

TRÆK AF KRYDSTOLDVÆSENETS HISTORIE

Af

B. v. MUNTHE AF MORGENSTIERNE

Med Kong Christian V's Bortforpagtning af Tolden i 1692 til en Mand ved Navn *Kruse* indledes det danske Toldvæsens Virke paa Søen omkring Danmark-Norges vidtstrakte Kyster.

Nævnte *Kruse* var tilsyneladende en særdeles driftig og initiativrig Mand, der ønskede at faa det størst mulige økonomiske Resultat af sin Forpagtning, thi samme Aar søgte han — og fik Tilladelse til at „udrede“ Kystfartøjer for hermed at bekæmpe det dengang stærkt udbredte Smugleri, der jo paaførte ham direkte Tab.

Omkring Aar 1700 overtog Statsmagten selv Driften af Toldvæsenet. Krydsfartøjernes Virksomhed fortsattes dog ad samme Linie som paabegyndt under omtalte Toldforpagter *Kruse*. *Fartøjerne*, hvis Antal ikke var overvældende (saaledes i 1777 kun 4), blev kommanderet af Officerer fra Søetaten, der forrettede Tjeneste ombord i disse for eet Aars Krydstogt ad Gangen.

Den Bemyndigelse til Visitation m. v. af Skibe i Søen, der blev tilstaaet Toldvæsenet, fremgaar af *Plakat af 18. Marts 1776* og var stort set Rettesnor for den Virksomhed, Krydsfartøjerne udførte indtil 1899, fire Aar før Institutionens Ophævelse. I nævnte *Plakat* bestemmes saaledes, hvad de Søfarende havde at iattage over for „Vore til Krydsning udsendte Kongelige *Fartøjer*“. Var Skibene saaledes „destinerede til en Kongelig dansk eller norsk Havn“, skulde Skibets Dokumenter paa

Forlangende foreviser Fartøjets Chef, „disse Skippere skulde fremdeles under deres Haand tilstille benævnte Officer en over den heele Ladning i Følge medbringende Certepartier, Connossementer og Fragtbreve, efter Pakker, Foustagier og Mærker rigtig Fortegnelse, paa hvilken tillige skulde anføres dets Skibs-Provisioner, forsaavidt samme bestaaer i fremmede Vahre, saasom Viin, Brændeviin, Tobak, Caffé og deslige“. Endvidere hedder det: „De kommanderende Officerer paa disse vore Kongelige Fartøjer skal det staae frit for, enten at ledsage Skibene til det bestemte Toldsted, eller og samme, saavel som de forefindende Vahre, hvor han det fornødent eragter, med det Kongl. Toldsegl at forsegle“. Iflg. en Circulair-Skrivelse af 26. Juni 1777 fra Vestindisk-Guineisk Rente- og Generaltoldkammer fremgaar endelig, at der fra da af skulde medfølge en Toldbetjent med hvert Krydsfartøj.

Ikke mindst grundet paa den langvarige Krig mellem Danmark-Norge og England 1807—14 og den deraf følgende Vareknaphed tiltog Smugleriet langs vore Kyster saavel under Kri-gen som i Aarene derefter.

I 1818 blev en virksom Bekæmpelse af dette Uvæsen imidlertid indledet af daværende Toldinspektør J. J. G. Blom i Rudkøbing¹. Denne udrustede for egen Regning en Baad, med hvilken han begyndte en intensiv Jagt paa Smuglere. Hans store Resultater paakaldte hurtigt Generaltoldkammerets Interesse, der derpaa lod indkøbe 7 Krydsbaade og saaledes skabte „en kombineret Krydsindretning langs Rigets Kyster i Kattegat og Østersøen“, der blev underlagt nævnte Bloms Kommando.

Med en samtidig Udvidelse af Landtoldopsynet paa Vestkysten blev Smugleriet her bragt ned til et Minimum, medens det uheldigvis samtidig tiltog i en foruroligende Grad paa Øst-

¹ Johan Jacob Gram Blom, født i Christiania 1784. Kom til Danmark Aar 1800 og løste 1812 Borgerskab i Rudkøbing som „Commisionær“. I 1818 ansattes han som konstitueret Toldkontrollør s. St. Blom udnævntes 1825 til Overtoldkontrollør for Sjælland og Fyen og virkede senere en Aarrække i Flensborg som Overtoldkontrollør for Hertugdømmerne. Død i Odense 1862.

kysten. Da man imidlertid hældte til den Anskuelse, at et forøget Landopsyn her ikke vilde faa den ønskede Virkning grundet paa Kystliniens særlige Karakter, tog man Lære af „den kombinerede Krydsindretning“s tilfredsstillende Resultater. Den 16. Maj 1824 indstillede man saaledes om Oprettelsen af et ordnet Krydstoldvæsen. Den 26. s. M. blev dette bifaldet ved allerhøjeste Resolution, og ved *Bekendtgørelse af 13. Juli 1824* blev Institutionen oprettet i den Skikkelse, som den stort set bevarede til Nedlæggelsen i 1904. Ovennævnte Blom udnævntes samtidig til Landets første Krydstoldinspektør.

Krydstoldflotillen blev ved Oprettelsen fordelt i to Afdelinger, nemlig „Krydstoldinspektoratet for Monarchiets Østkyst“ og „Krydstoldinspektoratet for Monarchiets Vestkyst“, hver med en Krydstoldinspektør i henholdsvis København og i Wyk paa Føhr som Chef.

Antallet af Krydstoldstationer varierede noget fra Aar til Aar under Hensyntagen til det Antal Fartøjer, Inspektoraterne til forskellig Tid disponerede over. I Henhold til bevarede Rapporter over Afsnittenes Virksomhed og Fartøjernes Stationering for 1854, indsendt til General-Toldkammeret fra de to Inspektorater¹, fremgaar det, at følgende Stationer har været udlagt:

Østkysten: Nyborg, Kielerbugt, St. Bælt Syd, Langelandsbæltet, Lille Bælt Nord, Thurø-Odshoved, Faaborg, Lille Bælt Syd, Lollands Nordkyst, Præstø Bugt, Køge Bugt, Aarhus Bugt, Læsø Rende og Øresund Syd. Ialt 14 Stationer.

Vestkysten: Graadyb, Knuddyb, Rømø Nord, Listerdyb, Hørnumdyb, Smaldyb, Hooge, Gl. Hever, Ny Hever, Eideren, Tønning, Sallervik, Bysum, Vatterne, Neufeldt, Brunsbüttel, Büttel, Stor, Glückstadt, Krüickau, Pinnau, Juelstock og Schulau. Ialt 23 Stationer.

Den her nævnte Fordeling af Stationerne giver iøvrigt et tilnærmelsesvis rigtigt Billede af de Arbejdsomraader, der omfattede de to Inspektoraters Virke indtil Krigsaaret 1864.

Med Preussens og Østrigs Overfald paa Riget gik Slesvig

¹ Krydstoldvæsenets Arkiv i Rigsarkivet. Artiklen er i al Væsentlighed udarbejdet paa Grundlag af det her bevarede Materiale.

tabt, og Holstens Tilknytning til Danmark opløstes. For Krydstoldvæsenet betød dette, at den hidtidige Organisation naturligt ophævedes. Det vestlige Krydstoldinspektorat opløstes, og samtlige Fartøjer underlagdes Inspektoratet i København, der samtidig blev udvidet. En Række dygtige og myndige Chefer udviklede i de følgende Aar Institutionens Ydeevne til et meget højt Niveau — en Virksomhed, der gennem Aartier blev til største Nytte for Toldvæsenets Arbejde, men som grundet paa Teknikens hastige Udvikling op mod Aarhundredskiftet dog kom til at miste sin Betydning.

Inden for det Krydstoldfartøjerne tildelte Virkeomraade var disses Chefer bemyndiget til at lade foretage Visitation af Skibe under Sejl (Damp) eller for Anker, naar disse var bestemt for dansk Havn. (Jfr. bl. a. Toldfordn. af 1. Febr. 1797 m. v.). Iflg. dennes § 138 var Toldvæsenet nemlig berettiget til ikke blot at efterse Lasten men ogsaa til at laase og forsegle Skibet og endelig at forblive ombord under Indsejling til Lossestedet. Af Krydstoldvæsenet udvidedes denne Bestemmelse iøvrigt derhen, at Forseglingen ogsaa kunde finde Sted for Skibe, hvis Papirer angav udenlandsk Destinationshavn, naar disse ankrede op under dansk Kyst. En saadan Foranstaltning beroede imidlertid paa Skøn, og man indskrænkede sig oftest til at holde saadanne „mistænkelige“ Fartøjer under Observation, saalænge de befandt sig inden for eller i umiddelbar Nærhed af dansk Søterritorium.

Naar et Skib var bestemt for Bording, overførtes Krydsfartøjets Chef og Mandskab hertil i dennes Jolle medførende Inkvireringskassen, der bl. a. indeholdt Toldseglet¹, Skrivematerialer, Lak og Lakspande, Lys, Tommestok m. v. I Toldfartøjet forblev en Matros og Drengen, der med denne Besætning fulgte i Nærheden af det bordede Skib, hvor Inkvireringen nu tog sin Begyndelse.

Føreren af det bordede Fartøj var pligtig til under Strafansvar overfor Toldvæsenet at opgive alle saavel aabne som

¹ Se Illustration Side 123. Krydstoldsegl fra Hertugdømmerne „Kreuzzollsigel No. 20“ med Kong Christian VIII's kronede Navnetræk. Original tilh. Toldmuseet, København.

Fig. 1. Knaphulsblækhus. Blækhus af denne Type anvendtes af Krydstoldofficianten ved Udfærdigelse af Dokumenter under Inkvirering i Søen. Original tilh. Toldmuseet, København.



skjulte Indgange til Lasten samt ethvert Gemme, hvor Varer kunde opbevares. Straffen for at skjule Indgange eller Forsøg paa Svig ved Anvendelse af løse Rammer, falske Bolte o. l., hvorved stedfunden Forsegling gjordes illusorisk, var ikke ubetydelig, idet en saadan Forseelse kunde straffes med Mulkt paa indtil Kr. 30,— pr. Ton af Skibets Tonnage (1887).

Efter endt Gennemgang af Skibets Dokumenter og Ladning blev alle Luger skalket og forsynet med Toldvæsenets Plombe evt. Segl. I Overensstemmelse hermed blev ogsaa de af Fartøjets øvrige Gemmer, der indeholdt toldpligtige Varer forseglet. Dækslast — oftest Træ og Tømmer — blev maalt op, og Rumfanget paaført Skibets Papirer.

For at ingen Fører paa et senere Tidspunkt skulde kunne paaberaabe sig Ukendskab til Lovens Bestemmelser, maatte enhver Skibsfører over for Toldvæsenet afgive en skriftlig Erklæring, hvori bekræftedes at Skibet ikke indeholdt flere Gem-

mer samt øvrige Adgange til Lasten end de, der var forevist Myndighederne¹. Paa denne Tilstaaelse, det s. k. *Forseglingsrevers*, blev desuden af Toldopsynet paaført Antallet og Placeringen af de Segl, der ved den paagældende Lejlighed var anbragt samt eventuelle Anmærkninger i Forbindelse med den stedfundne Inkvirering. Foruden den her nævnte Erklæring var Føreren forpligtiget til at afgive en skriftlig Deklaration indeholdende Oplysning om de i Skibet værende toldpligtige Varer opbevaret saavel inden som uden for de af Krydstoldvæsenet eftersete og forseglede Rum.

De ovennævnte skriftlige Erklæringer fra Skibets Fører omtales ikke i Krydstoldvæsenets Instruktion af 24. April 1860. Ifølge denne er disse erstattet af en i Vidners Nærværelse afgivet mundtlig Erklæring indeholdende Oplysning „om der haves toldpligtige Varer i Skibet uden for det egentlige Lasterum og, saafremt der haves Ladningsdokumenter over Ladningen, tillige, om de ere opførte i disse, samt om der i Skibet findes skjulte Gemmer eller andre Adgange til Lasterummet end Dækslugerne“. Efter Afgivelsen af denne Erklæring skulde Inkvireringen derpaa finde Sted.

Saavel Forseglingsreverset som den ovenfor nævnte Deklaration udfyldtes i duplo. (Med Bortfaldet af den skriftlige Deklaration blev det Skibets Fører paalagt at medunderskrive Forseglingsreverset.) Det ene Eksemplar afleveredes til Skibets Fører, der saaledes overfor Landtoldvæsenet var i Stand til at berigtige den i Søn stedfundne Visitation samt Lastens Størrelse og Indhold m. v. Det andet Eksemplar beroede hos Krydstoldofficianten (fælles Benævnelse for Tjenestemænd inden for Krydstoldvæsenet), der snarest fremsendte det til den paagældende Toldmyndighed i Skibets Destinationshavn.

Saafremt Ladningen indeholdt store Kvantiteter af toldpligtige Varer (f. Eks. Spiritus o. l.) forblev en Toldofficiant ombord (Ledsageren) og fulgte med til den Havn, hvor Varen

¹ Sponneck, W. C. E. Greve: Om Toldvæsen i Almindelighed og det danske Toldvæsen i Særdeleshed, København 1840, samt Tidsskrift for Toldvæsen. Fra sidstnævnte har Forfatteren iøvrigt indhentet en Række Oplysninger til Brug for denne Artikel.

skulde udskibes. Grundet paa de praktiske Vanskeligheder, der var forbundet med Udsendelsen af Ledsager, søgte man — navnlig i ældre Tid — i videst mulig Grad at undgaa en saadan Foranstaltning. Det skal dog nævnes, at det siden ældste Tid havde været Coutume at give samtlige tyske Kreaturbaade, der anløb Kolding Havn for Ladning, en saadan Ledsager om Bord i Lille Bælt.

I Destinationshavnen foretog Landtoldvæsenet sig det videre fornødne bl. a. med Hensyn til Udfærdigelsen af Generalangivelsen.

Med Forsegling af Ladning og øvrige toldpligtige Varer i Søen paaregnede Myndighederne stort set at have umuliggjort Smugleriet paa vore Kyster. Dette har sandsynligvis langt fra været Tilfældet, selv om denne Foranstaltning utvivlsomt har været medvirkende til en stærk Begrænsning af dette Uvæsen. Alene Frygten for disse velsejlende Krydsfartøjers hurtige Tilsynkomst i Farvandet har sikkert spillet en stor moralsk Rolle for eventuelle Udøvere af Smuglergerningen.

Den stadig stigende Kritik, der i Løbet af 1800-Tallet rejste sig mod Krydstoldvæsenet, og som resulterede i Institutionens Nedlæggelse 1904, vil senere blive berørt. Men at der af dennes Funktionærer blev udført et betydeligt og særdeles energisk Arbejde fremgaar klart af de Tal for Bordinger og Inkvireringer, der anføres i Inspektoratets aarlige Rapporter til Generaldirektoratet for Skattevæsenet. Disse er udarbejdet paa Basis af de enkelte Toldsteders Rapporter til de to Overtoldinspektorater.

I Aaret 1877 kan saaledes nævnes, at kun 21 af de Kalundborg anløbne 121 Skibe havde unगाaet Krydstoldvæsenets Bordning. For Præstøs Vedkommende var Tallene samme Aar 82 af 466 ankomne Skibe. I 1881 indberetter Næstved Toldkammer i Skrivelse af 22. Januar til „Det Kongelige Toldinspektorat for Østifterne“ vedrørende Krydstoldvæsenets Virksomhed for 1880 bl. a. følgende: „..... at det for sit Vedkommende har al Grund til i saa Henseende at udtale sig tilfredsstillende, saavel fordi der af de hertil fra Udlandet indklarerede 170 Fartøjer ikkun har været 24 ukontrollerede Fartøjer med Ladning,

som ogsaa fordi det ud for Næstved med flere Tolddistricter stationerede Krydsfartøj er af Toldkontrollen i Karrebæksminde jævnlig observeret paa dets Rekognosceringstoure under Kysten og i Farvandet“.

I 1884 foretog Krydstoldvæsenet ialt 15.019 Inkvireringer, hvoraf de største Antal fandt Sted i nedennævnte Farvande saaledes: Læsø Rende 1118, Stensnæs 895, Øresund Nord 850, Skjoldnæs 810, Fornæs 801, Grønsund 752, og Svendborgsund 723. Af Stationer med færre Bordinger kan nævnes Langelandsbæltet med 363 og Graadyb med 297. Stationen Knuddyb, der viste det ringeste Resultat, naaede kun op paa 39 Bordinger. Disse Tal giver iøvrigt et bemærkelsesværdigt Indtryk af Besejlingstæthedens Fordeling i danske Farvande for ca. 60 Aar siden. For samme Aar er der til Krydstoldinspektoratet indgaaet 6 Rapporter vedrørende lovstridige Handlinger nemlig 1 om ulovlig Lossen, 2 om ulovlig Laden, 1 om Seglbrud, 1 om Beskadigelse af Segl samt 1 om Overfald paa Toldvagt. Den første Forseelse blev straffet med Mulkt, den sidste henvist til Rettergang, medens Generaldirektoratet for de 4 øvrige Sagers Vedkommende frafaldt Krav om Straf. Af det Faatal Rapporter der blandt Krydstoldvæsenets Papirer findes bevaret vedrørende lignende lovstridige Handlinger, fremgaar det, at disses Antal pr. Aar sjældent overstiger det her nævnte Antal. Desværre findes Krydstoldstationernes egne Rapporter ikke bevaret, ligesom Sagens nærmere Enkeltheder ikke har kunnet lade sig efterspore.

Af de nævnte Toldsteders Indberetninger til Overtoldinspektorerne og af Krydstoldinspektoratets Skrivelse af 6. Febr. 1892 til Generaldirektoratet fremgaar det, at Procenttallet for de fra Udlandet til danske Havne indkomne, ukontrollerede Skibe kun er 4.76 %. Et Resultat der i samme Skrivelse betegnes som „saa fortrinligt som jeg kan ønske det“. Som en klog Reservation for Fremtiden sluttet Skrivelsen dog med følgende forsigtige Vending: „Det er maaske muligt, at der med et ganske særligt Held et enkelt Aar kan opnaaes et endnu gunstigere Resultat, dog tør det ikke forventes, saameget mere som Uheld jo ogsaa kan indtræffe navnlig paa et Terri-

torium som Søen, hvor Vind og Veirforhold have saa meget at sige“.

I Aaret 1896 blev 16.069 Skibe kontrolleret, heraf 13.635 Sejl- og 2434 Dampskibe. De tre Krydsstationer der havde opnaaet det største Antal Inkvireringer var da flg.: Øresund Syd 1462, Læsø Rende 1233 og Øresund Nord 958.

At Toldstederne rundt i Landet imidlertid ikke har haft et alt for stort Hovedbrud med Udfærdigelsen af deres aarlige Rapporter til Overtoldinspektorerne fremgaar umiddelbart ved Gennemgang af disse Skrivelser bevaret for et længere Aaremaal. For saa godt som alle Toldsteder gælder det, at man — bortset fra den nødvendige Ændring af Aarstal og øvrige Chiffre — har benyttet sig af nøjagtig den samme Skrivelse fra Aar til Aar.

Bortset fra det ovennævnte Inkvireringsarbejde paahvilede der iøvrigt Krydstoldvæsenet visse sekundære Opgaver navnlig af søpolitimæssig Art. Fartøjerne skulde saaledes paase, at udenlandske Fiskere ikke drev Fangst paa dansk Soterritorium samt overvaage Stenfiskeriet langs Kysterne. Det paahvilede endvidere Institutionen at assistere meterologisk Institut med Vejrobservationer, at give Søfarende Vejledning, til visse Tider at assistere Brevdueforeningen i krigsmæssigt Øjemed, at assistere Skibe under Haveri, at assistere Redningsvæsenet samt at foretage Transport af Gejstlighed og Læger til de isolerede Smaaøer. Selv om Krydstoldvæsenet i 1896 ved 3 forskellige Lejligheder har reddet 7 Menneskeliv, øvede disse ovennævnte Opgaver ikke nogen væsentlig Indflydelse paa Virksomhedens Arbejde iøvrigt. Ved en Gennemgang af de bevarede Arkivalier har Forfatteren blot truffet paa en enkelt Omtale af disse Pligter, nemlig i en Skrivelse fra Krydstoldvæsenets sidste Chef, Kommandør F. L. C. M. V. Wulff til Generaldirektoratet i 1897. Heri redegøres for disse Opgaver i Forbindelse med en Imødegaelse af den Kritik, der da havde rejst sig mod denne Del af Toldetaten.

Ogsaa Søopmaalingsarbejder er i ældre Tid foretaget af Krydstoldvæsenet. Et stadigt Vidnesbyrd herom findes i enkelte Navne paa Grunde i vore Farvande. „*Tetens Grund*“ ved

Langelands nordøstlige Spids er saaledes opkaldt efter den daværende, konstituerede Krydstoldinspektør F. M. Tetens, der sandsynligvis i Slutningen af 1820'erne foretog denne Opmaaling¹. Tetens var iøvrigt udset til at foretage Opmaalingen af Læsø Trindel. Da han imidlertid erklærede, at dette store Arbejde kun kunde udføres brudstykkevis, dersom ikke Krydsjagten egentlige Arbejde skulde stilles i Bero, blev dette overdraget til Marinen 1827². Navnet paa den i Guldborgsunds nordøstlige Indløb liggende Grund „*Argusgrund*“ har ligeledes en intim Tilknytning til Krydstoldvæsenet, idet denne blev opmaalt af daværende Krydstoldinspektør, senere Marineminister H. H. S. Grove. Opmaalingen fandt Sted ombord i Krydstoldskonnerter „*Argus*“, efter hvilken Grunden blev opkaldt³.

I Tilslutning til Redegørelsen for Krydstoldvæsenets Virke skal blot erindres, at da Kong Frederik VII i 1860 foretog sin Rejse til Øerne langs Slesvigs Vestkyst, var Krydstoldinspektionskutteren „*Neptunus*“ stillet til Majestætens Disposition. Denne Rejse gav senere Anledning til en omfattende Korrespondance mellem den daværende Krydstoldinspektør, Kaptajnløjtnant O. C. Hammer (senere kendt fra sit berømmelige Forsvar af Vesterhavsoerne under Krigen 1864) og Generaldirektoratet, der paa sin Side gør Ophævelse over de Indkøb bl. a. til Fartøjet, der i denne Anledning er gjort i Flensborg og Rendsborg. Indkøbene omfattede bl. a. Anskaffelse af Flag, 30 Alen Møbelbetræk og et Brysselertæppe til et Beløb af ialt 316 Rdl. 12 Sk. Først da det i en Skrivelse fra Kaptajnløjtnanten af 26. Aug. s. A. understreges, at Tæppet var et *ægte* Brysselertæppe synes man indenfor Administrationen at have affundet sig med de Betæneligheder, dette selvbestaltede Indkøb havde givet Anledning til.

Krydstoldflotillens Materiel var indtil Tiden efter 1864 sammensat af Fartøjer omfattende saavel Skonnerter, Jagter, Sluper, Everter som aabne Baade. I 1846 bestod den østlige Af-

¹ Grandjean, Louis E.: Søkortets Stednavne I—II. Kbhvn. 1946.

² Klem, Knud: Om Udlægningen af Danmarks ældste Fyrskib paa Læsø Trindel 1829. Handels- og Søfartsmuseets Aarbog 1942.

³ Grandjean, Louis E.: Søkortets Stednavne I—II. Kbhvn. 1946.

deling saaledes af 22 — den vestlige af 21 Fartøjer. Hertil kom endvidere Krydskutteren „Falken“, der var Overkontrolløren direkte underlagt. Denne havde fast Station i Helsingør.

Med de to Afdelingers Sammenslutning efter Tabet af Slesvig og Holsten synes der at være blevet tilstræbt en vis Ensartethed i Bygningen af Fartøjer. Beklageligvis er Kendskabet til de ældre Fartøjer yderst ringe, og Afbildninger end-sige Konstruktionstegninger er ikke Forfatteren bekendt, og det maa anses for tvivlsomt om saadanne overhovedet findes bevaret¹.

Om Krydstoldinspektionsskonnerten „Frederik VII“ ses det af en Skrivelse fra Krydstoldinspektoratet for Monarkiets Vestkyst til Ministeriet for Hertugdømmet Slesvig, at denne blev købt i 1851 af Skipper H. I. Bender, Flensborg for 2000 Rdl. Skibet var da rigget som Slup. Hos Skibsbygmester I. Schröder i Glückstadt blev det imidlertid ombygget til 2-m Skonnert. Denne Ombygning betaltes med 600 Rdl., hvortil kom diverse andre Udgifter beløbende sig til endnu 800 Rdl., saaledes at Fartøjet ialt stod Staten i 3400 Rdl. Af „Frederik VII“s Inventarieliste fremgaar, at der i Chefens Kahyt bl. a. forefandtes Porcellæn og Glasservice til 12 Personer (dog kun 6 Champagneglas!). Et Skib med Salon til 12 Personer kunde tyde paa et temmelig stort Deplacement. Skonnerten afløstes senere af den ovennævnte „Neptunus“, og dens videre Skæbne er Forfatteren ubekendt.

Som Inspektionsfartøj paa Monarkiets Østkyst tjente samtidig den i 1854 byggede 2-m Skonnert „Argus“. Dette Fartøj var bygget af den for sine fortræffelige Konstruktioner saa velkendte Skibsbygmester E. C. Benzon i Nykøbing F. Denne, der havde været Elev hos Fabrikmester A. Schifter og Skibsbygmester Funch paa Orlogsværftet, grundlagde i 1848 det Værft, hvorfra der i en Aarrække skulde søsættes en Række kendte Fartøjer — ikke mindst Lystfartøjer.

Krydstoldinspektionsskonnerten „Argus“ søsattes den 20. Maj 1854. Dens Drægtighed var 18½ Cml., Længde mellem

¹ Vedr. Krydsfartøjer fra Fanø henvises til Kromann, N. M.: Fanø Historie I, Esbjerg 1933.

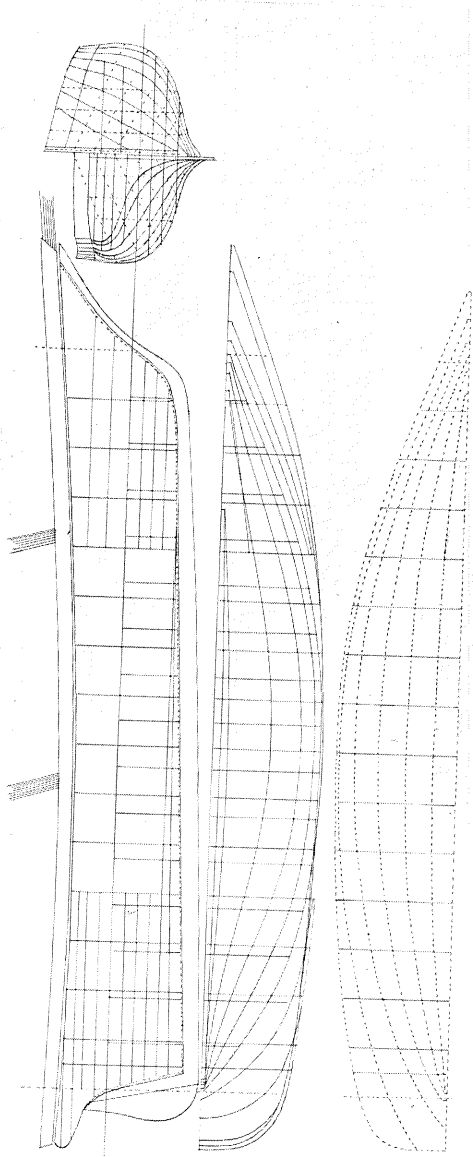


Fig. 2. Opstalt, Spanterids og Linietegning til Krydstoldskonnerten „Argus“.
Tegning af Skibsbygmester E. C. Benzon. Original tilh. Handels- og
Søfartsmuseet paa Kronborg.

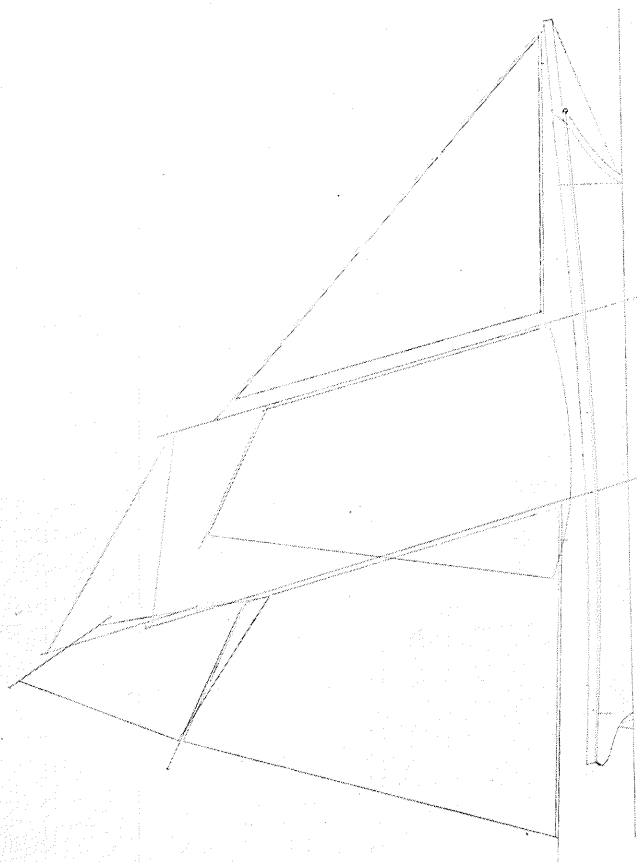


Fig. 3. Karydskonnerten „Argus“ med dens originale Rigning. Tegning af Skibsbygmester E. C. Benzon. Original tilh. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Perpendikulærerne 58'4", St. Bredde paa Tømmeret 17'5", dybgaende Agter 7'1", dybgaende For 4'5". Og største Længde 71'5". Fartøjet var clipperbygget med en for Tiden usædvanlig skarpbygget Stævn. (Fig. 2.) Skibets Linier, der var meget slanke og smukt proportioneret, gav dette et stærkt Præg af Lystfartøj, hvilket yderligere blev understreget af dets særegne Rigning. (Fig. 3). De to Master var stærkt hældende. Fokkemasten var — efter amerikansk Forbillede — uden Stang og førte kun to Sejl nemlig et enkelt meget stort Forsejl med Bom, og Staget staaende paa Nokken af Sprydet samt et Skonnertsejl. Stormasten førte Storsejl samt Store-Gaffeltopsejl. Skonnertens nære Slægtskab med Datidens store Lystfartøjer lader sig imidlertid ogsaa umiddelbart paavise ved Betragtning af den noget større amerikanske 2-m Skonnertyacht „*America*“s Konstruktions- og Sejltegninger stammende fra Tiden før dens Ombygning 1859. (Original tilh. Det britiske Admiralitet). Dette Fartøj blev bygget for international Kapsejlad i Begyndelsen af 50'erne efter Tegning af den bekendte, amerikanske Skibskonstruktør George Steers. Rigningen var udført af den engelske Sejlmager George Ratsey. I „*Argus*“ genkender vi ikke blot „*America*“s slanke Linier, skarpe Forskib og dybe Agterskib men ogsaa det fyldige Agterspejl med den karakteristiske, pølseformede Gilling. Sejl og Rigning er paa samme Maade fuldstændig i Overensstemmelse med den i Yachten „*America*“ anvendte.

Som det skete med „*Argus*“s amerikanske Forbillede, kom ogsaa dette Fartøj til at gennemgaa en Ombygning. Dette skete sandsynligvis o. 1865¹. Skroget blev ved denne Lejlighed forlænget ca. 8 Fod, og Rigningen stærkt ændret. Masterne rejstes en Del, Sprydet forsynedes med Klyverbom og Pyntestok, Fokkemasten fik Stang, og Skonnertsejlet forsynedes med Bom. Det enkelte Stagejl erstattedes samtidig af Fok, Klyver og Jager. (Fig. 5.)

Til Brug for Krydstoldtjenesten byggedes i Tidens Løb en Række Jager samt nogle mindre, aabne Krydsbaade til Sej-

¹ Velvilligst oplyst af Hr. Skibskonstruktør O. Benzon, København.

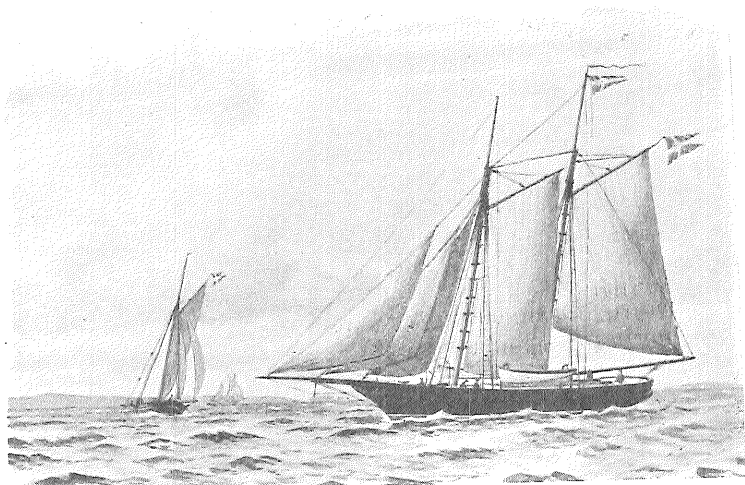


Fig. 4. Krydstoldskonnerten „Argus“. Farvelagt Tegning af Chr. Blache.
Original tilh. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

lads i de indre Farvande. Krydsjagterne havde almindeligvis ikke Navne, men var i Lighed med Fyrskibene forsynet med Nummer. Det ældste af disse Fartøjers Oprindelse er Forfatteren ubekendt. Først med Aaret 1853 vides det, at ovennævnte Skibsbygmester Benzon søsatte en platgattet Krydsjagt sandsynligvis *Nr. XVIII* paa $3\frac{3}{4}$ Cml. I 1863 søsattes samme Sted endnu en Krydsjagt *Nr. III*, og denne var rundgattet. Dette var et af de faa Fartøjer af denne Type, Benzon leverede Told-etaten (Fig. 6.) De følgende blev leveret af Skibsbygmester N. F. Hansen bortset fra en enkelt Undtagelse, der leveredes af Skibsbygmester Sparre i Nysted paa Lolland.

Ovennævnte Skibsbygmester N. F. Hansen drev indtil 1877 Værft i Kerteminde¹ under Navnet N. F. Hansen & Co. (Hans Kompagnon var Skibsbygger Kauslund.) Saavel her som i Odense, hvortil han flyttede sin Virksomhed, byggede han bl. a. en Række større Fartøjer foruden et stort Antal Krydsjagter — ialt 16 Stkr. — samt en Krydstoldskonnert. I Tiden 1875—90 leverede Skibsbygmesteren saaledes 4 Jagter fra Værftet i

¹ Velvilligst oplyst af Fru Laura Kofoed, Odense.

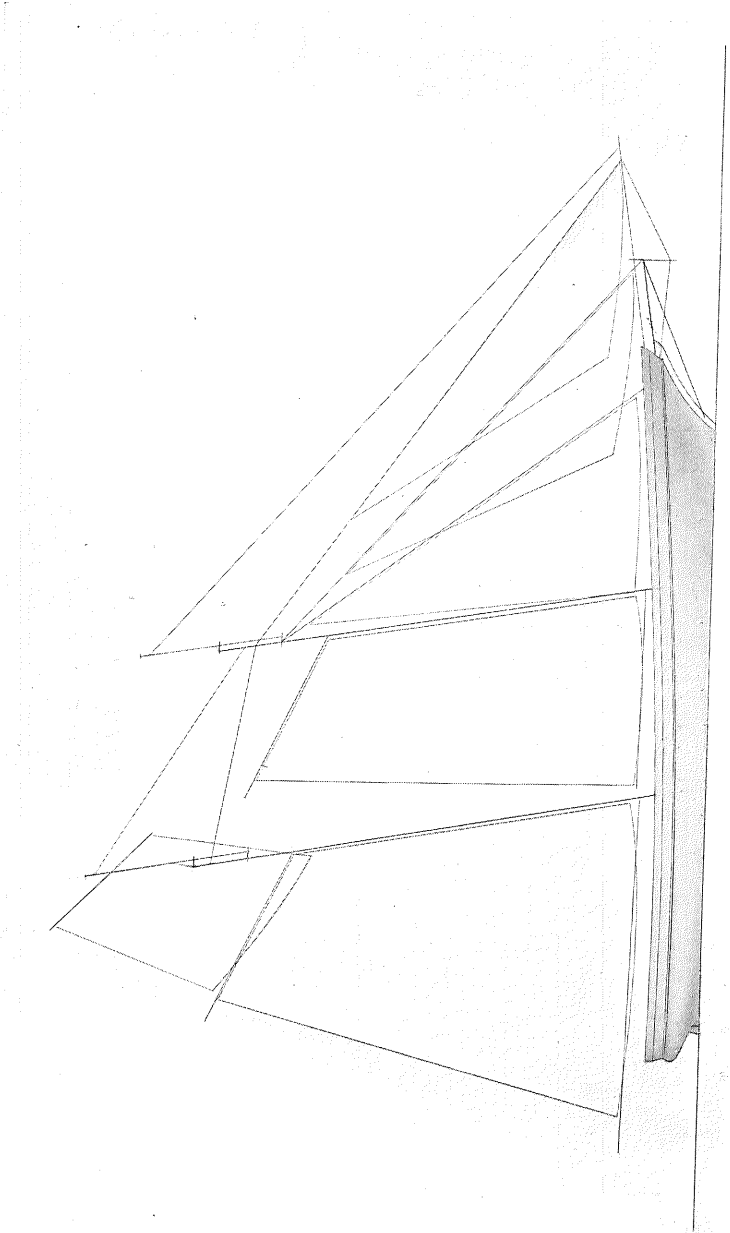


Fig. 5. Krydstoldskonnerten „Argus“ efter Ombygningen o. 1865. Tegning af Skibsbygmester E. C. Benzon.
Original tilh. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

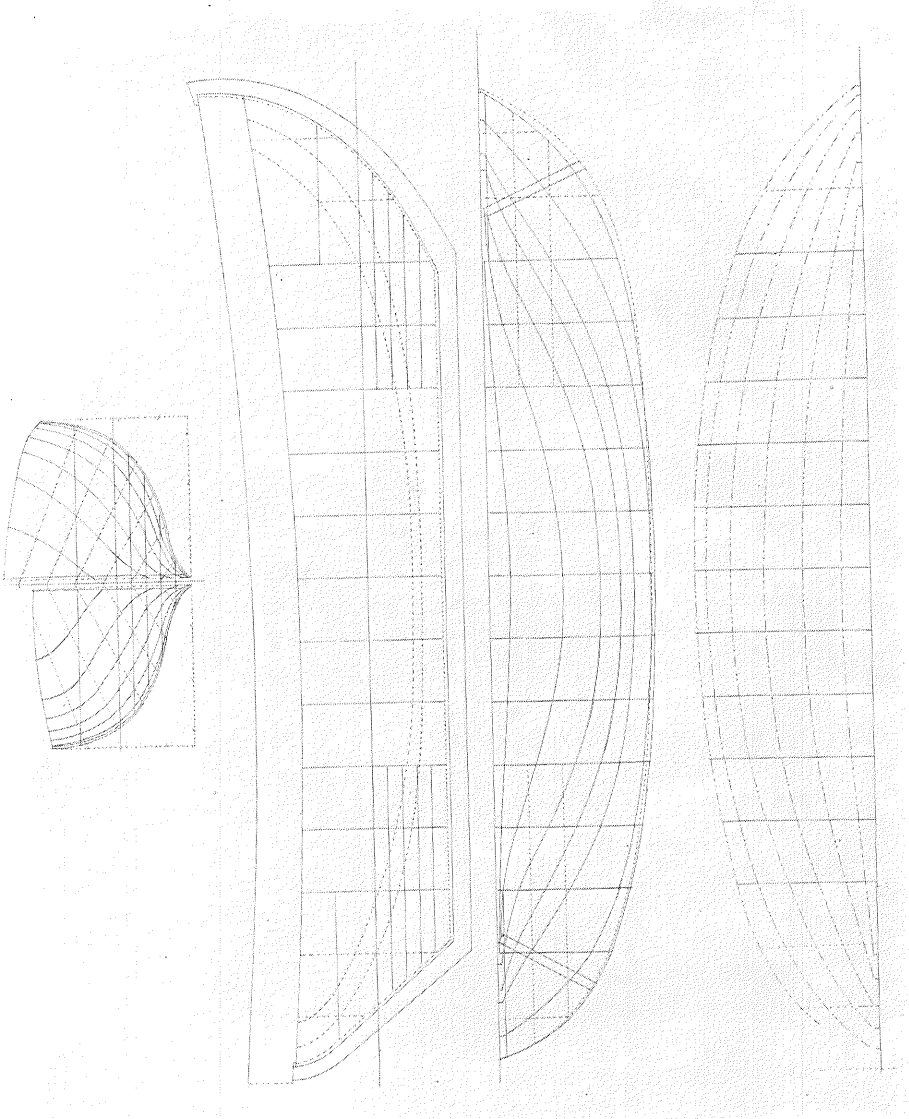


Fig. 6. Opstalt, Spanterids og Linietegning af rundgattet Krydsjagt.
 Tegning af Skibsbygmester E. C. Benzon. Original tilh. Handels- og
 Søfartsmuseet paa Kronborg.

Kerteminde, nemlig Numrene *VIII, XII, XIII og XIV*. Fra Værftet i Odense 12 Fartøjer, nemlig Krydstoldskonnerten „*Argus*“ samt Jagterne *Nr. II, IV, V, VI, VII, XI, XV, XIX, XXI, XXIII og XXV*.

At man inden for Krydstoldinspektoratet har været yderst tilfreds med de Fartøjer, der var udgaaet fra N. F. Hansens Værft fremgaar af den Kendsgerning, at man, bortset fra den ene Ordre der blev givet til Værftet i Nysted, iøvrigt lige til Krydstoldvæsenets Nedlæggelse holdt fast ved Samarbejdet med Skibsbygmester Hansen.

Samtlige de fra dennes Værft leverede Fartøjer var rundgattede med en Skrogform, der dog afveg væsentligt fra Skibsbygmester Benzons Konstruktion. (Fig. 7.) Fartøjerne var mere underløbne og har derved haft større Manøvreedygtighed, hvad der for disses særegne Tjeneste ikke har været af ringe Betydning, ligesom ogsaa Sejlevnen og Sødygtigheden har været forbedret gennem denne Konstruktion.

N. F. Hansens overordentlig smukke Fartøjer, hvis Linier er en Glæde for Øjet, staar som Repræsentanter for en af de bedste Smaafartøjstyper, dansk Skibsbygning har frembragt. Det er derfor ikke uden Grund, at Toldkrydserne efter Krydstoldvæsenets Reduktion og sluttelige Nedlæggelse har været stærkt efterspurgt som Lystfartøjer. Den Dag i Dag betegner „*Toldkrydsertype*“ en som Lystfartøj anvendt velsejlende, rummelig, tryk og sødygtig Type med moderat Dybgang særlig vel-egnet for danske Farvande.

Selvom Krydstoldinspektoratet krævede speciel Tegning til hver enkelt Nybygning, da var samtlige Fartøjer som nævnt alle bygget ud fra et udpræget Enhedsprincip. En Række af saavel Byggekontrakter som Konstruktionstegninger fra denne Periode er blevet bevaret for Efterverdenen, hvorfor man paa dette Sted nærmere skal søge at danne sig et Skøn over de Krav, Inspektoratet har stillet til Konstruktion, Takkelage m. v.

I Skrivelse af 10. April 1886 til Generaldirektoratet for Skattevæsenet andrages om Tilladelse til at bygge et Krydsfartøj *Nr. XXV* paa ca. 23—25 Tons til Erstatning for det i Lillebælts mellemste Del stationerede Krydsfartøj *Nr. XXI*.

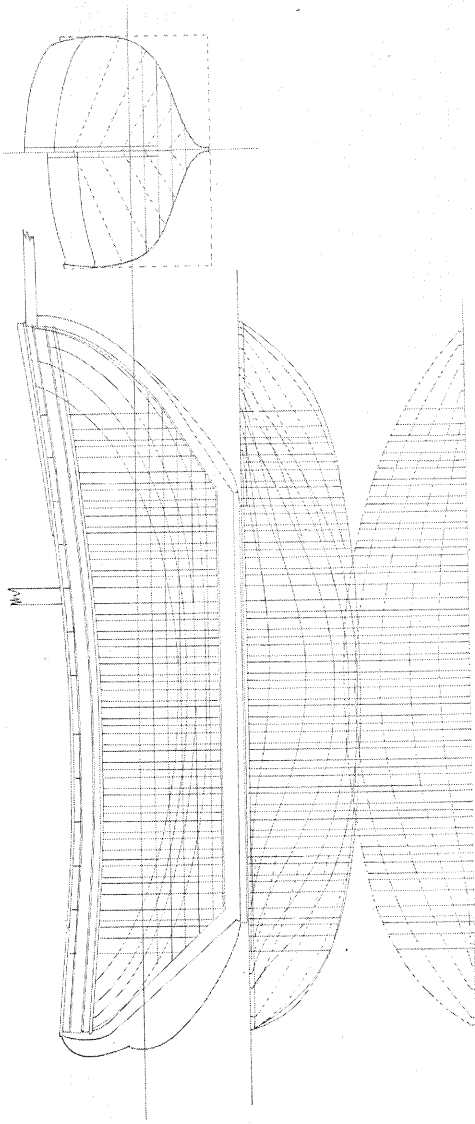


Fig. 7. Opstalt, Spanterids og Linietegning af rundgattet Krydsjagt.
Tegning af Skibsbygmester N. F. Hansen. Original tilh. Fru Laura Koføed,
Odense.

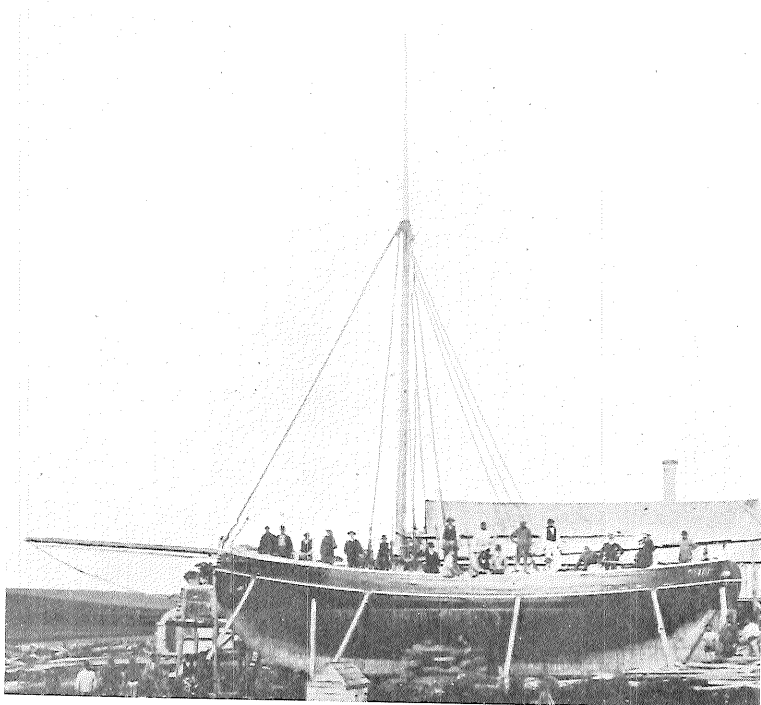


Fig. 8. Krydsjagt XXV for Stabelafløbningen paa N. F. Hansens Værft i Odense.

„Contracten og Tegningen ere omtrent de samme, hvorefter de senere Krydsfartøjer ere byggede, hvilke alle have viist sig som gode og practiske Fartøjer“.

Efter at have modtaget Generaldirektoratets Tilladelse underskrives Kontrakt med Skibsbygmester N. F. Hansen den 22. April s. A. Heraf fremgaar bl. a., at Skibet skal være rundgattet af Eg, kraelbygget og kobberforhudet indtil $\frac{3}{4}$ Fod over Vandlinien.

Af Kontraktens Indhold skal her citeres følgende (i Ud-drag):

Af § 1: „... bl. a. Pullerter med solide Beslag til Falkonet-ter anbragt saaledes, som det af Toldinspektøren paavises“.

Af § 2: „... Fuldstændig tiltaklet Reisning og et Stel Seil

af bedste 22 inch. amerikansk Bomuldsdug bestaaende af 1 Storseil, 1 Stagfok, 1 Storklyver, 1 Mellemklyver med 1 Reb i, 1 Stormklyver, 1 Bredfok og 1 Gaffeltopsejl. Alle efter vedlagte Tegning“.

Af § 3: „... Under Dækket deles Lastrummet saaledes, at det har Kahyt med separat Nedgang, Lukaf til 1 Betjent og Folkelukaf“. ... „I Kahyt og Betjentlukaf Køier, Bord med Skuffe og Laas samt Voxdug, Skabe til Klæder og Proviant, Sopha med Hynder og Betræk af bedste Brysseler-Gulvtæppetøj, 3 Feltstole med samme Betræk, Gulvvoxdug, 1 Kakkellovn med Kobberrør og Kobberrøghat, den skal tillige varme ind i Betjentlukafet ved galvaniseret Jernplade og Knærør, Ildtøj og 2 Spejle samt Closet med galvaniseret Jernspand“. Vedrørende Folkelukafet fremgaar det iøvrigt, at dette skal være forsynet med 4 Køjer, Skabe, Bord, Kabys med Komfur samt Køkken-tøj af Kobber.

I Henh. t. § 4 fremgaar det bl. a. hvilke Rundholter, Skibsbygmesteren skal levere, nemlig: Mast, Spryd, Bom, Gaffel, Bredfokkeraa, Gaffeltopsejlsraa, Spilebom og Flagspil. Alt Tovværk skulde være fremstillet hos Firmaet Jacob Holm & Søner i København.

I Kontraktens sidste Paragraf, § 12, nævnes Fartøjets Købesum Kr. 10.000.—¹, der skulde erlægges saaledes: Kr. 1000.— ved Kølstrækningen, Kr. 2000.— naar Fartøjet var rejst i Spant, Kr. 1500 naar Dækket var lagt, Kr. 1500 naar Jagten var besigtiget i biilfærdig Stand og Resten Kr. 4000.— ved den endelige Levering. (Fig. 8.)

I 1895 tilfredsstillede Inspektionsskibet „Argus“ ikke længere de Krav, der maatte stilles til Krydstoldinspektørens Tjenestefartøj og blev derfor erstattet af en ny 2-m Skonnert af samme Navn ligeledes bygget hos Skibsbygmester N. F. Hansen i Odense. Den gamle „Argus“ blev fra 1. Marts s. A. udlagt paa Stationen Odense Fjord.

Det nye Fartøj var et overmaade smukt og særdeles vel-

¹ Kontraktens øvrige Paragraffer indeholder Bestemmelse vedrørende en Række tekniske Detailler med Hensyn til Bordlægning m. v., for hvilke der desværre af Pladshensyn ikke kan redegøres paa dette Sted.

sejlende Skib¹. Ikke uden Berettigelse omtales det af Krydstoldinspektør Wulff i en Skrivelse til Generaldirektoratet i meget rosende Vendinger, hvoraf skal citeres: „Ved den nye Krydstoldskonnert „Argus“ Bygning har Skibsbygmester Hansen anvendt særlig Flid og Omhu“.

Skonnerten var kraelvelbygget med Klipperstævn- og Hæk. (Fig. 9.) Drægtighed ca. 74 Tons. Længde mellem Perpendikulærerne 71', største Bredde 18'11", største Dybgaende i Ballast 7'6". Det samlede Sejlareal udgjorde 4700 Fod. Kølen var dyb og skarp, Lønningen forsynet med Finkenet og Finkenetslønning. I Modsætning til Forgængereren havde Fartøjet en særdeles pyntelig saavel Stævn- som Agterspejlsornamentik. Under Sprydet saas en smukt udskåret Galionsfigur forestillende en kronet Ørn med udspilede Vinger. Under og bag denne strakte sig en ca. 15 Fod lang Ornamentik udført som slyngende Akantusblade aftagende i Størrelse mod Agter. Langs Lønningens Underkant Agter prydedes Fartøjet af et lignende, udskåret Arkantusornament. „Argus“ Master var Traditionen tro stærkt agterudhældende. Sejlføringen var iøvrigt stærkt lig den for den første „Argus“ efter dennes Ombygning i 1866 nævnte. Mellem Masterne førtes dog et enkelt Mellemslagsejl.

Skonnertens Aptering var efter den Tids bedste Smag særdeles smukt udført. Krydstoldinspektørens Lukafer var placeret

¹ Under Udarbejdelsen af dette Manuskript har Forfatteren ved Gennemgang af trykte Kilder angaaende Forhold vedrørende Krydstoldvæsenet iagttaget enkelte Misforstaaelser i Relation til de to Krydstoldskonnerner af samme Navn: Louis E. Grandjean: Søkortets Stednavne II (København 1946) Side 283. Det her gengivne Fotografi viser den i 1895 byggede „Argus“ (se Fig. 10) og ikke som anført det af Skibsbygmester Benzons konstruerede Fartøj og har saaledes ikke været benyttet ved Opmaalingen af nævnte Grund. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, Aarbo 1944, Side 137: Den paa Afbildningen gengivne „Argus“ er det i 1854 byggede Fartøj (se Fig. 4). Det var ikke som nævnt Inspektionsskonnert i 1899, idet det paa daværende Tidspunkt var erstattet af N. F. Hansens Nybygning. Iøvrigt skal henledes Opmærksomheden paa, at den Opgivelse for Krydstoldvæsenets Fartøjer for 1840, der anføres samme Sted, kun omfatter den østlige Afdeling.

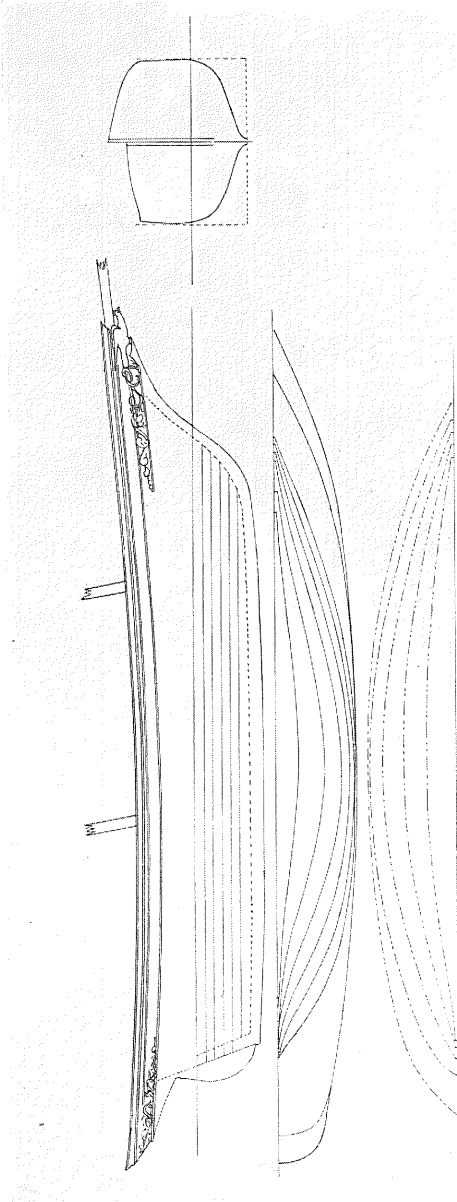


Fig. 9. Opstalt, Spanterids og Linietegning af Krydstoldskomerten „Argus“.
Tegning af Skibsbygmester N. F. Hansen. Original tilh. Fru Laura Koford,
Odense.

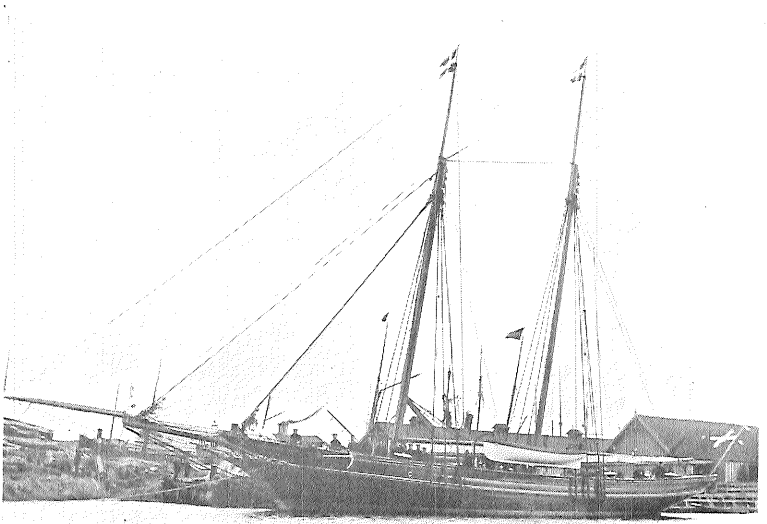


Fig. 10. Krydstoldskonnerten „Argus“ ved Bolværk. Foto o. 1900.

Agter under et lavt Ruf forsynet med „skylighter“. Nedgangen fandt Sted fra Agterdækket ad en Trappe, der førte til en mindre Forstue med Garderobe, Skabe o. s. v. Ret for Nedgangen fandtes Dør til Salonen 12' langt og 10'—6" bred, forsynet med Sofaer, Skabe, Bord m. v. Skotterne var beklædt med smukt udskåret Træ, der gav Lukaf'et et vist luksuøst Præg. Midskibs foran Kahytten var placeret en kort Korridor med Døre til to Separatkahytter, Stirids om Bagbord og om Styrbord Baderum med W.C.

Mellem Chefens Kahytter og Fokkemasten var yderligere anbragt to Kahytsnedgange. Den agterste førte til 2 Kamre, dels Assistentens og dels Betjentenes samt Kabelrum og W.C. Skibets forreste Nedgang førte til Folkelukafet, der havde en Længde af 14'6" og en Bredde af 10'. I Skibets Stævn og adskilt fra Folkelukafet ved et Skot laa Kabysen, et omtrent kvadratisk Rum ca. 6' paa hvert Led. De to Master var ført henholdsvis gennem Korridoren til Chefens Kahyt og Folkelukafet. Paa Dækket bag Kabysens skylight var Ankerspillet placeret, mellem Masterne var i Davider ophængt to Rednings-

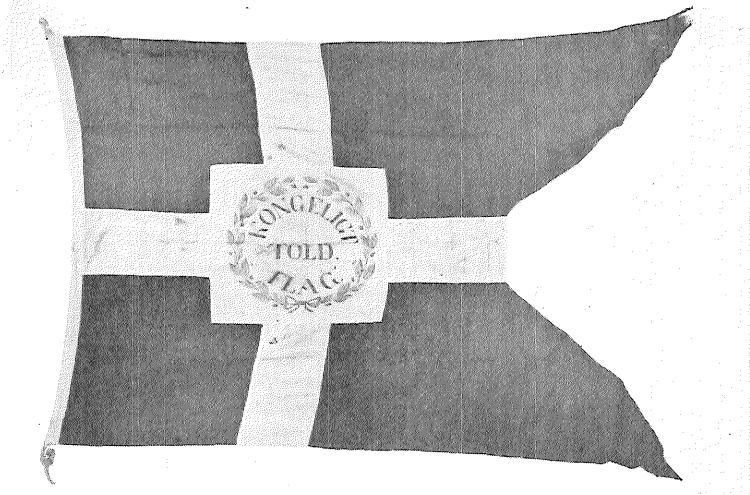


Fig. 11. Toldvæsenets gamle Flag. Original tilh. Toldmuseet, København.

baade, og paa Agterdækket bag Nedgangen til Chefens Kahyt fandtes et cylinderformet Nathus af Messing. Styringen skete med Rorpind.

Krydstoldvæsenets Fartøjer førte Toldvæsenets Flag under Gaffelen — evt. paa et Flagspil agter. Det kgl. Toldflag blev indført ifl. Placat af 4. Juni 1778 „da det undertiden skal være hændet vore Kystbetjente ved Toldstederne og i Told-Districterne i Norge, at de, tvertimod Toldrullens Bydende, er blevne hindrede fra at komme ombord paa vedkommende Skibe, ved det at Skippere ikke havde villet opbrase; og bemeldte Skipperere, naar de i sligt Tilfælde derfor ere blevne tiltalte, gemeenligen skal have undskyldt sig med, at de ikke have kendt Toldbetjentene og deres Baade“. Toldflaget var „et til den Ende indrettet og fra alle andre forskielligt Flag, som skal være rødt med hvidt Kors udi, splittet for Enden, og førende i en grøn Krands i Midten den Indskrift: Kongelig Told-Flag“. (Fig. 11.)

Med Datidens store Interesse for Etikette- og Rangspørgsmaal spiller ogsaa Iagttagelsen af Flagceremoniellets rette Over-

holdelse en ikke ubetydelig Rolle i Krydstoldvæsenets Historie, hvilket bl. a. fremgaar af den temmelig omfattende Korrespondance, der har fundet Sted vedrørende dette Spørgsmaal. Her skal blot i Uddrag nævnes de udførlige Regler for Flagning ved Havne, der paabydes ifl. „Samling af Cirkulairer og andre Bestemmelser af alm. Indhold vedk. Told- og Brænderibeskatningen i Hertugdømmet Slesvig, No. V — 1853“. Heraf fremgaar bl. a. følgende: „Det paalægges herved alle dem, hvem Opsynet med Havnene i Slesvig Holsten er overdraget, at drage Omsorg for, at Havneflaget heises, hvergang en ved paagjældende ikke stationeret kongelig Toldkrydser anløber eller forlader Havnen og toner Flag. Flaget bør i Regelen forblive veieude, saalænge Toldkrydserens Flag veier, dog under ingen Omstændigheder ikke længere end 2 Timer, og i blæsende og fugtigt Veir skal Flaget stryges, saasnart Krydsfartøjet er ankret paa Rheden eller fortøjet i Havnen, i hvilken Henseende der imidlertid sker Undtagelse med Inspektionsfartøjet, da Havneflaget stedse skal veie for samme, saalænge det fører Flaget“.

Det særprægede og smukke Toldflag forsvandt 1890 og erstattedes af det Splitflag, Toldvæsenet fører i vore Dage.

Krydstoldfartøjerne var, som det fremgaar af ovenstaaende, udrustet med Falkonetter. Om Brugen af disse hedder det bl. a.: „Naar Krydstoldofficerer ombord i en Toldkutter agte at borde et Skib, heise de, foruden det kongelige Toldflag under Gaffelen, Standeren paa Stortoppen¹. Har Signaliseringen ikke den tilsigtede Virkning, har Krydstoldfartøjerne Ordre til at benytte deres Falkonetter, først med løse Skud; have disse ikke fornøden Virkning, fortsættes med skarpe Skud og Forfølgning“.

Om denne Beskydning siges der imidlertid i „Instruktion for Krydstoldvæsenet“, 1860, at dersom Skibet ikke drejer bak, skal der affyres to løse Skud, derpaa et skarpt „dog saaledes rettet, at hverken Skib eller Besætning træffes“. Dersom dette forblev uden Virkning, skulde Rapport afgives, saafremt Skibets Navn var kendt. I modsat Fald skulde Forfølgningen fort-

¹ Standeren var forsynet med Paaskriften „Kongelig Toldkrydser“.

sættes indtil Omstændighederne tillod en Bording af Fartøjet eller dettes Navn og Hjemsted blev konstateret. Risikoen ved at hindre Krydstoldvæsenet i at forrette sine Tjenesteforretninger har altsaa ikke været forbundet med direkte Livsfare, hvilket uden Tvivl med stor Fordel har været udnyttet af Datidens Smuglerbaade. Et saadant Fartøj byggedes saaledes o. 1860 i Helsingør specielt til dette Formaal paa Bestilling af et Lurendrejerhold i Råå. Det roedes af 8 Par Aarer (en s. k. „16 manna snipa“) og gik navnlig i Fart mellem Råå samt Kysten Syd herfor og den sjællandske Kyst. Trafikken gik kun et Par Aar. Ved List blev Baaden anholdt paa Grunden Disken i Øresund af det svenske Toldvæsen og ført til Landskrona. Ladningen bestod almindeligvis af 6 Pakker Tøj og 32 Helankre Sprit¹.

Foruden Falkonetter fandtes fra ældste Tid et mindre Antal Haandvaaben i Fartøjerne. Disse bestod af Geværer, Pistoler og Huggertter. Vedligeholdelse og Fornyelse af disse synes at have givet Anledning til adskillige Bryderier for Krydstoldinspektorerne. De Vaaben, der fra Statens forskellige Beholdninger har været stillet til Etatens Raadighed, har sikkert heller ikke været Materiel af nogen udsøgt Kvalitet.

I Maj 1846 synes de to Krydstoldinspektorer — aabenbart efter fælles Aftale — med Energi at have taget Spørgsmaalet om en Fornyelse af Haandvaaben op over for det Kgl. General-Toldkammer- og Commercekollegium. Den østlige Krydsafdeling meddeler saaledes, at Vaabnene er i en meget maadelig Tilstand, hvilket maa tilskrives deres „mangeaarige Væren ombord i Krydsfartøjerne“. Hele Vaabenbeholdningen bestod iøvrigt af 14 Geværer, 12 ubrugelige Pistoler og 28 Huggertter. 10 af Afdelingens Fartøjer var iøvrigt helt uden Bevæbning.

Den vestlige Afdelings Udrustning var ikke i en stort bedre Forfatning. Denne bestod af 28 Sabler og 10 gamle Pistoler, der foreslaas erstattet fra Hærens Arsenal i Rendsborg. Da man aabenbart allerede dengang har været klar over Vanskelighederne ved i dette Land at faa bevilget Midler til Anskaffelse

¹ Velvilligst oplyst af Hr. Fisker Anders P. Persson, Råå.

af Vaaben, der eventuelt kunde komme i Anvendelse, anbefaler man Købet af en Beholdning udrangerede Husarsabler med den Begrundelse, at disse ikke mere var reglementeret for denne Afdeling. Herved blev i alle Tilfælde opnaaet en vis Ensartethed i Udrustningen.

Brugen af Geværer ophørte i Løbet af Aarhundredet, og Mandskabet blev kun udrustet med Pistol og Huggert, der iøvrigt altid blev baaret under Bording af Fartøjer saavel i Søen som i Havn. Vaabnene maatte imidlertid kun anvendes til Selvforsvar.

Hvad angaar Uniformering af Krydstoldvæsenets Personel foreligger der fra Midten af 1800-Tallet Uniformsreglementer, der stort set følger de for Landtoldvæsenet iøvrigt gældende Bestemmelser for Paaklædning m. v.

Toldvæsenets smukke mørkegrønne Uniform var allerede da i Brug og har saaledes hørt til denne Etat i mere end et Aarhundrede.

Iflg. Reglement af 26. November 1851 var flg. Uniformer reglementeret for Krydstoldvæsenets Personel:

Krydstoldassistenter: „Frakke af grønt Klæde med sort Fløjels opstaaende Krave, hvorpaa en Distinctionsknap, sorte Fløjelsopslag uden Distinction, 2 Rader gule Vaabenknapper, sort Underfoer, sort Halsbind, Beenklæder af staalgraat Klæde, Klædeshue af Frakkens Stof og med Cocarde. Under denne tilstedes det at bære en smal Guldtresse“. Til Galabrug er Frakken forsynet med guldbroderede Sløjfer paa Krave og Opslag og hertil bæres trekantet Hat.

Krydsskipperne (fra 1856 Krydsbetjente) bar Uniform som Assisterer, men dog med blaa Krave og uden Ærmeopslag. (For Krydsbetjentenes Vedkommende krævedes Styrmands-eksamen. Almindeligvis avancerede disse senere til Krydstoldassistenter.)

Matroser og Drengene var iklædt ulden Skjorte eller blaa- og hvidtribet Trøje med Ravndugs- eller blaa Benklæder alt efter Vejrets Beskaffenhed. Om Sommeren blev i Land baaret hvid Shantungsskjorte og hvide Benklæder med rød Kantning. Denne Uniform var ogsaa reglementeret ved festlige Lejligheder.

Hovedbeklædningen var den for Datidens Søfolk saa velkendte blanke, runde Hat forsynet med sort Baand med Paaskriften „Krydstoldvæsen“.

I Aaret 1860 foretoges en Række Ændringer i Uniformeringen, hvorved saavel Krydsbetjente som Matroser og Drengene ikklædtes blaa Uniformer og for de sidstnævntes Vedkommende indførtes blaa, skotske Huer med Huebaand og Paaskriften „Krydstoldvæsen“¹. Samtidig afskaffedes den pittoreske hvide Uniform og den blanke, sorte Hat. 25 Aar senere ændredes der atter i Uniformsreglementet. Ogsaa for Krydstoldassistenterne beordredes nu Frakke af mørkeblaat Klæde, og Institutionen havde hermed forladt den grønne Uniform. Samtidig afskaffedes den skotske Hue og erstattedes af en rund Hue med Kokarde og Huebaand med Paaskriften „Krydstoldvæsen“².

Ved Krydstoldvæsenets Ophævelse bar Mandskabet Uniform af Snit som den af Orlogsmarinen benyttede. Klædets Farve var dog lysere (som den af C.B.U.-Mandskabet i vore Dage anvendte). Kraven var lyseblaa som Skjorten dog uden hvide Striber. Huens Snit som Orlogsgasternes. Huebaandet, der endte i to med forgyldte Ankre forsynede Nakkebaand, var forsynet med Paaskriften „Krydstoldvæsen“. (For Inspektionsfartøjets Besætnings Vedkommende „Argus“). Langs Huens Kant var paasyet et smalt, hvidt Kantebaand, og Pulden var i Midten paasyet en blaa Uldkvast, som endnu brugt af Eleverne i Skoleskibet „Georg Stage“.

Alene Chefen for Krydstoldvæsenet, Krydstoldinspektøren, bar ikke Toldetatens, men den for Orlogsmarinen reglementerede Uniform.

Inden for Krydstoldvæsenet herskede en mønstergyldig Orden i Fartøjerne, der havde et vist orlogsmæssigt Tilsnit. Alle, der sejlede med disse, havde aftjent deres Værnepligt i Flaaden, og den Disciplin, der her var indpodet Mandskabet, fulgte med over i Krydstoldvæsenet. En forhenværende Krydsmatros, Hr.

¹ Instruction for Krydstoldvæsenet, 24. April 1860.

² Forandring i Instruktion for Krydstoldvæsenet af 24. April 1860, den 6. Oktober 1885.

G. Pedersen, Toldmuseet i København, beretter saaledes, at naar Krydstoldinspektøren tiltalte Personellet, indtog dette ganske selvfølgelig en ulastelig Retstilling — et Forhold, der ogsaa gjaldt Assistenterne.

Krydstoldinspektørens hyppige Tjenesterejser var ikke mindst medvirkende til at sætte et stærkt Præg paa Forholdene inden for Institutionen. Hans Trechow giver saaledes i Tidsskrift for Toldvæsen 1903 (Side 65) en levende Karakteristik af Krydstoldskonnerten „*Argus*“s Virksomhed og af dennes Chef, Kommandør F. L. C. M. V. Wulff. I Lasten førtes Tovværk, Blokke, Kættinger, Sejldug m. v., som fordeltes til Jagterne, efterhaanden som disse trængte til forskellig Fornyelse. „„*Argus*“ anmelder ikke sin Visit høitideligt i Forvejen; den kommer susende som en Havørn over en Andeflok, og undertiden flyver den videre uden at have blinket med det skarpe Øje, undertiden slaar den ned med Næbet, hvilket er udlagt: „en alvorlig Røffel“; bruger den tillige Klørne, hvad saare sjældent sker, om det overhovedet er hændet, bør det udlægges som: „Færdig.“ Om Kommandøren skrives bl. a.: „Hans Humør straalere omkap med Lysstraalerne i Bordets slebne Krystaller, hans Konservationsstof er uopslideligt, hans Person beleiret af Middagens kvindelige Attraktion“. Men naar Tjenesten kalder, faar man straks et ganske anderledes Indtryk af den charmerende Middagsgæst: „Det kan blæse en pibende Jevndøgnstorm med et hyggeligt Følge af Hagl og Snebyger, naar Jollen i Marts Maaned henter Kommandøren paa Toldbodens Slæbested. Rask hales derpaa Aarerne henover de toppede Søer, og med et Spring staar Wulff paa „*Argus*“s Dæk; Jollen hales indenbords, Ankeret lettes, og man er paa Vej for at se Toldkrydserne efter i Sømmene“.

Nævnte Krydstoldinspektør F. L. C. M. V. Wulff (1842—1914), der var den sidste i Embedet, modtog den 4/4 1864 sin kongelige Udnævnelse til Officer i Marinen, den 1/2 1877 ansattes han som Næstkommanderende i Krydstoldvæsenet for den 28/3 1881 at blive dettes Chef, en Stilling han med stor Dygtighed besad indtil Institutionens Ophør 1904.

I de første Aartier gjorde Krydstoldvæsenet en god Fyldest,

Krydsjagterne udførte med Lethed deres Tjeneste paa den Tid, da et Dampskib paa Søen endnu var en Sjældenhed. Men efterhaanden som Dampskibstonnagen vandt større og større Indpas, begyndte Kritiken at rejse sig mod denne Form for Toldtjeneste.

Paa Baggrund af den positive Omtale af Krydstoldvæsenet og dets Virksomhed, der af den senere Finansminister og Generaltolddirektør W. Greve Sponneck kommer til Udtryk i dennes tidligere omtalte Værk: „Om Toldvæsen i Almindelighed og det danske Toldvæsen i Særdeleshed“, er det interessant at bemærke, at allerede en halv Snes Aar senere slaar en anonym Forfatter i Bayer's Arkiv for Handel, Skibsfart og Toldvæsen til Lyd for en Forøgelse af Kystopsynet og en delvis Ophævelse af Kysttoldvæsenet.

I Tidsskrift for Toldvæsen 1887 (Side 41) fremføres af daværende Toldforvalter L. C. Müller i Artiklen „*Krydstoldvæsenet*“ paa ny et Forslag om en Reorganisation af Institutionen. Antallet af Krydsfartøjer foreslaas reduceret, og Ønsket om en Forøgelse af Kystvagterne i Forbindelse med Baadpatrouriller fremsættes paany. Forslaget motiveres bl. a. med, at Krydsjagterne iflg. deres hele Virksomhed ikke er i Stand til at hindre Smugleri paa Kysterne, dette ikke mindst grundet paa det Faktum „at Skibsfarten nu til Dags væsentlig har forandret Karakter mod forhen, idet den nu i Regelen er livlig til alle Aarstider, medens som bekjendt Krydstoldvæsenets Virksomhed i Vintermaanederne er betydelig indskrænket ...“. Tanken om Krydsvæsenets Nedlæggelse finder ikke Udtryk hos Forfatteren, der imidlertid slaar til Lyd for Bevarelsen af enkelte større Krydsfartøjer, „men disse kunde hensigtsmæssig være Kystdampere, saaledes som i Tydskland, hvorved vindes, at hverken Vind, Veir eller Strømforholdene kunde hindre deres Virksomhed, ligesom de kunde tilbagelægge større Strækninger i en kortere Tid, og hvad der taler for en Forandring fra Seilkraft til Dampkraft er ogsaa dette, at Dampskibene Aar for Aar mere og mere benyttes til Fragtfart, medens Seilskibene aftage i samme Forhold“.

I samme Tidsskrift 1889 (Side 26) findes endnu et Indlæg

ogsaa under Overskriften „*Krydstoldvæsenet*“, mærket „— e“, hvori der atter slaas til Lyd for en delvis Nedlæggelse af Krydstoldvæsenet. Argumenterne er her ganske overensstemmende med de i ovennævnte Artikel fremførte.

Kritiken af Toldvæsenets i Søen stedfindende Virksomhed giver sig nu Udtryk ikke blot inden for Administration og Søfartskredse, men ogsaa i Landets Rigsdag. Af Skrivelse fra Krydstoldinspektoratet til Generaldirektoratet for Skattevæsen af 17/12 1890 fremgaar det saaledes, at et af Folketingets Medlemmer har fremsat Kritik af Krydsvæsenets Omkostninger. I Skrivelsen hedder det saaledes: „Det viser Ukjendskab til Forholdene, naar det ærede Medlem anfører, at Krydsvæsenet koster meget. Alle der er inde i Sagerne erkjende, at Krydsvæsenet forholdsviis koste meget lidt, nemlig o. 200.000.— Kr., og at der for denne Sum erholdes meget, idet nemlig aarlig ca. 30 Krydsfartøjer holdes udrustede og i Virksomhed, ca. 150 Mand lønnes, uniformeres og erholde Naturalforplejning, et nyt Krydsfartøj bygges, alle Reparationer udføres, alle nye Inventarier til alle Krydsfartøjerne anskaffes og ca. 15 Landtoldposters Baademateriel repareres og fornyes“. Hvad angaar Tanken om Indførelse af Dampfartøjer, erklæres det af Krydstoldinspektøren, at dette er baade dyrt og uhensigtsmæssigt, og at der ikke er Grund til „at gjøre Forandring ved et Apparat, som functionerer godt og billigt og tilfulde udøver den tilsigtede Nytte“.

Krydstoldvæsenets Chef forsøgte — omend forgæves — at hævde sin Institutions Anseelse og Berettigelse. Den gamle Sejlskibstids smukke Traditioner fattede ikke Teknikens Sejrsgang. Tiden var allerede da ved at løbe fra selv hurtigsejlende Krydstoldjagter.

Den Forsinkelse Inkvireringen og Forseglingen afstedkom, forvoldte givetvis megen Ulejlighed og ikke saa lidt Irritation, der gav Anledning til stor Utilfredshed. Dette ikke mindst inden for Dampskibsfarten. Krydstoldjagtens Tilsynekomst betød under alle Forhold en saare uvelkommen Standsning i Søen.

Dansk Skibsrederiforening vedtog i den Anledning paa en Generalforsamling i Nordby 1896 en Resolution, der „op-

fordrer Bestyrelsen til at søge ændret de gennem Krydstoldvæsenet i vore Farvande herskende Forseglingsforhold og til at søge gennemført en Reform af den for Skibsfarten i vore Farvande byrdefulde Maade, hvorpaa Krydstoldvæsenet udøver sin Virksomhed“. Resolutionen forblev ikke uden Virkning. Ved *Resolution af 10. Juni 1899* bestemtes det saaledes, at den hidtil foreskrevne Bording, Forsegling og Ledsagelse af Skibe indtil videre „ikke vilde være at foretage, naar Skibet befandt sig under Sejl eller Damp“.

Krydsfartøjernes Virksomhed blev hermed stort set begrænset til at bevogte Kysterne. Institutionens Nyttевærdi blev i høj Grad forringet, hvilket yderligere understregedes af Loven af 24. Marts 1899, hvorved Antallet af Fartøjer reduceredes med ca. $\frac{1}{3}$, idet det ifl. dennes § 5 bestemtes, at der i den følgende femaarige Periode skulde finde en Reduktion Sted saaledes, at saavel Antallet af Krydstoldassistenter som af Fartøjer skulde nedskæres med 2 pr. Aar. Med Udgangen af Finansaaret 1904—05 vilde Antallet af Assistenten og Toldjagter saaledes være blevet reduceret fra 30 til 20.

Tanken om Krydstoldvæsenets definitive Ophævelse var nu blevet aktuel, og Myndighederne beskæftigede sig i en alt stærkere Grad med dette Problem.

I Henhold til *Cirkulære af 7. Juli 1902* afæskes Toldstederne endelig en Udtalelse om disses Syn paa Krydstoldvæsenets Virksomhed og Værdi som Middel til Bekæmpelse af Smugleriet langs vore Kyster. En Række af disse Erklæringer, der fremsendes gennem Overtoldinspektorerne for Østifterne og Nørrejylland findes bevaret. Af disse fremgaar det, at langt den overvejende Part af Toldstederne gaar ind for en Ophævelse af Virksomheden. En Del af Toldstederne giver paa dette Sted naturligt Udtryk for de Ønsker, de lokale Forhold maatte give Anledning til. Ribe Toldkammer foreslaar saaledes Oprettelsen af en bereden Toldtjeneste paa Strækningen fra Ribe Aa til Sneum Aa som Erstatning for Krydstoldjagten. Enkelte Toldkamre som Svendborg, Faaborg, Nyborg, Fredericia, Kolding, Bogense, Esbjerg og Rudkøbing gaar imidlertid af al Kraft imod Krydstoldvæsenets Nedlæggelse og henstiller til

Generaldirektoratet for Skattevæsenet, at Krydstoldvæsenets Virksomhed for de omliggende Farvande fortsættes uforandret. Ærøskøbing Toldkammer tør ikke udtale sig denne Sag vedrørende.

Paa Baggrund af den smukke og oprigtige Anerkendelse af det dygtige og energiske Arbejde, udført af Institutionens Tjenestemænd, der gentagne Gange kommer til Udtryk i disse Skrivelser, virker Indholdet af Overtoldinspektør F. M. Weibels Skrivelse af 11/11 1902 noget overraskende. Skrivelsen, der gaar stærkt ind for en Nedlæggelse af Krydstoldvæsenet, indledes saaledes: „For mit Vedkommende har jeg allerede som Assistent i Vordingborg faaet Øjnene op for Krydstoldvæsenets Humbug. Krydseren laa næsten altid i Masnedsund, hvorfra der hver Formiddag og Eftermiddag gjordes et lille Slag, saaledes at dette altid var sikkert paa at kunne komme tilbage i god Tid til Banerestaurationen. Kun naar der kom Telegram om, at Kommandøren (Gottlieb) var i Farvandet, fik den travlt med at gaa ud i Kanterne af Districtet“.

Naar Overtoldinspektøren i sin Argumentation mod Krydstoldvæsenets Virksomhed bl. a. omtaler Krydsjagten i Vordingborgs Virksomhed, vil det være naturligt at erindre om de særlige Besejlingsforhold i Storstrømmen. Farvandets Afgrænsning og Overskueligheden af dette berettigede maaske til en vis Grad Krydstoldjagten „smaa Slag“ i Farvandet omkring Masnedsund. Ved et mærkeligt Skæbnens Træf faldt det iøvrigt i 1922 i Overtoldinspektørens Lod, under Patrouilletjenestens nuværende Ledelse, paany at organisere Toldvæsenets Tjeneste paa Søen.

Paa Basis af de Synspunkter vedrørende Krydstoldvæsenets Fremtid, der kom til Udtryk i langt det overvejende Antal Rapporter fra de lokale Toldsteder, udarbejdedes af Generaltolddirektoratet et „*Forslag til Lov om Krydstoldvæsenets Nedlæggelse*“.

I Bemærkningen til dette Lovforslag fremføres bl. a.: „De Grunde, som førte til Oprettelsen af et Krydstoldvæsen ere imidlertid allerede for længst ophørte at virke, og omend Krydstoldvæsenet under Datidens Smugleri kan have gjort Fyldest og

vel ogsaa senere, saa længe Dampskibsfarten ikke omfattede Hovedparten af Skibsfarten, har været til god Nytte, maatte dets Betydning, alt som man nærmede sig Nutiden, svinde mere og mere ind. Dette staar for det første i Forbindelse med, at systematisk Smugleri neppe nu til Dags kan tænkes sat i Scene herhjemme. Det betragtes saa langt fra mere som god Købmandsskik at smugle Varer ind eller begaa anden Toldsvig, at den Importør er stempet, om hvem det bliver bekendt, at han er grebet i saadant, og de allerfleste Firmaer føle sig endog meget ilde berørte af Ordensmulkter, naar det kan synes usikkert, om der virkelig har været god Tro til Stede“.

Lovforslaget, der iøvrigt kun indeholder 5 Paragraffer, giver Udtryk for Ønsket om Inddragelse af Embedet som Krydstoldinspektør, Formindskelse af Antallet af Krydstoldassistenter fra 20 til 2, Salg af Krydstoldskonnerten „*Argus*“ samt 20 af Institutionens 23 Jagter. Stillingen som Næstkommanderende skulde samtidig inddrages. Denne Embedsmand, der var Officer i Orlogsmarinen, forrettede Tjeneste i Krydstoldvæsenet for et kortere Aaremaal og lønnedes herfor med et aarligt Honorar.

De tre Jagter, der ønskedes bevaret, skulde stationeres i henholdsvis Odense Fjord og Svendborg, medens den tredie tænktes anvendt som Reservefartøj. Det førstnævnte ønskedes stationeret ved Indløbet til Odense Fjord som Forseglingsspost, medens man af Hensyn til Svendborg Tolddistrikts lange Kystomraade, de mange Øer og Nærheden af den slesvigske Kyst ansaa det for „forsigtigst“, at det derværende Toldkammer fortsat disponerede over et større Fartøj. Til hver Station skulde knyttes en Krydstoldassistent.

I Henhold til Skrivelser fra Kommandør Wulff af 20/5 og 24/5 1903 til Generaldirektoratet for Skattevæsenet¹ foreslaas Krydsfartøj *Nr. XIII* udlagt paa Odense Fjord (Toldvagtskibet Odensefjord), og *Nr. XXIV* stationeret i Svendborg (Toldvagtskibet Svendborgsund).

Lovforslaget indeholdt endvidere Ønsket om Erhvervelse

¹ Skrevet om Bord i Krydstoldskonnerten „*Argus*“ i Nivaabugten.

af en Motorbaad (ca. Kr. 17.000) til Kontrolarbejdet for Hals Toldsted samt en Forøgelse af Landtoldopsynet med 15 Rorsbetjente og 15 Opsynsmænd. De aarlige Udgifter til Toldvæsenets Kystkontrol var budgetteret til ca. Kr. 49.000, hvilket for Toldvæsenet skulde betyde en Besparelse paa ca. Kr. 176.000 i Forhold til Finansaaret 1901—02.

Iflg. *Lov af 24. April 1903 ophævedes Krydstoldvæsenet fra 1. April 1904.* Institutionens Personal indtraadte for en stor Dels Vedkommende i Landtoldvæsenet, dels som Toldassistentter (Strandkontrollører) dels som Rorsbetjente eller Opsynsmænd. Nogle ældre Tjenestemænd afskedigedes paa Vente- penge, og Resten forlod ved denne Lejlighed Toldetaten for at søge Beskæftigelse i andet Erhverv.

Fartøjerne solgtes ved offentlig Auktion. Den første „*Argus*“ solgtes til Island¹, den sidste erhvervedes af svensk Friherre Dixon med Inventar for Kr. 30.000.—, og blev af denne benyttet som Lystyacht. Af Jagterne, der spredtes for alle Vinde, findes iøvrigt i vore Dage et Antal bevaret især som Lystfartøjer. Som Lastfartøj sejler endnu „*Svend*“ af Mariager, ex Krydsjagt XIX, bygget 1874.

I Henhold til ovennævnte af Generaltolddirektoratet udarbejdede Lovforslag vedrørende Krydstoldvæsenets Nedlæggelse forblev de to Stationer i henholdsvis Svendborgsund og Odense Fjord bevaret. Allerede den 1/4 1905 blev den førstnævnte Station dog inddraget, og 6 Aar senere, den 1/11 1911, fik den sidstnævnte samme Skæbne. Den danske Krydstoldjagt tilhørte nu Søens Historie.

Toldvæsenets Virke langs Danmarks Kyster havde dog ikke faaet sin Afslutning. Knapt 10 Aar senere, den 1/4 1920, sejlede de fire første Motor-Toldkrydsere ud til deres Stationer. De tre „*Argus*“, „*Svend*“ og „*Knud*“ stationeredes i henholdsvis Aabenraa, Sønderborg og Graasten, medens den fjerde „*Valdemar*“ blev udlagt i Aarhus. Hermed var Grunden lagt til *Toldvæsenets Patrouilletjeneste*, som den kendes i Dag.

¹ Velvilligst oplyst af Fru Laura Kofoed, Odense.

Denne omfatter nu 22 Fartøjer, hvortil yderligere kommer 13 mindre Baade underlagt de respektive Toldsteder.

Som Dampmaskinen gjorde det forbi med Sejlskibstiden og dens tusindaarige Tradition, saaledes gjorde den ogsaa Sejkrydstjenesten til et Levn fra en svunden Tid. De hvide Sejl er stort set forsvundet fra Havene, og i det praktiske Liv paa Søen spiller Sejlskibet i Dag ingen væsentlig Rolle. — Det kan maaske beklages, men eet er givet: Den Tid kommer aldrig mere tilbage.



Liste over Krydstoldinspektører i Tiden 1827—1904 findes paa fig. Side. Vedrørende disses Data iøvrigt henvises til Topsøe-Jensen, T. A. og Marquard, E.: Officerer i Den Dansk-Norske Søetat 1660—1814 og Den Danske Søetat 1814—1932. København, 1935.

For værdifulde og kritiske Raad ydet mig under Udarbejdelsen af Manuskriptet bringer jeg hermed Hr. Overtoldkontrollør K. Kofoed-Jespersen og Hr. Civilingeniør Knud E. Hansen min hjerteligste Tak.

KRYDSTOLDINSPEKTØRER I TIDEN 1827—1904

Østkysten:

Tetens, F. M. (1792—1862)	1827—34	(I Tiden 1827—33 konstitueret).
Meyer, J. A. (1799—1875)	1835—37	
Muxoll, F. C. G. (1804—1880)	1838—42	
Wulff, J. P. F. (1808—1881)	1842—45	
Muxoll, F. C. G. (1804—1880)	1846—48	(Konstitueret).
Bocher, M. B. (1811—1886)	1848—51	
Grove, H. H. S. (1814—1866)	1852—55	
Pedersen, O. C. (1813—1873)	1856—60	
Gottlieb, C. F. (1817—1881)	1860—64	
do.	1866—81	
Wulff, F. L. C. M. V. (1842—1914)	1881—1904	(I Tiden 1866—70 konstitueret).

124

Vestkysten:

Dichmann, F. C. (1788—1872)	—1832	
Schultz, A. D. (1788—1862)	1833—38	(Konstitueret).
Raffenberg, M. E. (1804—1876)	1838—41	
Donner, J. O. (1808—1872)	1842—48	(I Tiden 1842—46 konstitueret. Under Oprøret 1848—50 Chef for den slesvig-holstenske Flaade. Senere preussisk Marineofficer).
Hammer, O. C. (1822—1892)	1850—64	(I Tiden 1850—54 konstitueret).