

blive fuldført, vil det være nødvendigt at stride til en Omorganisation af Opfyndningsholdene i dette Distrikt. Man tror imidlertid ikke, at det vil være nødvendigt eller engang tilraadeligt af Hensyn til Terrænets eventuelle Inddragelse under den projekterede Frihavn, allerede nu at organisere det som et andet Havnedistrikt med Toldkammerbygning, Pakhuslokalteter, Regnskabsfører m. v., men man antager det for rigtigst for Tiden at indskrænke sig til at begjære den Forøgelse af Opfyndningsstyrken i Henseende til Antal og Art af Funktionærer, som en betryggende Toldbehandling og Forretningsførelse i det Hele fordrer, medens derimod Stibenes Ind- og Udklarering og de indførte Varers Toldberigtigelse indtil videre vil kunne foregaa som hidtil paa Toldboden. Medens Opfyndningsstyrken som bemærket for Tiden bestaar af en Strandkontrollør (Toldassistent) og 2 Koersbetjente, maa man anse det for nødvendigt, at der i Kalkbrænderiernes Distrikt fremtidig stationeres 1 Kontrollør, 2 Assistentter og 1 à 2 Koersbetjente.

Landdannelserne og Havneanlægene have derhos paa anden Maade forøget Arbejdet for Toldstedet, idet Patrouillevæsenet har faaet en mere udstrakt Virksomhed, hvortil kommer, at der, efter at Kvarantænevæsenet er lagt direkte under Toldvæsenet, ogsaa i saa Henseende maa føres Kontrol med Stibe, der løbe ind i den nye Havn og andesteds i Distriktet.

Toldstedets Patrouille og Forseglingsvæsen i Forbindelse med Kvarantænejenseten har derved faaet et saadant Omfang og Betydning, at Overledelsen deraf bør være underlagt en selvstændig Chef med den Autoritet, som den høiere Embedsstilling giver. Af de 2 begjærede Kontrollører vil altsaa den ene faa stadig Tjeneste i Kalkbrænderi-Distriktet, medens Ledelsen af Patrouillevæsenet vil blive underlagt den anden.

Da den stedfindende Udvidelse af Aarhus Havn, hvorved den til Bosning bestemte Bolværksstrækning forøges med ca. 2000 Fod og den hele Vigilancestrækning med ca. 2900 Fod, efter alt Foreliggende maa antages at blive færdig og Terrænet overgivet til Brug næste Aar, ville de nu til Toldstedets Viaadighed staaende Kræfter til den Tid blive utilstrækkelige. Allerede nu kan Overopfyndet tun med store Anstrengelser føres nogenlunde tilfredsstillende med 2 Kontrollører, af hvilke den ene er bundet ved Varebehandlingen fra Pakhuset, medens den anden i Forbindelse med Expeditionen i Kontoret af de Havnejenseten vedkommende Papirer skal varetage Kontrollen med Losjen og Laden samt Toldbehandlingsarbejdet ved

Bolværkerne, der for Tiden have en Udstrækning af over 4000 Fod, have Opfyndning med Tjenesten paa den et Kvarters Gang fra Toldboden beliggende Jernbanestation og endelig føre Tilsyn med Brænderikontrollen.

Det turde være indlysende, at en Forøgelse af denne Kontrollørs Arbejde ikke kan finde Sted, og den nærførelse betydelige Udvidelse af Havnen vil derfor nødvendigvis kræve Ansættelse af en 3die Kontrollør ved dette, Landets næststørste Toldsted.

Da Jernbanen mellem Nykjøbing p. J. og Gjedser og Dampskibsforbindelsen mellem Gjedser og Warnemünde blev aabnet for Færdjelen fra 1ste Juli 1886, blev det nødvendigt at oprette en Kontrolpost der, som midlertidig etableredes under Nykjøbing Toldsted og overdroges 1 Toldassistent med Assistanse af 2 Funktionærer, hvoraf 1 fast, medens 1 afgaves fra Toldstedet midlertidig. I de to Aar fra Banens Aabning den 1ste Juli 1886 til 30te Juni 1888 er Routen benyttet af 13,790 Rejsende hvidfra, der medførte 8,340 Stykker garanteret Rejsegods, hvoraf efterfaas og berigtigedes 1,112 Stykker, medens Resten forsendtes under Toldlukke; desuden indkom 22,254 Stykker Fragtgods (foruden betydelige Mæsker Postgods), hvoraf efterfaas og berigtigedes 7,378 Stykker, medens Resten forsendtes under Toldlukke. Af de mere betydelige Udførselsgenstande er udført: 114 Heste, 1990 Stkr. Hornvæg og Kalve, 6020 Svin og 1,182,731 Pd. fersk Fisk. Ved Siden af den med de daglig antkommende og afgaaende Dampskibe og den herved foranledigede ovenangivne Expedition samt Revisionen af den af de Rejsende medførte Haandbagage, er der ogsaa foresaldet enkelte Expeditioner af Stibe i indemrigt og udenrigt Fart. Foruden de i regelmæssig daglig Fart mellem Gjedser og Warnemünde gaaende Post- og Passagerdampskibe vedligeholdes en ugentlig Fart mellem nævnte Steder af det i Hovedet hjemmehørende til Fragtfart og Kreaturtransport indrettede Dampskib „Dr. Fr. Whitte“, hvorved Udførselen af Kreaturer endnu dog er noget indskrænket, paavirket af Forbudet mod Indførsel af levende Svin til Dyssland. Ligesom det maa antages, at der vil udvikle sig en lokal Trafik ved selve Stationen med Handelsetablissementer for det nærmeste Op-land, der vil forøge Trafiken udenfor den egentlige regelmæssige Trafik med Warnemünde, saaledes vil denne sidste utvivlsomt stadigt tiltage i Betydning, og det vil derfor være nødvendigt, at der her som ved de andre Punkter i Landet, hvorfra og hvortil en betydelig og stadig Trafik have med Ud-