona Computer, Aaen & Co, Helsingør Kaffe og Thehus, Frisør Deco, Skomager Flemming Grønlund og endelig Lynhjem.