

# Toldvagtskibet ved Agger kanal samt toldvagtskibet "Thyborøn"

AF ROBERT SVALGAARD

## Indledning.

Skibe, der anløb Limfjorden, måtte tidligere stoppe op ved toldstedet ved Hals for at blive inkvireret (undersøgt af toldvæsenet) og toldforseglet. Indtil 1838 måtte skipperne tillige i Hals betale tolden af ladningen samt lastepengene forinden de måtte sejle ind i fjorden. På vej ud af fjorden var skibene ligeledes pligtige at stoppe i Hals for inkvirering m.v.

I mange menneskealdre var der ingen sejlbar forbindelse mellem Limfjorden og Vesterhavet gennem landtangen ved Agger, men da havet her brød igennem tangen og denne kanal senere blev åbnet for skibsfarten, medførte den nye adgang til Limfjorden, at der måtte oprettes et toldopsyn i lighed med det, der fandtes ved Hals.

## Agger kanal.

Den 3.-4. februar 1825 steg havet under en stormflod til ca. 2½ m over daglig vande og gennembrød Aggertangen på flere steder. Ved en ny stormflod den 25. november samme år dannedes det løb, der senere blev til den sejlbare Agger kanal.

I de kommende år vekslede kanalens bredde- og dybdeforhold som angivet med følgende eksempler:

År	Bredde (alen)	Dybde (fod)
1835		5-8
1841	800	
1849	1400	
1855		7-8
1856	650	
1859	1400	
1866		4-7

men uanset de vekslende dybde- og breddeforhold passerede mange skibe ind og ud af kanalen, hvis besejlingstal kulminerede midt i forrige århundrede.

Det begyndte så småt med skibsfarten i 1830, hvor skipper Johannes Hamborg fra Vildsund som den første sejlede gennem kanalen med sit lille fartøj, idet han passerede ind fra havet - formentlig kommende fra Norge.

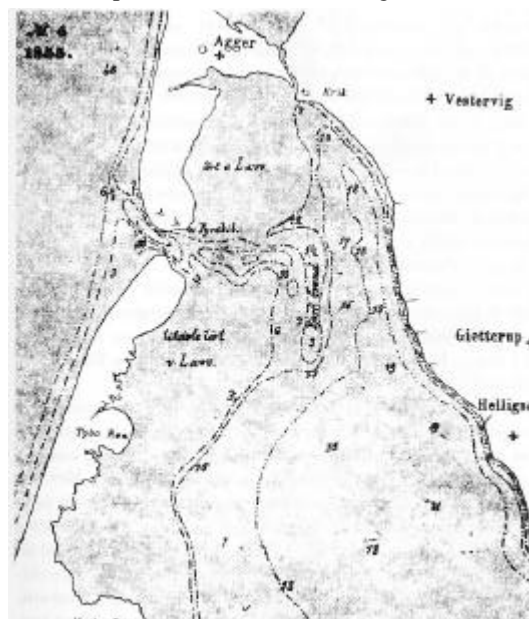
Det første store skib, der kom ind, var en kuf, som købmand Jens Andersen Grønland, Thisted, havde købt på en strandingsauktion. Dette køb var faktisk et vovestykke, da kuffen var sandet meget til. Heldet var imidlertid med Grønland to gange. Første gang, da det lykkedes at få skibet i søen igen, og anden gang, da det viste sig, at der var to fod mere vand i kanalen end sædvanligt, således, at det lykkedes at få skibet bugseret ind i Limfjorden til Krik og derfra videre til Thisted, hvor skibet blev repareret.

Fra denne spæde begyndelse tog det hurtigt fart. Fra 1835 var der regelmæssig trafik på kanalen, som følgende oversigt viser:

1835	19 skibe	1849	1296 skibe
1836	47 skibe	1850	1322 skibe
1837	96 skibe	1851	1380 skibe
1838	154 skibe	1852	1143 skibe

1839	338 skibe	1853	1497 skibe
1840	386 skibe	1854	1482 skibe
1841	395 skibe	1855	1805 skibe
1842	418 skibe	1856	1783 skibe
1843	427 skibe	1857	1587 skibe
1844	454 skibe	1858	1133 skibe
1845	486 skibe	1859	1006 skibe
1846	688 skibe	1860	881 skibe
1847	1144 skibe	1861	714 skibe
1848	1101 skibe	1862	218 skibe
		1863	100 skibe

Det fremgår af oversigten, at trafikken nåede sit højdepunkt i året 1855, hvorefter skibsfarten begyndte at svinde ind som følge af den fremskridende tilsanding af kanalen. Tallene viser imidlertid, at skibsfarten til og fra købstæderne i Limfjordens vestlige del benyttede sig af kanalen og især efter, at disse byer ved plakat af 10. august 1841 havde opnået fulde toldstedsrettigheder.



Formindsket gengivelse af et søkort over Agger kanal (1855).

Samtidig med stigningen i besejlingen af Agger kanal var imidlertid omfanget af skudefarten på Thykysten svundet ind. Denne skudefart blev især drevet fra Klitmøller, Vigsø og Thorup Strand. Her måtte man laste og losse skuderne på den åbne kyst og var derfor meget afhængig af vejr og vind. Det var derfor mere bekvemt at sejle ind gennem Agger kanal og losse eller laste i en af de havne, der blev anlagt efter kanalens fremkomst.

Omkring 1860 begyndte Agger kanal at sande til og i løbet af den næste halve snes år lukkedes kanalen helt, men da var den nuværende Thyborøn kanal opstået.

## Thyborøn kanal.

I julen 1862 var der en orkanagtig storm og under den brød havet igen gennem landtangen - denne gang ca. 2200



### *Vagtskibet.*

Om selve skibet kan læses i Thisted Amtsavis den 21. marts 1850: "I dag skulle vagtskibet for Agger kanal, som i vinter har lagt her i havnen, afsejle til sin station. Ved ordet "vagtskib" danner man sig let en idé om et nogenlunde stort skib med nogen armatur o.s.v., især når man betænker, hvor vigtigt handelen på Agger kanal er blevet for statens indtægter, men man forbavses ved at se et lille far tøj på 400 tdr. Det må være særdeles behageligt for en kontrollør, to betjente og et par røjerter i en sådan skude, som i en ligkiste at tilbringe en hel sommer, dog er det jo en erindring om det salig hensøvede Generaltoldkammer".

Om disse ikke særlig opløftende betragtninger har været medvirkende til, at vagtskibet blev udskiftet, vides ikke, men den 22. april 1862 blev det afhændet ved en offentlig auktion i Thisted havn. Køberen var skipper Mikkel Hansen, Thisted, der fik jagten overført i sit navn under navnet "Agger Canal". Skibet, der målte 12 kommercelæster (24 registertons), blev ved en senere ommåling beregnet til 23,39 tons.

"Agger Canal" gjorde mange rejser i fart på Limfjorden, men mønstringsprotokollen på Thisted distriktstoldkammer viser også at jagten foretog rejser til England og Norge. På en rejse til bage til Thisted med trælast fra Kristiansand skulle skipper Mikkel Hansen sejle ind gennem Thyborøn kanal i 1872, men uheldet var ude. På grund af storm blev skibet slået ud af kurs og drev helt ned til Mandø, hvor det strandede den 27. marts 1872. Besætningen blev reddet, men skibet blev vrage. Da skipperen ikke havde forsikret, led han stort tab ved forliset.

Det nye vagtskib fik imidlertid ikke mange års tjeneste ved Agger kanal, hvor det forblev stationeret til krigen i 1864, men herom senere.

### *Personalet på vagtskibet.*

Lad os imidlertid vende os mod de mænd, som gjorde tjeneste på denne afsides og stormomsuste post, for at få lidt at vide om, hvem de var, og hvorfra de kom.

Størsteparten af dem rekrutteredes fra krydstoldvæsenet, hvor de havde tjent i forskellige grader, krydstoldassistenter, skippere, krydsbetjente, matroser eller drenge. Til Tjenesten ved Agger kanal krævedes folk, der havde faret til søs. Flere af tjenestemændene på vagtskibet havde haft en interessant karriere. Ved tiltrædelsen af tjenesten ved toldstedet har de udfærdiget et personalia, hvori de beretter om tidligere tjenesteforhold m.v. Her læser man om sejltid i marine og koffardiflåde samt tjeneste i krydstoldvæsenet som krydsskipper eller som krydstoldassistent.

Toldassistent Joachim Bartholin Grumsen beretter således, at han havde været til orlogs på 3 togter som matros i årene 1848-50. Herefter ansat som matros i krydstoldvæsenet og avanceret til krydsbetjent og fra 1855 til krigen udbredt i 1864 været krydstoldassistent på monarkiets vestkyst. Under krigen i 1864 udnyttedes Grumsens kendskab til farvandet langs Slesvigs vestkyst, idet han var ombord på fregatten "Jylland" som "kendtmand" under slaget ved Helgoland.

Under krigen var de af krydstoldvæsenets fartøjer, der ikke indgik i "Hammers flotille", og således medvirkede

ved forsvaret af øerne ved vestkysten af Sønderjylland, blevet overført til København. I 1865 blev 3 krydsfartøjer sejlet fra København til fremtidig tjeneste i området ved Fanø og Manø. I april måned 1865 passerede de 3 toldkrydsere ud gennem Agger kanal. Det ene af fartøjerne Krydsfartøj nr.29 blev ført af krydstoldassistent J. B. Grumsen.

Ved krigsudbruddet i 1864 var Agger kanal ved at sande til og begyndelsen til den nuværende Thyborøn kanal opstået under en julestorm i 1862. Tilsandingen medførte en stærk formindskelse af skibsfarten gennem Agger kanal, hvorfor der opstod et spørgsmål om at reducere skibets besætning. Den 9. oktober 1863 var vagtskibets chef, kontrollør Knudsen, blevet anmodet om at overrække skrivelser til toldassistent Futtrup og rorsbetjent Lund, hvori der meddeltes dem, at de var blevet forflyttet til Hals fra 1. januar 1864. Det blev tillige pålagt toldinspektøren i Thisted at undersøge muligheden af at reducere personalet yderligere.

Efter at vagtskibet havde ligget i vinterhi i Thisted havn, blev skibet den 19. marts 1864 sejlet til sin station ved Agger kanal for ikke mere at vende tilbage til Thisted.

Krigen var udbrudt den 1. februar 1864, og inden længe nærmede krigen begivenheder sig. Den 28. april 1864 skrev kontrollør Knudsen til toldinspektør D. C. Dideriksen i Thisted og udbad sig forholdsordre, hvis fjenden skulle nærme sig kanalen, og det kunne befrygtes, at vagtskibet ville falde i fjendens hænder. Det fremgår af svarskrivelsen, at kontrolløren havde anmodet om 100 rdl. til at afholde udgifter med, hvis skibet skulle sejles ud af kanalen for at undgå beslaglæggelse. Ønsket om beløbet blev ikke imødekommet, og toldinspektøren, der ikke mente, at fjenden vovede sig så nær til Vesterhavet, henstillede til kontrolløren at handle efter bedste konduite.

Den 10. juli 1864 kom der tilbud til herredskontoret i Vestervig om, at fjenden var ved at sætte over Oddesund i egne både, og da kontrollør Knudsen var syg, afsejlede toldassistent Kjær sammen med begge rorsbetjente, og det lykkedes dem at få vagtskibet ud af den stærkt tilsandede kanal. Den 13. juli ankom skibet til København, hvor det blev liggende, medens besætningen rejste hjem.

Skibets forbliven i København var begyndelsen til ændringer i opsynsførelsen ved kanalen. 1. januar 1865 blev det således toldkamret bekendt, at lodsoldermanden ved kanalen fra sine overordnede var blevet forespurgt om muligheden af at indrette plads til en toldassistent og en rorsbetjent om bord på lodsskibet. Den 5. marts 1865 indberettes fra toldkamret, at lodsoldermanden nu har modtaget ordre til at indrette plads i lodsskibet til toldvæsenets personale.

Nu skete der tillige en yderligere reduktion af toldpersonalet, idet kontrollør Knudsen beordredes til tjeneste ved Ribe toldsted, og rorsbetjent Joseph Willadsen blev forflyttet til Hals fra 1. april 1865, medens toldassistent Kjær, der konstitueredes som kontrollør, blev sat til tjeneste på lodsgalieten og tiltrådte den 18. april 1865 sammen med rorsbetjent John Willadsen. De to brødre Willadsen blev dog kort efter afskediget af toldvæsenets tjeneste.

Lodsgalieten lå ikke ved kanalen hele året, og den 15. november 1865 afsejlede skibet til vinterhi i Nykøbing Mors, og toldtjenesten ved kanalen varetoges i vintertiden fra Krik, hvor toldassistent Kjær boede.

### *Toldopsynet ved Thyborøn kanal.*

Efterhånden var Agger kanal sandet helt til, og da Rønkanalen (Thyborøn kanal) i 1868 blev åbnet for skibsfarten, overflyttedes lodserne og toldpers onalet til denne kanal.

Lodsgalieten, der som tidligere nævnt også tjente som hjemsted for toldassistenten og rorsbetjenten, blev året efter udskiftet med et andet fartøj, idet Marineministeriet købte kufgaliet "Harmina" af Thisted, drg. 59,01 tons brutto, hvilket skib under navnet "Thybo-Røn" blev benyttet som fyr- og lodsgaliet til det i 1898 solgtes til købmand J. P. Bach, Vestervig, der imidlertid 3 dage senere solgte skibet til skibsfører Peder Josephsen, Krik.

Skibsfarten gennem Thyborøn kanal tiltog, og snart opstod der behov for en rorsbetjent mere, idet toldassistenten ofte manglede en medhjælper til at ro båden og til at deltage i undersøgelsen af skibene, når den ene rorsbetjent, han havde til disposition, var afgivet til toldledsagelse af skibe, hvis luger ikke kunne toldforsegles, eller førte opsyn ved skibe, der skulle lægtes for at kunne passere over fjordgrundene inden for kanalen.

Der foreligger i kopibøgerne på toldkamret en del oplysninger om skibsfarten gennem Thyborøn kanal i de første år efter dens åbning:

År	Indgående skibe	Tonnage	Udgående skibe	Tonnage
1868	84	1111 cl	187	2525 c l
1869	31	448 cl	103	1605 cl
1870	189	2415 cl	273	4521 cl
1871	226	- cl	304	- cl

cl commercelæster (1 cl = 2 registertons)

Fyr- og lodsgalieten havde station ved kanalen fra midt i marts til midt i november, og i dette tidsrum var toldpersonalet også om bord. I forbindelse med spørgsmålet om ansættelse af en rorsbetjent mere forespurgte Generaldirektoratet for Skattevæsenet hos Marineministeriet om der var mulighed for at forlænge fyr- og lodsgalietens ophold ved kanalen, hvilket ministeriet under hensyn til forholdene på stedet ikke kunne imødekomme.

Ministeriet foreslog derimod, at toldpersonalet i lighed med lodserne stationeredes i Thyborøn i den tid, hvor skibet ikke var på station. Dette forslag blev imødegået af toldinspektøren i Thisted i en skrivelse til Overtoldinspektoratet for Nørrejylland.

Det anføres heri, at det er en selvfølge, at Thyborøn, hvis forholdene iøvrigt tillod det, var at foretrække som vinterstation fremfor andre steder, idet kontrollen på grund af den kortere afstand kunne udøves hurtigere og til mindre gene for skibsfarten. Når toldinspektøren imidlertid ikke kunne gå ind for at stationere toldpersonalet i Thyborøn skyldtes dette, at det ikke i de få huse, der var tilbage af Thyborøn, ville være muligt at skaffe beboelse til personalet og dets familier. Det var således i den af toldassistent Kjær til toldinspektøren afgivne udtalelse anført, at en stor del af befolkningen i Thyborøn siden gennembruddet var flyttet på grund af den stadige frygt for, at en oversvømmelse forårsaget af vinterstorme skulle borttage de sidste rester af byen. Toldinspektøren anfører i denne forbindelse, at den tilbageblevne del af befolkningen faktisk søger omunderstøttelse for at

fraflytte stedet. Under sådanne forhold, hvor livsfare kan være tilstede, anser toldinspektøren det for betænkeligt at anvise toldpersonalet ophold i Thyborøn.

Det nævnes endelig i skrivelserne, at lodserne ikke har deres familier boende i Thyborøn, men har vagthold på 2 mand i 8 dage ad gangen i Thyborøn, medens familierne bor i Agger eller Krik og at lodsoldermanden er bosiddende i Randrup.

Af andre muligheder for vinterstationering af toldopsynet nævner toldinspektøren Kobberød eller Harboøre.

Det første sted har den fordel, at der er en stor landsby, Vestervig, ikke langt derfra, hvor livets fornødenheder altid kan erholdes, og iøvrigt er det en frugtbar og velbebygget egn, medens Harboøre ligger i en mager og tyndbefolket egn, hvor livets ophold for folk, der lønnes af staten, vistnok vil blive noget dyrt. Om placeringen af toldopsynet i Kobberød kan læses i et følgende afsnit om toldstationen i Kobberød.

I 1872 søgte toldassistenten igen om ansættelse af en rorsbetjent, idet tjenesten var meget anstrengende for de to mand, der udgjorde opsynspersonalet, og nu imødekommes ønsket, idet toldinspektøren i Thisted bemyndiges til at antage sømand Anders Josephsen, der boede i Krik, som rorsbetjent med en årlig lønning af 200 rdl.

Toldopsynet bestod herefter af 3 mand, der forrettede tjeneste på samme skib som lodserne, men denne ordning ændredes i 1881. Fra skibsfartens side var der blevet udtrykt ønske om udlægning af et selvstændigt toldvagtskib, hvilket skete i 1881.

Det nye toldvagtskib, der hidrørte fra krydstoldvæsenet, ankom til Thisted havn den 22. april 1881 fra Odense, og næste dag afsejlede det til Thyborøn kanal med lods Jens Hedegaard, Thisted, om bord. Skibets størrelse var 25 registertons med et dybgående på 7 fod.

Ligesom fyr- og lodsgalieten var toldvagtskibet stationeret ved kanalen fra 15. marts til 15. november, og ved gennemgang af den af Thisted lodserne førte journal kan skibets afgang fra og ankomst til Thisted havn følges år for år.

I 1896 blev vagtskibet ombyttet med krydsfartøj nr. 13. Dette fartøj, hvis bilbrev (byggeattest) er udstedt i 1876, ankom fra Odense til Thisted den 13. marts 1896 ført af krydstoldassistent Olsen, der samme dag afsejlede til Odense igen med det hidtidige vagtskib.

Den 15. marts 1896 afgik det nye vagtskib til Thyborøn kanal med toldassistent Vorm som fører og med lods Niels Rosenberg om bord, og dette skib benyttedes derefter til 1903. Da blev det udskiftet og efter anmodning fra krydstoldinspektoratet bortsolgt ved offentlig auktion i Thisted den 7. januar 1904. Den højestbydende blev købmand Chr. Sørensen, Thisted, med 1455 kr., hvortil kom 12½ pct. i omkostninger.

Det nye og sidste vagtskib ved Thyborøn var det tidligere krydsfartøj nr. 17, der hidtil havde været stationeret i den nordlige del af Lillebælt.

Det fremgår af staminventarieliste for fartøjet, at det er bygget i 1891 i Odense af skibsbygmester N. P. Hansen. samt at drægtigheden er 23,76 tons.

En gennemgang af inventarlisten giver mange interessante oplysninger om et krydsfartøjs udrustning

samt bevæbning, der for dette fartøjs vedkommende omfattede:

- 2 stk. 1-pundige kanoner af jern
- 1 stk. riffel og
- 2 stk. huggertter med skede og livgehæng.

Riflen og de to huggertter er ifølge notat i listen overført til Thisted toldkammer, og disse våben er formentlig identiske med de, som toldkammeret i 1911 afsendte til toldinspektør L. F. Pape i København til opbevaring på toldmuseet.

Krydsfartøj nr. 17, der nu hed toldvagtskib "Thyborøn", anvendtes indtil stoppepligten ved Hals og Thyborøn ophævedes den 1. maj 1911. Det medførte oprettelse af toldopsynsmansposter langs Limfjordens kyster, bl.a. i Thyborøn, Oddesund N, og i Visbyaa. Posten i Thyborøn blev henlagt under Lemvig toldsted, således at grænsen mellem Lemvig og Thisted tolddistrikter fremtidig blev Thyborøn kanalens nordlige bred.

Men lad os vende tilbage og se, hvad der blev af vagtskibet. Det lå i Thisted havn, idet det ikke som sædvanligt var kommet på station i midten af marts måned 1911.

Der meldte sig hurtigt en køber til skibet, idet skibsmægler M. Lund, Thisted, forespurgte om skibet kunne købes underhånden, men fik det svar, at det skulle sælges på offentlig auktion, der fandt sted den 20. juli 1911. Den højstbydende blev cand. Lunn, Nykøbing Mors, med 4.200 kr. Efter at budet i henhold til konditionerne var approberet af generaldirektoratet udstedtes der den 1. august 1911 på Thisted toldkammer skøde på skibet til det ansvarlige interessentskab "Limfjordsøsterskompagniet", Nykøbing Mors. Under navnet "Skum" var det derefter hjemmehørende i Nykøbing Mors, indtil det i 1920 blev solgt til direktør Harald Plum, København, hvorefter det fik navnet "Villemoes".

Ved auktionen i Thisted solgtes endvidere toldstationens jolle og pram, medens motorbåden overførtes til Aalborg toldsted.

#### *Tjenesten på vagtskibet.*

Når der skal fortælles om tjenesten på vagtskibet ved Agger og senere ved Thyborøn kanal, må man erindre, at skibet ikke var på station hele året, men blev inddraget midt i november måned og atter udlagt i midten af marts måned, såfremt isen ikke hindrede dette.

I vinterperioden, hvor opsynet var stationeret i land, blev dets virksomhed i 1874 udvidet til også at omfatte kontrollen med forstrandene i Randrup, Kobberød og Helligsø. Det fremgår iøvrigt af budgettet for 1873/74, at der fandtes et årligt beløb på 20 rdl. til befordring af toldopsynet til Thyborøn kanal i den tid, hvor fyr- og lodsgalieten var inddraget. Det må således antages, at toldopsynet har haft en båd liggende ved kanalen om vinteren og er blevet befordret ud til denne pr. hestekøretøj.

I marts måned, når vagtskibet, der lå i Thisted havn, skulle udlægges igen, afrejste toldassistenten til Thisted for at lede klargøringen af skibet, således at dette kunne være på sin station den 16. marts.

Den dreng, der for sommeren var forhyret som kok om bord, mødte i Thisted, medens rorsbetjentene forblev hjemme og varetog tjenesten og først gik om bord, når

vagtskibet ankom til Kobberød fra Thisted for derefter at afgå til kanalen.

I Thisted blev der antaget lokale søfolk til hjælp ved tilrigning og klargøring samt som besætning på turen fra Thisted til toldstationen i Kobberød. Omkring århundredskiftet var den daglige betaling til disse søfolk 3 kr. Der medvirkede 4 mand i Thisted, og heraf fulgte 2 mand med skibet til Kobberød, hvorfra der ydedes dem rejsepenge tilbage til Thisted med 2 kr. 50 øre pr. mand.

Imidlertid vil vi skruer tiden tilbage til året 1863. Omkring den tid var Agger kanal som tidligere nævnt ved at sande til og Thyborøn kanal endnu ikke sejlbar. Skibsfarten var derfor aftaget meget, og toldkammeret var derfor af den opfattelse, at man kunne spare vagtskibet og passe tjenesten fra land mod, at der anskaffedes en større båd. Dette forslag blev imidlertid ikke gennemført og vagtskibet blev udlagt som sædvanligt.

I 1865 var toldopsynet stationeret om bord på fyr- og lodsgalieten ved Agger kanal og fra 1868 ved Thyborøn kanal, og den båd, som toldopsynet benyttede ved inkvireringen af forbi passerende skibe, lå fortøjet til lodsskibet. I stormvejr var det imidlertid vanskeligt at holde båden klar af skibet, hvorfor toldopsynet anmodede om, at lodsskibet måtte blive indrettet således, at båden kunne tages om bord.

Hvadenten skibene blev bordet fra vagtskibet eller fra land, medførte det drøje og trættende roture for personalet. Det var derfor af stor betydning, at bådene var velegnede til formålet, og i årenes løb fandt der flere udskiftninger sted af bådmateriellet. I en af ansøgningerne om fornyelse af en båd omtales, at båden er for lille, således at personalet i hårdt vejr ustandselig måtte øse båden. Den største begivenhed på dette område var utvivlsomt, at der i 1907 efter personalets forslag anskaffedes en motorbåd, der kostede 1950 kr.

Ved Thyborøn kanal hændte det af og til, at skibe, der skulle ind i fjorden, stak for dybt til at passere fjordgrundene inden for kanalen, og i sådanne tilfælde måtte en rorsbetjent om bord på skibet for at føre kontrol med overlosningen fra skibet til det eller de mindre fartøjer, der assisterede ved lægtingen.

Ligeledes skete det flere gange, at skibe grundstødte i eller ved Agger og Thyborøn kanal. I sådanne tilfælde måtte der også en rorsbetjent om bord på det grundstødte skib for at føre kontrol med overlosningen til andre skibe eller være toldvagt om bord, såfremt skibet ikke kunne toldforsegles.

Natten til den 7. januar 1869 grundstødte således det engelske dampskib "Jutland" i Thyborøn kanals munding. Skibet var på vej fra London og Grimsby til København med en ladning kul og stykgods. Det kom imidlertid afgrunden og ankrede derefter op i kanalen. Da toldforsegling af skibet ikke kunne foretages, beordredes toldassistent Kjær til at ledsage skibet ind i Limfjorden, men denne ordre ændredes senere til, at rorsbetjent Andersen skulle opholde sig dag og nat om bord og ledsage skibet til første toldsted, når det gik ind i fjorden.

Når rorsbetjenten således var afgivet til ledsagelse af skibe, var toldassistenten alene tilbage på fyr- og lodsgalieten bortset fra lodserne.

I april 1870 anmodede toldassistent Kjær forgæves om af få en rorsbetjent mere eller tilladelse til at antage en pålidelig mand til at ro båden, idet rorsbetjent Andersen

meget af tiden var fraværende, idet han ledsagede dampbåden "Dwina" eller tjalken "Alpha" til Lemvig. Disse skibe transporterede opbjerget gods fra bundstedet af den ved Harboøre i 1868 indstrandede russiske dampfregat "Alexander Newsky".



Toldvagtsskibets motorbåd, der blev anskaffet i 1907.  
Personerne på billedet er antageligt (fra venstre mod højre):  
toldrørsbetjentene Grumsen og Schönheinz, toldassistent Dupont.

Skibsfarten tiltog gennem kanalen, og i 1872 blev sømand Anders Josephsen som tidligere nævnt antaget som rørsbetjent, og toldopsynet bestod herefter af en toldassistent og to rørsbetjente. Da der i 1881 blev udlagt et selvstændigt toldvagtsskib, blev besætningen forøget med en dreng som kok.

Det er tidligere omtalt, at toldopsynet bordede alle skibe, der passerede Agger og senere Thyborøn kanal for at kontrollere skibenes papirer, ladning samt proviantbeholdning m.v.

De indgående skibes luger m.v. blev toldforseglet, og hertil anvendte man oprindelig bændler, men senere gik man over til at bruge ståltråd, der blev trukket over lugerne og fastgjort ved hjælp af specielle søm, der dækkedes af laksegl. Lakken til forseglingen opvarmedes i små petroleumslamper.

Denne metode var besværlig, men dertil kom, at det på de mange især mindre skibe, der passerede ind gennem kanalen og under sejladsen i Vesterhavet havde været overskyttet på dækket, var yderst vanskeligt at få toldforseglingen til at holde fast på det våde træværk. I 1879 fik toldopsynet derefter lov til at anvende en plombertang, idet man anså plombering for at være mere formålstjenlig.

I årenes løb konstaterede toldopsynet en lang række overtrædelser, især vedrørende:

- a. forstukne varer
- b. varer, der var forsvundet under skibets sejlads mellem afgangstoldstedet i Limfjorden og vagtskibet (f.eks. joller) og
- c. skibe, der ikke overholdt stoppepligten og sejlede forbi vagtskibet -

Som illustration skal anføres nogle enkelte af de rapporter, der har foreligget.

Den 11. juni 1868 indberettedes således til toldkammeret i Thisted, at toldopsynet ved inkvirering for udgående af et skib hjemmehørende i Kristianssand konstaterede, at der manglede en pram på skibet. Ved undersøgelse i sagen opklaredes, at prammen formedelst 15 rdl. var blevet solgt til en færgemand i Limfjorden. Toldassistenten udfærdigede herefter en rapport, og overtrædelserne blev straffet.

I maj måned 1870 undlod en Varde-skipper at stoppe, da han gennem Thyborøn kanal var på vej til Lemvig. For denne forseelse blev der nedlagt påstand på en bøde af 30 rdl., som dog efter skipperens ansøgning blev nedsat til 5 rdl. Det er iøvrigt betegnende, at så godt som alle toldrapporter affødte ansøgninger fra "synderne" om eftergivelse eller nedsættelse af bøderne.

I august måned 1878 inkvireredes en galease fra Nykøbing Mors kommende fra England med en ladning kul bestemt til skibets hjemhavn. Ved undersøgelsen af skibet fandt toldopsynet følgende varer, der ikke var blevet angivet:

- 6 par kopper
- 6 tallerkener
- 1 ølkande
- 1 ragoutfad med låg
- 1 ragoutfad uden låg
- 1 thepotte
- 1 pose indeholdende ca. 8 pund sukker.

I vore dage, hvor smuglerier har et helt andet format - f.eks. af store partier cigaretter og spiritus - vil et sådant smugleriforsøg synes ubetydeligt, men på den tid var et sådant tilfælde en alvorlig sag, som straffedes med lovens strengthed.

Tjenesten på den afsides post, hvor hav og fjord mødes, var anstrengende og toldstedets kopibøger udviser mange fremsendelser af ansøgninger fra toldassistenter og rørsbetjente, der søgte væk fra stedet. Hertil kommer, at der utvivlsomt har været store problemer for tjenestemændenes familier med hensyn til tilpasning og indlevelse i de lokale forhold. Før bygningen af toldstationen i Kobberød boede personalet i Krik og for tilflyttere fra andre egne af landet har det sikkert ikke altid været nemt at komme i kontakt med den lokale befolkning. I et lille landsbysamfund i Vestjylland ser man jo altid sine folk an, og denne proces kan godt have taget lang tid og har vel ikke mindst gjort det, når det drejede sig om tilflyttede tjenestemænd.

Tjenesten på toldvagtsskibet var ikke helt ufarlig. Roturene mellem vagtskibet og de forbipasserende skibe foregik i den kraftige strøm i kanalen og ofte i hårdt vejr med høj sø. I 1889 kunne en sådan rotur nær have kostet to menneskeliv. Rørsbetjentene Grumsen og Christensen kæntrede med båden undervejs til skonnerten "Stirling" af København, hvis mandskab reddede de to mand, og derefter af toldkamret blev indstillet til en dusør på 50 kr. af toldkassen.

Vagtskibet havde oprindelig ligget til ankers ved kanalen, men i de seneste år før afviklingen af toldopsynet ved Thyborøn, lå det forøjet ved broen ved "Store Kabe", og under inkvireringen benyttedes den i 1907 modtagne motorbåd. I 1905 fremkom toldassistent Henriksen med et forslag om at erstatte toldvagtsskibet med et vagthus på Aggertangen, men dette forslag blev ikke gennemført.

I de seneste år overvejedes det at lade en af de i Lemvig stationerede redningsdampere bugserer toldvagtsskibet mellem Thyborøn og Thisted og dette praktiseredes f.eks. i 1909. Herved sparede man at tilrigge vagtskibet fuldstændigt, idet der ikke var anvendelse for sejlføring, når skibet først var kommet på stationen ved kanalen og forøjet ved "Store Kabe".

Tiden var imidlertid ved at løbe fra den usmidige ordning med at skibene skulle afbryde sejladsen ved kanalen for at lade sig undersøge og toldforsøge. Om vinteren, når skibet var inddraget, var stoppepligten således meget generende for de fiskekuttere, hjemmehørende i Lemvig, som lossede deres fangster ved en anløbsbro i Thyborøn kanal. Det var før anlæggelsen af Thyborøn havn.

Fiskekutterne var nemlig nødsaget til at sejle op til toldstationen i Kobberød for at blive inkvireret, og det kunne i dårligt og usigtbart vejr være en meget besværlig tur i det grundede farvand. Det medførte, at flere fiskeskippere fra Lemvig, Harboøre samt Lyngby (Thy) søgte Generaldirektoratet for Skattevæsenet om tilladelse til om vinteren, når vagtskibet var inddraget, at losse fisk i kanalen uden først at anløbe toldstationen.



*Toldstationen i Kobberød. Originalbilledet tilhører Egnshistorisk Samling for Sydthy kommune.*

I 1899 bemyndigedes Thisted toldkammer til at udstede disse tilladelser til fiskerne på betingelse af, at losningen af fisken fandt sted på nordsiden af kanalen ved lodsstationen, men året efter udvidedes bemyndigelsen således, at toldkammeret også kunne tillade losning på sydsiden af kanalen, hvor nu Thyborøn havn er anlagt.

Den næste reduktion af stoppepligten fandt derefter sted ved cirkulære samling 3/1902. Ved denne ophævedes fiskekutternes pligt til at stoppe for ind- og udgående, når de ankom fra eller afgik til fiskeri uden at medføre toldpligtige varer eller uden at have anløbet udenlandsk havn. I tilfælde af, at kutterne havde sådanne varer om bord eller kom fra udenlandsk sted, skulle skipperne markere dette ved signal til toldvagtskibet. Herfra stammer formentlig den praksis, at fiskekutterne, når de ankommer fra udlandet, sætter "toldflag". Det blev ved cirkulære bestemt, at toldopsynet skulle afgive indberetning til toldkammeret, hvis man på grund af mistanke til en fiskekutter ved signal med standen forlangte, at fiskekutteren skulle stoppe for at blive undersøgt.

#### *Toldstationen i Kobberød.*

I Kobberød på Thykysten - over for Thyborøn kanal - ligger på toppen af den høje skrænt ned mod stranden en lang rødstens ejendom, hvor tidligere personalet på vagtskibet boede. Huset har senere i en årrække været anvendt til landbrugsformål og er i de seneste år ombygget til helårsbebyggelse.

Fra pladsen vest for huset er der som følge af stedets høje beliggenhed, i klart vejr en storslået udsigt mod Vesterhavet, Aggertangen, Thyborøn by, Rønland med fabrikken "Cheminova" samt mod syd over Nissum bredning med Hardsyssel i det fjerne.

Denne bygning kaldes af egnens beboere for "Toldhuset", og i dette afsnit vil blive fortalt om huset, der officielt betegnedes som "Toldstationen i Kobberød".

Mandskabet på vagtskibet ved Aggerkanalen boede oprindeligt i Krik, men i den del af året, hvor skibet var inddraget, var det upraktisk at føre kontrollen fra Krik. Da farten begyndte på Thyborøn kanal var det imidlertid meget uhensigtsmæssigt med den lange transport fra Krik til kanalen og omvendt.

Kysten ved Kobberød viste sig at være den bedst egnede til placering af en toldstation, idet de lavvandede fjordgrunde beskytter stranden, således at det i hårdt vejr er muligt at få en båd ud fra den åbne strand.

Efter forhandlinger med gårdejer Niels Mikkelsen i Kobberød i 1872 udarbejdede toldkammeret i Thisted en skitse baseret på det boligareal, som toldassistenten og de to rorsbetjente havde i deres hidtidige boliger, og som de betalte med henholdsvis 40, 25 og 18 rdl. årlig.

Gårdejer Mikkelsen fremsatte derefter et tilbud lydende på opførelse af en bygning til udlejning til toldvæsenet mod en årlig leje af 275 rdl. men da en anden gårdejer samt en af egnens købmænd også kunne tænke sig at give tilbud, reduceredes lejekravet senere til 240 rdl årlig.

I 1873 afsluttedes derefter forhandlingerne med gårdejer Mikkelsen om, at han skulle opføre bygningen og udleje den til toldvæsenet. Den 1. november 1873 var bygningen færdig, men der manglede endnu en brønd. Man kunne imidlertid flytte ind.

Toldstationen blev forsynet med en flagstang samt en signalmast, og på stranden neden for den stejle skrænt blev der anlagt en landingsbro. Senere blev der anlagt et slæbested til brug ved ilandtagning af bådene.

#### *Toldstationens nedlæggelse.*

Ved skrivelse af 2. marts 1911 meddelte Overtoldinspektoratet for Nørrejylland, at Generaldirektoratet var sindet at ophæve stoppepligten ved fjordens indsejlinger fra 1. april 1911.

Udlægningen af skibet i marts måned blev herefter stillet i bero, og tjenesten blev varetaget direkte fra toldstationen som om vinteren. Den 1. maj 1911 bortfaldt så stoppepligten, og toldstationen skulle nedlægges.

Motorbåden blev overført til Aalborg, vagtskibet og robådene blev solgt ved offentlig auktion. På selve toldstationen blev flagstang, signalmast, landgangsbro m.v. solgt underhånden.

Personalet blev forflyttet pr. 1. juli 1911. Toldassistent Dupont til Aarhus, rorsbetjent Schönheinz til København og rorsbetjent Grumsen til Rørvig under Nykøbing S. Toldstationen var tom.

Nutidens skibe passerer ind og ud af Thyborøn kanal uden at skulle stoppe op for toldkontrol. Kun den gamle bygning i Kobberød "Toldhuset" er et synligt minde om tidligere tiders kontrol med skibsfarten ved kanalen mellem hav og fjord.

Kilde: arkivmateriale på Thisted distriktstoldkammer. Nu afgivet til Landsarkivet i Viborg. Thisted Amtssavis, div. årgange.

(Kilde: Historisk Årbog for Thy, Mors og V. Hanherred 1977, side 35-57).