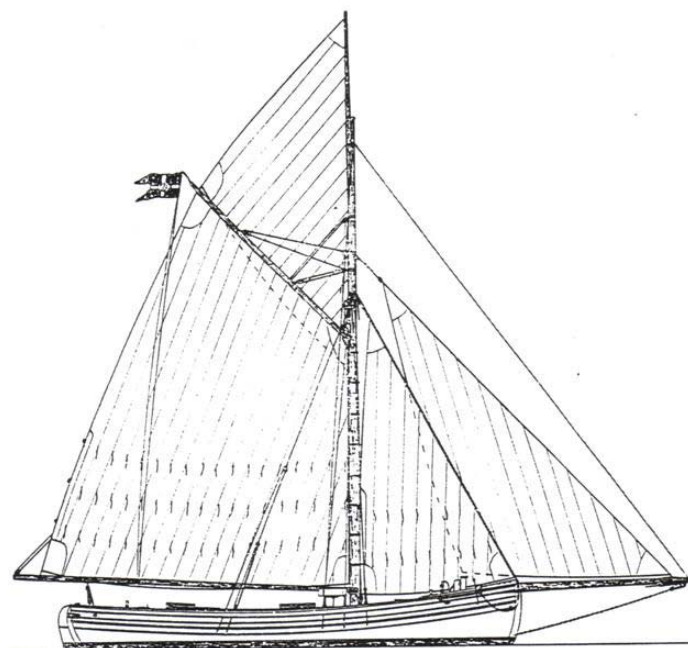
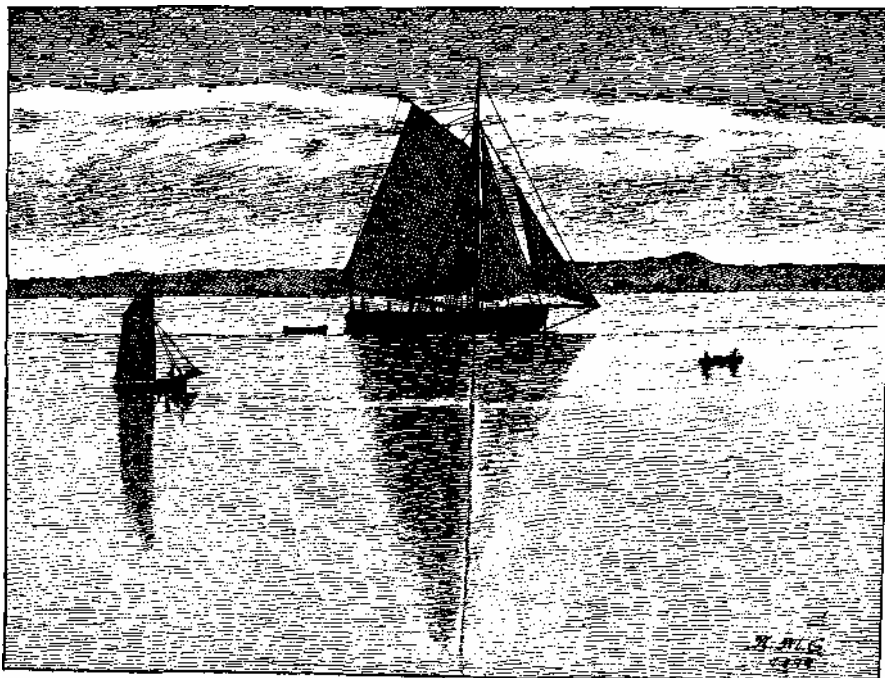




Krydstoldjagten i Skive

**Den selvejende institution krydstoldjagt nr. XXVII
Ejgil Brun Kristensen
Skive 2008**

Krydstoldvæsenet



Om told og afgifter

Told er oprindelig betegnelsen for enhver afgift, der pålagdes personer eller varer, der passerede en vej, en bro, et sund eller en grænse til en by - eventuelt gennem en byport - en provins eller et land.

Told blev ofte opfattet som betaling for en ydet tjeneste, som f.eks. vedligeholdelse af en vej, en bro eller beskyttelse under rejsen. En sådan slags told spillede en stor rolle i middelalderen og de efterfølgende århundreder, men blev i løbet af 1800-tallet afskaffet, da Europas talrige fyrstedømmer efterhånden blev forenet til nutidens større nationale enheder. I et land som England kan man dog stadig opleve at skulle betale bropenge, og især i Sønderjylland kan man stadig ved landevejene træffe små toldboder placeret på steder, hvor man langt op i 1800-tallet passerede toldgrænser mellem de talrige små hertugdømmer, amter og enklaver.

Også i tidligere tider var priserne på f.eks. spiritus, tobak, silke, kød - ja, alle slags daglige fornødenheder - forskellige på de to sider af en administrativ grænse. Et land, en by eller en provins havde måske told og afgifter, der var forskellige fra naboens, hvorved smugleri på tværs af grænsen blev lønsomt. Et fænomen der heller ikke er ganske ukendt i dag. For at udligne sådanne prisforskelle blev der pålagt varer en afgift, en told, ved indførsel, og loven krævede, at denne afgift blev betalt.

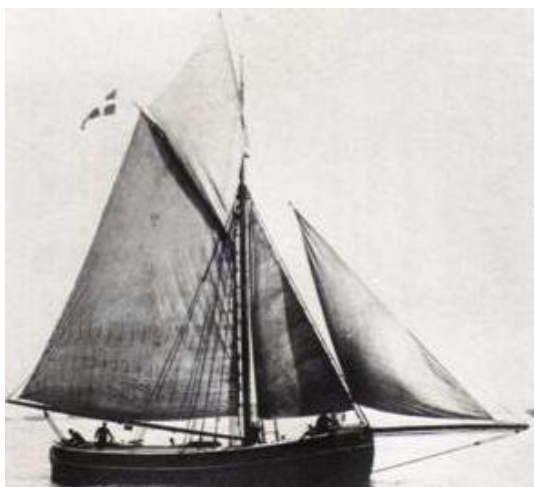
Før det danske vej- og jernbanenet blev udbygget i sidste halvdel af 1800-tallet, foregik næsten al ind- og udførsel af varer med skib. Ørækken langs det danske vadehav skabte læ for talrige små ladepladser, mens kysten fra Blåvandshuk til Skagen, ja selv fra Skagen sydpå til Ebeltoft var udlignet og havnefjendsk. De indre danske farvande bød på langt rigere mulighed for at skibene uden større

vanskelighed, kunne lande deres varer næsten hvor som helst. Købstæderne voksede frem på de steder, hvor kombinationen af havn, vejnet og opland var gunstig, men ligesom vi i dag har talrige vej- og stationsbyer liggende midtvejs i det gamle »bynet«, lå ladepladserne helt op til århundredskiftet med ringe afstand langs de danske kyster. De mange små sejlskibe, der sørgede for samhandelen mellem de danske landsdele indbyrdes og med de omgivende lande, havde ringe dybgang, og næsten enhver kyst kunne besejles. Enten landede man på åben strand eller ved en simpel badebro, og siden måske en dampskibsbro, ofte anlagt ved den lokale købmandsgård, der varetog omsætningen til det bagvedliggende bondeland.

Denne fligede kyst med alle sine landingsmuligheder måtte bevogtes, hvis stat og konge skulle gøre sig håb om at få de nødvendige afgifter til rigets styrelse og kriges førelse. Også i Danmark går en eller anden form for toldvæsen langt tilbage i middelalderen, men først Christian den Fjerde sætter tingene i system og udsteder i 1632 »Ordinans om Toldens Oppebørsel«. Allerede mod 1600-tallets slutning indsættes de første toldkrydsskibe i kontrollen med handelen langs de danske kyster, toldetatens flåde udvides i løbet af 1700-tallet, men først i 1824 skaber Frederik den Sjette Krydstoldvæsenet.

Krydstoldvæsnets skibe

Ved Krydstoldvæsnets oprettelse måtte man enten leje eller købe brugte fartøjer, og flåden bestod i de første årtier af en ret broget flok af skibe på omkring 5-15

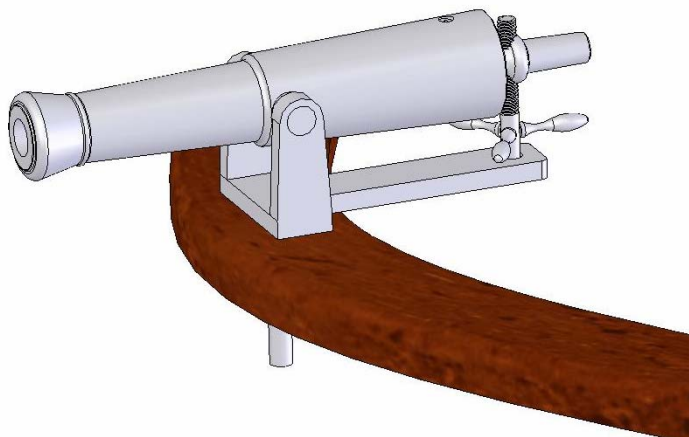


bruttoregisterton (BRT). I 1846 havde østkysten 22 fartøjer, vestkysten 15. Fra 1836 begyndte man at bygge egne skibe hos en skibsbygger i Falsled, der byggede tre 16 t både, mens Dyreborgs værft i Fåborg fra 1842-1853 byggede 20 skibe i henholdsvis 6-og 20 t-klassen. Som diagrammet viser, fortsatte byggeriet efter 1853 på forskellige »Østersøværfter« - fra 1862-70 i Nysted med ti nybygninger - for fra 1878 til 1900 helt at overgå til N. F. Hansens skibsværft i Odense, der

foruden inspektionsskibet »Argus« byggede ca. 20 skibe - indbefattet fire i 1876-1877 på sit tidligere værft i Kerteminde. Byggeriet foregår fra 1870-1900 forholdsvis jævnt med gennemsnitlig en nybygning om året. Størst er byggeaktiviteten i årene imellem krigen i 1848 og 1864. Mens Fåborgværftet overvejende byggede skibe på henholdsvis 6 og 20 BRT, ligger Odenseværftets gennemsnitlige tonnage på 25 BRT. Krydstoldfartøjerne bliver således både større og mere velindrettede og udvikler sig til veldefinerede skibstyper. I 1890 bestod krydstoldvæsenet af 29 jagter og 1 inspektionsfartøj. Inspektionsfartøjet var skonnerten Argus, der kontrollerede de enkelte krydstoldjagter og deres besætninger.

Krydstoldjagterne var udrustet med falkonetter, et mindre antal geværer, pistoler og sabler. Om brugen af falkonetterne hedder det: Når krydstoldofficeren

ombord i en toldkutter agter at borde et skib, hejser de, foruden det kongelige toldflag under gaffelen, standeren, med indskriften Kongelig Toldkrydser, på stortoppen. Har signaliseringen ikke den tilsigtede virkning, har krydstoldfartøjerne ordre til at benytte deres falkonetter, først med løse skud og har det ikke den ønskede virkning, så med skarpe skud og forfølgning.



3D model af falkonet efter originaltegning. EBK

Om beskydning hedder det, i en instruktion for krydstoldvæsenet 1860, at dersom skibet ikke drejer bak, skal der affyres to løse skud, derpå et skarpt, dog således rettet, at hverken skib eller besætning træffes. Dersom dette forblev uden virkning, skulle rapport afgives, såfremt skibets navn var kendt. I modsat fald skulle forfølgelsen fortsættes indtil omstændighederne tillod at fartøjet kunne bordses.

Krydstoldjagt nr. XXVII

Krydsjagt XXVII var en af de senest byggede krydsjagter, men den adskilte sig ikke videre fra de foregående. Skibet blev leveret i 1890 som det fjortende skib fra N.F.Hansens værft i Odense. Som alle dets andre søsterskibe blev det blot et nummer; på skibet påført i romertal, No. XXVII, på tryk og i skrift med arabertal No. 27.

Skibet var en fortrinlig sejler og et stykke fint håndværksmæssigt arbejde. Jagten er kravelbygget af eg og med velproportionerede dimensioner.

Spantefordelingen er henholdsvis et enkelt og et dobbeltspant, med spanteåbning på 8 og 2 tommer. Rigningen er højnokket gaffelrig med højt topsejl og vandretliggende klyverbom. Agterude findes et rum til grej, og forude er der lukaf for besætningen. Midtskibs en kahyt med salon og betjentlukaf, og udfor masten er der kabys. På rufsider og på lemme er der profillister og indfatninger i klassicistisk stil, som på det tidspunkt var stærkt dominerende inden for småskibsornamentikken.

Udfor agterkanten af kahytten findes en svær krydsholt på støtterne, dette brugtes til fastgørelse af fanglinen til slæbejollen, som altid medbragtes, når jagten var under kommando.

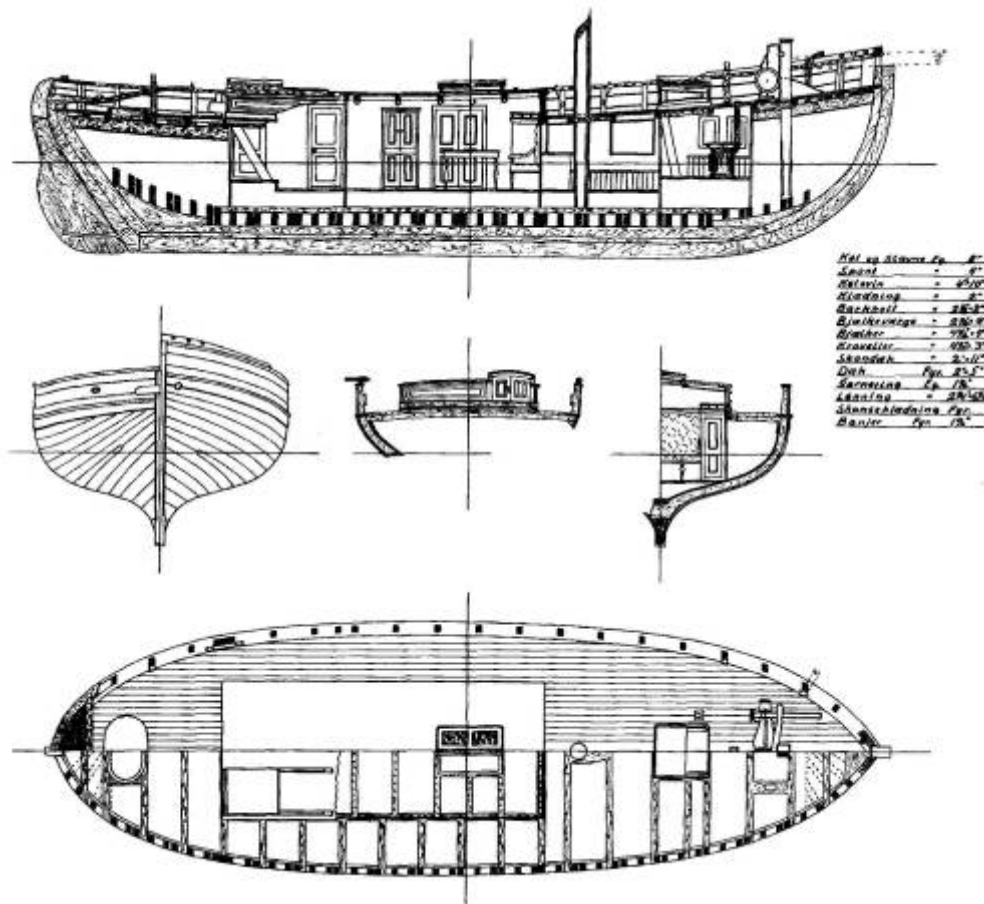
I bunden var krydsjagten kobberforhudet til $\frac{3}{4}$ fod over vandlinien, herfra og til lønningen var den sortmalet, med en hvid staf på skanseklædningens underkant. Støtter, rufsider og spil var lysegule, og skylightet, skydekappen og lønningen var blankskrabede. Ruftag, karme og kappetag var malet lysegråt, og rundholterne var alle blankskrabede med undtagelse af nokkerne, som var gule.

Last	29brt
Længde	16,5m
Bredde	4,9m
Højde	2,2m
Dybgang	1,9m



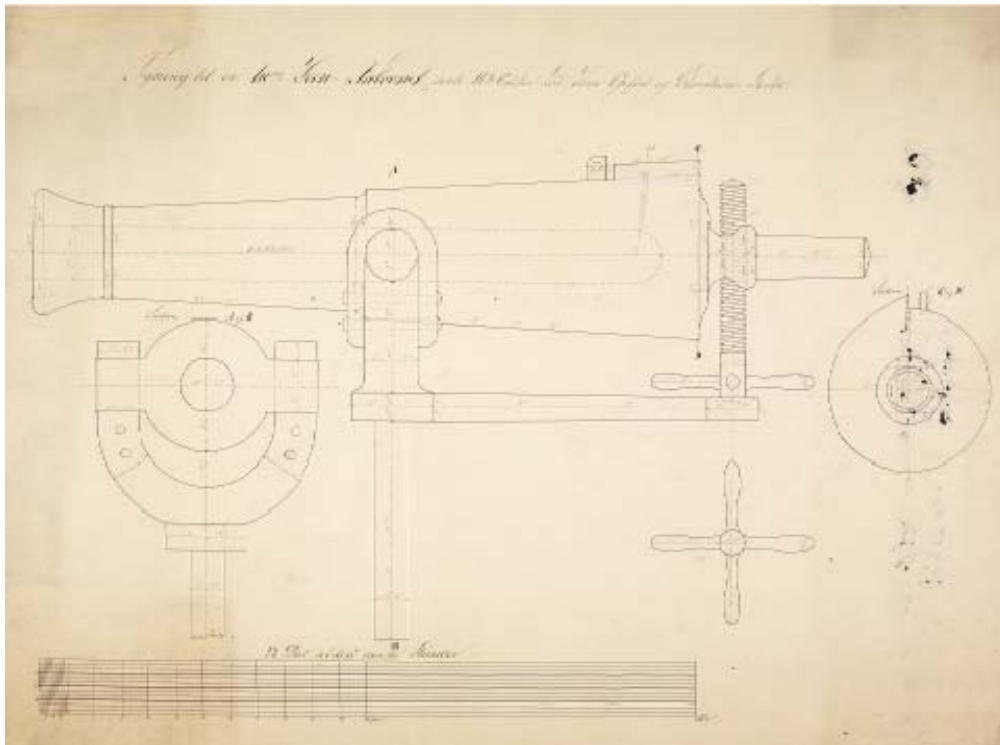
Dokumentation af Krydstoldjagt nr. 27

Dokumentationen for krydstoldjagt nr. 27, i form af originaltegninger og en opmåling udført af Christian Nielsen, er rekvireret, med hjælp fra Toldmuseet, fra Rigsarkivet og ligger til grund for opbygningen. Christian Niensens opmåling er udført med en minutøs nøjagtighed og en detaljeringsgrad, som ikke findes på N.F.Hansens originaltegninger. Disse tegninger skal ligge til grund for genopbygningen af Krydstoldjagt XXVII med navnet Marienlyst af Skive.



Armering

Endvidere er der rekvireret en originaltegning af armeringen som hørte til Krydstoldjagt nr. 27, en såkaldt falkonet. Falkonetten er en lille jernkanon som er monteret på rælingen, se side 4. Kanonens kaliber er 50mm og vejer ca. 60 kg. Den kan skyde med kugler på ca. 1 kg.



Krydstoldjagt nr. 27's historie

Fra køllægning til forlis (1890 – 1955)

I september 1890 leverede N.F.Hansen det fjortende skib fra Odenseværftet til Krydstoldvæsenet. Som alle dets søsterskibe fik det blot et nummer, på skibet påført i skrift med romertal ” No XXVII”.

Nybygningen blev stationeret i Køge Bugt, en station der dækkede farvandet mellem Dragør, Kalveboderne, Køge og Mandshoved. Krydstoldvæsenets skibe skulle opdage og om muligt forhindre ulovligheder. I gennemsnit havde Krydstoldjagt nr. 27 én ekspedition om dagen og i 1894 blev der opdaget 14 ulovligheder. I 1901 blev stationen Køge Bugt nedlagt og skibet forlagt til stationen i Præstø Bugt.

Krydstoldvæsenet blev nedlagt ved lov i 1903 og skibene blev solgt. Men man fastholdt fire fremskudte toldopsyn; i Svendborgsund, Thyborøn, Hals Barre og ved Odense Fjord. Krydstoldjagt nr. 27 blev ikke solgt, men blev udstationeret pr. 1. januar 1904 ved indløbet til Odense Fjord. Skibet blev nu et toldvagtskib og fik navnet Odense Fjord. Skibet skulle undersøge alle ud- og indgående skibe om

plomberinger og segl var i orden. Der blev ikke opdaget ulovligheder og ordningen blev derfor nedlagt med virkning fra 27. december 1910.

Toldvagtskibet var nu overflødig og blev solgt på auktion den 7. april 1911 til Marstal Navigationsskole for 3400kr. Skibet fik nu navnet Navigationsskolen og hjemsted i Marstal. Den 27. maj 1916 blev skibet solgt til fabrikant W. Brüel i Hjørring og fik nu navnet Hilaria med hjemsted i Snekkersten. I 1925, den 15. juli, fik skibet hjemsted i Nysted da det blev solgt til skibsfører Karl Hjalmar Bjørn Nielsen. Skibet fik nu navnet Skansen og fik indlagt motor i 1926. Det sidste navn skibet fik, var Hela. Det skete den 12. april 1948, da det blev solgt til skibsfører Christian Hansen Henriksen Christensen og blev hjemmehørende i Svendborg. Her blev indlagt ny motor.

Efter tjenesten i toldvæsenet blev skibet således skoleskib i Marstal og sejlede derefter som lystfartøj under navnet Hilaria. Under navnet Skansen og Hela sejlede skibet som lastskib, mest mellem danske provinshavne og måske har det været i Skive med en last gødning. Skibet havde kun få uheld undervejs. Det første uheld havde det i oktober 1928, hvor det løb på grund syd for Dragør og måtte have assistance for at komme flot.

Næste gang, det var i september 1955, gik det på grund ved Hornbæk på grund af rorskade og måtte også her have assistance for at komme flot.

Tredje uheld fandt sted 16. december 1955 på en rejse fra Kalundborg til Rudkøbing med en last gødning. Skibet gik på grund på Snave Røn, hvor den sank og vraget måske står endnu. Nedenfor ministeriets rapport for uheldet.



DANSK SØULYKKE-STATISTIK 1955

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

153. SM. HELA af Svendborg, 29 B. R. T. Bygget 1890 af eg. På rejse fra Kalundborg til Rudkøbing med superfosfat.

Grundstødt d. 16/12 55 ved Fyns Ø.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. 20/12 55. Søforklaring og søforhør i Kerteminde d. 9/1 56.

Forlisanmeldelse dat. Svendborg d. 4/2 56. Kl. ca. 1300 passerede H. under en svag SØ.-lig brise med diset vejr den hvide 3-kost SV. for Asnæs Rev, hvorefter der styredes mod Bøgebjerg på Fyn. Da distancen til Bøgebjerg antoges at være udløbet, sattes motoren på langsomt frem, og der loddedes 5 favne vand.

Sejladsen fortsattes indefter under fortsat lodning, der viste aftagende vanddybde, og kl. ca. 1500, da skibet mentes at befinde sig ud for Bøgebjerg, ændredes kursen S. over mod Stavreshoved. Ca. 1 minut efter tog H. grunden på Snave Røn og blev stående. Skibet er senere blevet vrug.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr og strømsætning.

Kilder

Litteratur

1. Tidsskriftet Sjøklen nr. 15, Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg, 1982
2. Årbog 1947. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg
3. Årbog 1983. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg
4. Danske bådtyper, Christian Nielsen, Skib Forlag 2005
5. Krydstoldjagt No XXVII, Holger Munchaus Petersen

Billedmateriale

1. Tidsskriftet Sjøklen nr. 15, Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg, 1982, side 1, 2 , 3 og 5
2. 3D tegning af falkonet efter originaltegning fra Rigsarkivet Ejgil Brun Kristensen 2008, side 4
3. Opmålingstegning af Christian Nielsen, side 5 og 6
4. Originaltegning af falkonet. Rigsarkivet side 6

Den selvejende institution Krydstoldjagt nr. XXVII
Postboks 14, 7800 Skive
www.krydstoldjagt.dk
27@krydstoldjagt.dk

