

KRYDSTOLDJAGT »No XXVII«

Af

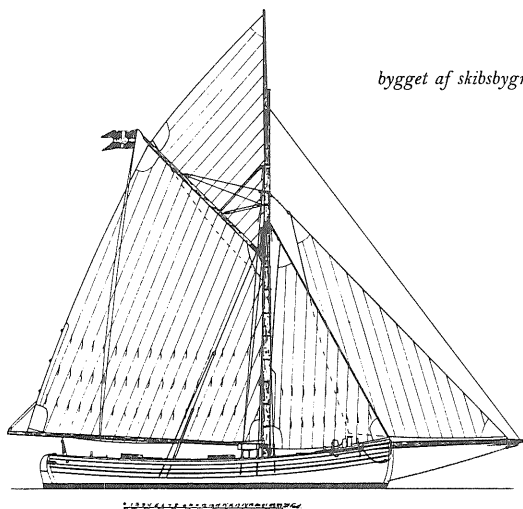
HOLGER MUNCHAUS PETERSEN

Med udgangspunkt i Christian Nielsens model og opmåling af krydstoldjagt »No XXVII« giver Holger Munchaus Petersen, der er leder af Toldmuseet, en beskrivelse af krydstoldskibenes opgaver og livet ombord på »No XXVII«. Skibet kom til at virke 20 år i toldvæsenets tjeneste, men forfatteren følger fartøjet til 1955, hvor det under navnet »Hela« grundstødte og siden sank på Snave Røn.

Christian Nielsen fortjener stor tak af sin eftertid for sin store indsats med at dokumentere danske brugsfartøjer. En af de allersmukkeste modeller, der udgik fra Christian Nielsens værksted, var »No XXVII«, en krydstoldjagt.

Toldvæsenets opgave er og har altid været at opkræve den told og de afgifter, som statsmagten pålægger varehandelen. Der er altid mennesker, der vil undgå at yde deres bidrag til samfundet, og det har de bl.a. gjort ved at smugle. Toldvæsenet er derfor nødt til at kontrollere. Kontrollen har i tidens løb taget forskellige former. Den mest bemærkelsesværdige var den sejlene tjeneste. Frem til 1904 havde man således omkring 30 ualmindelig smukke og velsejlende skibe, de såkaldte krydstoldjagter. Det enkelte skibs og mandskabs opgave var at stoppe og inkvirere (undersøge) skibene, før de fik kontakt med land. Krydstoldvæsenet foretog enten en gennemgribende undersøgelse, forsegling af lugerne eller fysisk ledsagelse til havn af en krydstolder. Alt med det formål at fastholde godsets identitet og forhindre overløsning under vejs. Krydstoldvæsenets største fortjeneste lå på det forebyggende område, idet dets blotte nærvær afholdt mange fra at lave numre.

I året 1890 bestod Krydstoldvæsenets flåde af 29 jagter og 1 inspektionsfartøj. Skibene var stationeret med 3 på Vestkysten ved Fanø og Manø, de 26 havde stationer fra Skagen og ned i Østersøen,



Krydsjagt XXVII

bygget af skibsbygmester N. F. Hansen i Odense 1890.

Opmåling nr. 33

Længde: 52' 6" = 16,48 m

Bredde: 15' 8" = 4,92 m

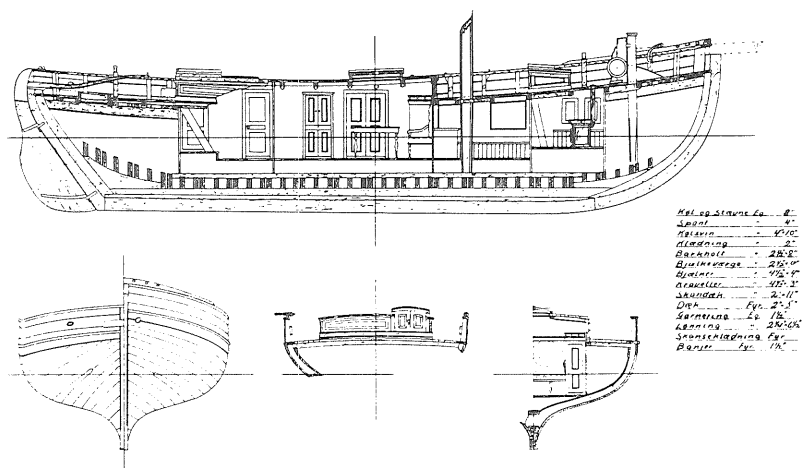
Højde: 6' 11" = 2,17 m

Dybgående: ca. 6' = 1,88 m

og inspektionsskonnerten »Argus« kontrollerede de enkelte fartøjers og besætningers indsats.

De enkelte skibe var sædvanligvis på deres stationer fra 1. marts til 31. december, enkelte skibe var dog på station hele året. Det enkelte skib var normalt 15-20 år i Krydstoldvæsenets tjeneste, hvorefter det blev solgt ved offentlig auktion. Derfor var der normalt tilgang af en eller to nybygninger om året til afløsning af de ældste. Skibene blev bygget af anerkendte træskibsbyggere, eksempelvis af Rasmus Dyreborg i Fåborg, der fra 1842-1853 leverede 20, E. Benzons i Nykøbing F., der leverede 5, F. Sparre i Nysted, der fra 1862-74 leverede 10 og den mest berømte af dem alle, N.F. Hansen, der fra sit værft i Kerteminde i 1876-77 leverede 4, og fra værftet i Odense 1877-99 leverede 20 fartøjer. Krydstoldinspektøren var ovenud tilfreds med nybygningerne, der blev beskrevet som »meget velsejlende og i sø gode fartøjer«, og N.F. Hansen udviste »en egen flid og omhyggelighed« ved bygningen.

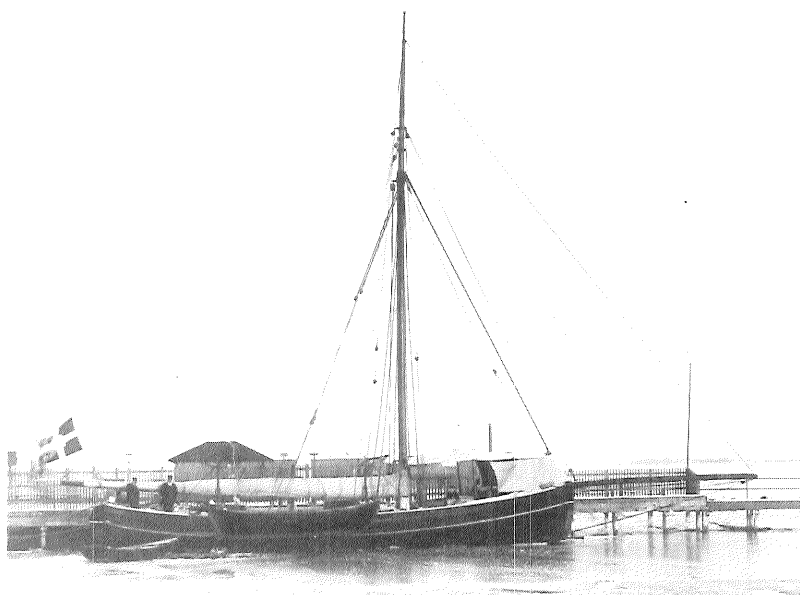
I september 1890 leverede N.F. Hansen det fjortende skib fra Odenseværftet til Krydstoldvæsenet. Som alle dets søsterskibe fik



Christian Niensens opmålingstegning af »No XXVII«. Med en minutøs nøjagtighed og en detaljeringsgrad, som ikke findes på N.F. Hansens originaltegninger, formåede Christian Nielsen at dokumentere denne skibstype. *Christian Nielsen's drawings of No XXVII. He provided a record of this type of vessel with minute exactitude and with a degree of detail not to be found in N.F. Hansen's original drawings.*

det blot et nummer, på skibet påført i romertal »No XXVII«, på tryk og i skrift med arabertal »No 27«. Nybygningen blev stationeret i Køge Bugt, en station, der dækkede farvandet mellem Dragør, Kalveboderne, Køge og Mandshoved. Opgaven var at kontrollere skibsfarten her samt holde opsyn med de tilgrænsende farvande og kysterne på Sjælland og Amager.

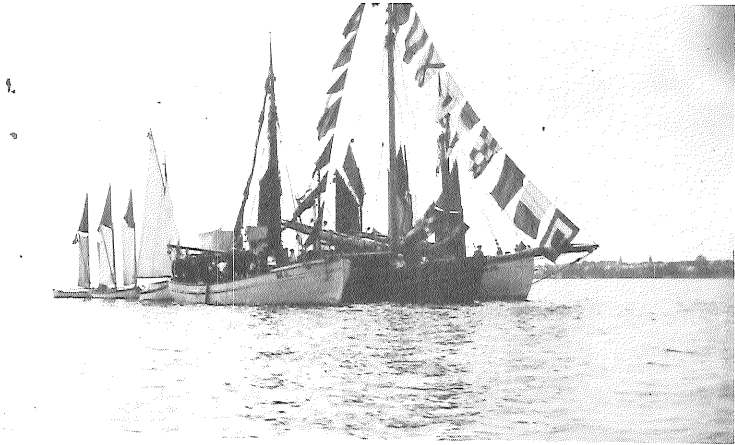
Køge Bugt var en af de mindre stationer, i gennemsnit var her en ekspedition om dagen. I 1891 var der eksempelvis 328 og i 1896 322. Krydstoldvæsenets største stationer var Læsørende med 1113 og Sundet nord med 1082 ekspeditioner i 1891. Mindre end Køge Bugt var kun Knuddyb, syd for Manø, og Rødsand med henholdsvis 94, 77 og 282. Det samlede antal ekspeditioner for hele Krydstoldvæsenet var i 1890 15.439. Krydstoldvæsenet skulle forhindre og om muligt opdage ulovligheder, hvor godt det første lykkedes kan i sagens



Toldvagtskibet »Odense Fjord« på station ved »Gabet«, her lå skibet sædvanligvis fortøjet sommer og vinter. Kontakten til de skibe, der skulle undersøges, klarede man med jollen eller den store norske pram. *The Odense Fjord customs vessel, usually stationed there summer and winter. The dinghy or the large Norwegian pram was used to visit ships to be searched.*

natur ikke konstateres, derimod var de opdagede ulovligheder forsvindende få. »No XXVII«s andel af disse var heller ikke overvældende. I 1894 blev der opdaget 14 tilfælde, og det var mange i forhold til de øvrige år. Heraf havde »No XXVII« i maj og juni opdaget to tilfælde af ulovlig laden. I begge sager blev lovovertræderne idømt bøder. Det var det eneste år »No XXVII« udmærkede sig på denne måde.

Toldvæsenet på land havde ikke noget direkte med Krydstoldvæsenet at gøre. Toldstedscheferne skulle dog hvert år afgive deres mening om det nærliggende fartøjs indsats. Toldforvalteren i Køge tog denne årsberetning ganske bogstavelig, hvert år den 1. januar



»Navigationsskolen« som dommerskib ved en af de årlige kapsejladser for fiskefartøjer ved Marstal. Krydstoldjagternes smukke linier gjorde dem i øvrigt eftertragtede som lystfartøjer for velhavere. »No XXVII« var således lystfartøj under navnet »Hilaria« fra 1916-1924. *The Navigationsskolen used as judges vessel at one of the annual races for fishing vessels held at Marstal. The clean lines of revenue cutters also made them very desirable as pleasure craft for those who could afford them. No XXVII, for example, was used as such from 1916-1924, under the name Hilaria.*

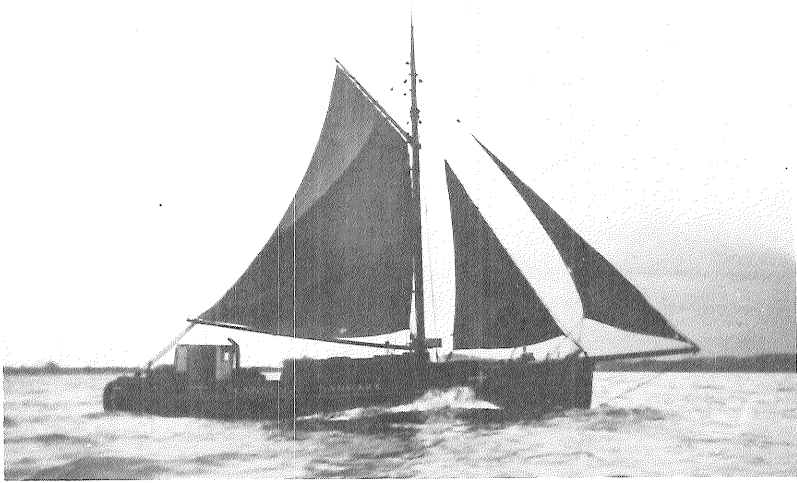
skrev han »at Toldkammeret har været særdeles tilfreds med det her stationerede krydsfartøjs virksomhed i året 189-, tillader jeg mig at indberette«. Samme tekst, samme dato, hvert år.

Efter 1899 modererede han sine udtalelser, men da var der også sket noget. Krydstoldvæsenet måtte nemlig ikke mere standse skibe for kontrol, kun skibe, der lå opankrede eller viste mistænkelig adfærd, måtte underkastes inkvirering (undersøgelse), så Toldforvalteren i Køge nøjedes med at skrive »at Toldkammeret har været tilfreds« med skibets virke i sin beretning.

Samtidig med denne indskrænkning i kontrollen begyndte en reduktion i antallet af skibe, den skete med 2 om året og betød omroking af de resterende. I 1901 blev stationen Køge Bugt nedlagt, og de hidtidige opgaver blev i stedet varetaget fra stationen Præstø



Krydstoldassistent Hans Christian Kisby født 1838 i Marstal, og pensioneret på grund af svagelighed i 1900. Kisby havde flere store interesser, bl.a. træskærerarbejder og modelskibsbygning, interesser han havde gode muligheder for at dyrke som chef på krydstoldjagterne. Hans største interesse - og last - var mad, han elskede at spise, og på krydstoldjagterne var mulighederne for kulinariske delikatesser gode. Besætningerne strakte kostpenge og diæter ved jagt og fiskeri samt købte og byttede direkte hos gårdejerne i deres distrikt. Normalt var der overskud af kostpenge, men det vides ikke, om det var tilfældet på »No XXVII« i 1896, da Kisby var chef. *Hans Christian Kisby, who was in the revenue cutter service, was born at Marstal in 1838 and retired, on grounds of ill health, in 1900. Woodcarving and building model ships were among his great interests, which he had good opportunity of indulging in as head of the revenue cutter service. But his greatest passion - and vice - was food. He adored food and there were many opportunities for culinary delights on the cutters. The crews stretched their allowances and supplemented their diet by hunting and fishing and bartering with farmers in their district. Usually there was a surplus of allowances though it is not known whether this was the case on No XXVII in 1896 when Kisby was in charge.*



Motorjagten »Skansen« af Nysted fotograferet under 2. verdenskrig. Krydstoldjag- tens skarpe linier fornægter sig ikke på dette billede. Linierne gjorde i øvrigt skibene mindre egnede til lastskibe. På »Skansen« blev kubikindholdet øget ved at påbygge meget store lugekarme. Pælemasten er skåret ned, og der er opbygget styrehus over maskinrummet. Den originale styring ved rorpind var på dette tidspunkt opgivet til fordel for et rat. *Skansen, a motor cutter of Nysted, photographed during the Second World War. The clean lines of the cutter, which can clearly be seen in this picture, made such vessels somewhat unsuitable as cargo vessels. The cubic capacity of Skansen was increased by the addition of large coamings. The pole mast has been cut down and a wheel-house built above the engine room. Instead of the original tiller a wheel now steers the vessel.*

Bugt, og da »No XXVII« på dette tidspunkt endnu var et fortrinligt skib, blev det flyttet til Præstø Bugt.

Foruden Køge fik nu også toldkamrene i Præstø og Stege en mening om det arbejde, som blev udført af »No XXVII«. Begge steder var man lidt mere afslappede med hensyn til indberetningens datering, de blev først dateret mellem 2. og 14. januar. Præstø kunne for året 1902 konstatere, at der var kommet 49 sejlskibe og 1 dampskib til havnen, heraf var de 32 sejlere og dampskibet ikke undersøgt, og det betegnedes under de givne forhold for tilfredsstillen-

de. Stege indberettede for 1903, at der ud af 111 ankomne skibe var de 83 ikke kontrolleret. Reaktionen herpå var: »Toldkammeret tvivler ikke om, at Krydstoldvæsenet har været virksomt i det forløbne år, men da nu fartøjer under sejl ikke må standses og inkvireres, kan man ikke skønne, om Krydstoldvæsenet har været virksomt eller ej«.

Endelig bestemte et enigt folketing i 1903, at Krydstoldvæsenet skulle nedlægges og skibene sælges.

Krydstoldvæsenets personale udførte de opgaver, der var dem pålagt. På »No XXVII« var der hvert år en besætning bestående af en krydstoldassistent = skibsfører, en krydstoldbetjent = styrmand, 2 matroser og en dreng.

Krydstoldvæsenets personale kom hovedsageligt fra Sydfyn, Ærø og i det hele taget fra øsamfundene, med undtagelse af Bornholm. Denne rekruttering kan også spores på »No XXVII«. Besætningsmedlemmerne var kun sammen et år ad gangen, efter hvert år skiltes de og blev det følgende år sat sammen med nye kolleger på andre skibe. »No XXVII« havde et par bemærkelsesværdige karakteristika. Matroserne kom næsten altid fra Nyord og havde normalt været 5-6 år i tjenesten. Drengene kom næsten lige så konstant fra Nysted. Matroser og drenge blev om bord hele året. To matroser afmønstrede dog i utide, den ene havde købt skib, og den anden skulle føre skib. Også to drenge afmønstrede i utide, den ene mistede lysten til søen, og den anden ville bare ikke mere. Disse afmønstringer var unormale for Krydstoldvæsenet i almindelighed og for »No XXVII« i særdeleshed.

Krydstoldassistenterne - skibsførerne - tegnede også et særligt mønster på »No XXVII«. Som regel var de midt i 50'erne, når de overtog posten, normalt var de ombord et år ad gangen, en enkelt dog i hele 4 år.

Krydstoldbetjentene - styrmændene - dannede også et specielt mønster. Sædvanligvis kunne de avancere til krydstoldassistent efter 6-10 års tjeneste, heraf 1-2 år på »Argus« under krydstoldinspektørens skarpe blik. De fleste krydstoldbetjente, der blev stationeret

på »No XXVII«, var kun ombord i 5 måneder, før de blev forflyttet til »Argus«. Ombord i »No XXVII« med den fredelige tilværelse havde de så chancen for at genopfriske deres lærdom og studere Toldforordning og -instruktion, så de stod godt rustet til tiden på »Argus«.

Selv om Krydstoldvæsenet blev nedlagt ved lov af 1903, kunne Toldvæsenet ikke helt undvære et fremskudt toldopsyn; i Svendborgsund, Thyborøn, ved Hals Barre og i Odense Fjord bibeholdt man toldskibe til at holde opsyn og foretage en foreløbig kontrol. Det var de bedste af krydsfartøjerne, der blev udlagt til disse opgaver, og blandt disse var »No XXVII«, der fra 1. januar 1904 blev underlagt Odense toldsted og fik en station, der omfattede indløbet til Odense Fjord, hvor alle ind- og udgående skibe skulle kontrolleres. Ved denne lejlighed ændredes fartøjets betegnelse og navn til toldvagtsskibet »Odense Fjord«.

I 1909 var der af indgående skibe i Odense Fjord

674 fra udlandet og

459 fra indlandet

af udgående var der i samme år

633 til udlandet og

534 til indlandet.

Alle disse skibe havde pligt til at standse op ved toldvagtsskibet. For indgående for at blive undersøgt, plomberet eller ledsaget til Odense. For udgående for at plomber og laksegl m.v. kunne kontrolleres. Selv med så mange skibe i løbet af et år lykkedes det ikke at opdage nogle ulovligheder, den sidste opdagelse fandt sted i 1880.

Det var derfor svært at argumentere for en bibeholdelse af denne kontrol, når de søfarende klagede over tidsspilde og gener ved at skulle standse op, og så kostede ordningen også penge. Toldinspektør Hassing, der var chef for Odense toldsted, udarbejdede derfor i 1910 forslag til nedlæggelse af toldvagtsskibet og forandring af kontrollen, et forslag der ret omgående blev imødekommet fra Generaltolddirektoratet med virkning fra 27. december 1910.

Toldvagtsskibet »Odense Fjord« var nu overflødig, og som sæd-

vanlig, når et statsskib skulle afhændes, blev det udbudt til offentlig auktion, der fandt sted den 7. april 1911 kl. 11.00.

Den højstbydende på auktionen var Simonsen & Co. med et bud på 3.400 kr., det blev telegrafisk meddelt Generaltolddirektoratet, der ligeledes pr. telegraf approberede tilbudet. Pengene blev herefter taget til indtægt i Toldkassen.

Simonsen & Co. var kun »stråmænd« for Marstal Navigations-skole, men inden dette salg var registreret i skibsregistret, overgik skibet til et partrederi bestående af:

Navigationsskolebestyrer Frederik Hansen, Marstal, 38/100 part
Navigationslærer Hans Jacob Christensen, Marstal 33/100 part
Navigationslærer Georg Carl Octavius

Hansen, Marstal 29/100 part

Den sidstnævnte blev valgt til bestyrende reder.

Disse salg blev de første i en lang række.

Den 27. maj 1916 blev skibet solgt til fabrikant W. Brüel i Hjørring. Den 10. april 1918 solgt til direktør Frede Skaarup, København. Den 31. maj 1924 solgt til konsul Hans Rasmussen, Korsør. Den 14. juli 1924 solgt til skibsfører Lars Jørgen Nielsen, Bandholm. Den 15. juli 1925 solgt til skibsfører Karl Hjalmar Bjørn Nielsen, Bandholm. Den 22. februar 1926 solgt til partrederi mellem skibsbygger Martin Thorkild Rasmussen, Nysted 50/100 og mekaniker Christian Johansen Truelsen, Nysted 50/100. Den 18. november solgt til skibsfører Fester Peter Carlsen, Haderslev.

Carlsen kunne ikke udrede udbetalingen for skibet, og den 28. juni 1927 blev der foretaget en udlægsforretning, hvorefter skibet den 22. juli 1927 blev udbudt på tvangsauktion, men der blev kun budt 1.300 kr., så auktionen blev aflyst og en ny indkaldt til 15. august 1927, hvor købmand Sophus Jørgensen m.fl. fik skibet udlagt for 3.600 kr. som ufyldestgjorte panthavere.

Den 15. september 1928 solgt til matros, senere skibsfører Ernst Julius Rasmussen Tambour, Guldborg. Den 23. februar 1946 solgt til skibsfører Laurits Ove Thomsen, Søby (Ærø) og endelig 12. april

1948 solgt til skibsfører Christian Hansen Henriksen Christensen, Svendborg.

Skibet skiftede hjemsted flere gange, først i 1904 til Odense, 1911 til Marstal, 1916 til Snekkersten, 1925 til Nysted, 1946 til Søby og 1948 til Svendborg.

Skibets navn blev også ændret flere gange, som nævnt startede det karrieren i 1890 som »No XXVII«, i 1904 ændret til »Odense Fjord«, i 1911 til »Navigationsskolen«, i 1916 til »Hilaria«, 1925 til »Skansen« og 1948 til »Hela«.

Krydstoldjagterne var ikke som almindelige skibe optaget i skibsregistret, så første gang »No XXVII« dukkede op heri var i 1911, hvor det fik tildelt kendingsbogstaverne N R Q G, der i 1930'erne ændredes til O W Y D.

Skibet var dog målt på almindelig vis. Det skete den 9. september 1890 i Odense og beskrivelsen lød da: 1 dæk, 1 mast, glat stævn, spidsgattet agterskib, kravelbygget af eg og med fuldstændig inderklædning.

Længde på dækket	52,1 fod
Bredde	15,6 fod
Dybde	5,8 fod

Dette gav en udregnet tonnage på 27,38 bruttotons, og da der ingen fradragsberettigede rum var, blev nettotonnagen ligeledes 27,38 tons. Som »Navigationsskolen« skete ingen ændring. Først med en ommåling i august 1916 blev der foretaget fradrag for soverum til skibets fører, for folkerum, rum for kok, kabys og W.C., så nettotonnagen blev 12,55 tons. Ved installation af en encylindret 40 IHK Skandia 2 takts motor i juli 1925 blev tonnagen opmålt til 27,66 brutto og 14,95 nettotons.

Ændringen af bruttotonnagen skyldtes ved denne lejlighed, at der blev tilbygget halvruv og luge.

I september 1943 blev skibet ommålt til 27,49 brutto og 14,78 netto. Ved denne lejlighed ændredes den generelle beskrivelse til mid-delfyldig glat stævn, platgattet agterskib, og kendingsmålene i meter blev 16,35 lang x 4,90 bred x 1,82 dyb. I 1946 blev den gamle



Christian Nielsens meget smukke model af »No XXVII«, fyldt med spændende og nøjagtige detaljer. Sejlføringen var fok, klyver, storsejl og et højt topsejl. Ved bygningen var der nedlagt solid håndværksmæssig kunnen. Så det var velfortjent, når skibene blev rost, især for deres fantastiske sejlegenskaber. Et af skibene præsterede således at krydse ind gennem Kirkegrunden ved Udbyhøj. *Nielsen's model of No XXVII, full of exciting and accurate detail. It was rigged with foresail jib, mainsail and tall topsail. Solid craftsmanship went into the building so such vessels had a well-earned reputation for their fantastic sailing abilities. One of them even managed to tack through the Kirkegrund shoals off Udbyhøj.*

Skandia motor afløst af en ny encylindret 2 takts mellemtryksmotor fra fabrikken Ideal i Fjellebroen.

Ved en mindre ombygning i 1949, hvor der anbragtes halvruddforude, blev tonnagen ændret til 27,84 brutto og 14,78 netto. Endelig i 1950 blev det ændrede maskinrum opmålt til 6 fods længde, og ruffet over dette blev målt til 1,03 tons, så skibets sidste tonnage lød på 28,87 brutto og 11,07 nettotons.

Priser er et spørgsmål om udbud og efterspørgsel, og det passer glimrende på »No XXVII«, hvis mange omsætninger giver gode beviser på skibspriser i 1. verdenskrigs gullaschperiode og i 20'ernes depressionsår, hvor hundredvis af danske træskibe blev afhændet til udlandet. Prisen var:

i 1911	3.400 kr.
i 1916	8.750 kr.
i 1918	35.000 kr.
i 1924	8.000 kr.
i 1924	6.000 kr.
i 1925	3.000 kr.
i 1926	13.000 kr. (1)
i 1926	13.500 kr.
i 1927	1.300 kr. (2)
i 1927	3.600 kr.
i 1928	3.600 kr.
i 1946	19.000 kr.
i 1948	30.000 kr. (3)

(1) Installation af motor

(2) Højeste bud på tvangsauktion, der blev forkastet

(3) Ny motor

Som »Navigationsskolen« blev det anvendt som skoleskib og under navnet »Hilaria« som lystfartøj.

Som »Skansen« og »Hela« sejlede det i fart mellem danske provinshavne med enkelte afstikkere til Tyskland, Oslofjorden og Sverige. Det gjorde sig ikke synderligt bemærket på nogen måde, det passede støt og roligt sin daglige dont, og dets uheld kan tælles på

een hånd. Det første var i oktober 1928, da det på rejse fra Rødby Havn til København med 292 sække sukker, i tåge og stille vejr løb på grund syd for Dragør og måtte have assistance af en bjergningsbåd for at komme flot, men der skete ingen større skade.

Næste gang var i september 1955 på rejse fra Herøen i Norge til Mosede syd for København med kalksalpeter. På grund af rorskade grundstødte det ved Hornbæk og måtte have assistance for at komme flot.

Tredie uheld fandt sted den 16. december 1955, da »Hela« var på rejse fra Kalundborg til Rudkøbing med superfosfat. I stille diset vejr løb det på grund af strømsætning på Snave Røn. Her sank det senere, og en stenfisker tog masten ud af vraget, der antagelig endnu står på grunden.

KILDEFORTEGNELSE

Robert Svalgaard: Manuskript til en bog om Krydstoldsvæsenets historie 1824-1904.

Christian Nielsen: Danske bådtyper. København 1973.

Ministerialtidende 1890-1900. Heri Krydstoldsvæsenets årsberetninger.

Rigsarkivet: Krydstoldsvæsenets arkiv. Toldstedernes indberetninger. Krydstoldinspektørernes årsberetninger.

Skibsregistret: Bind 22 folio 193. Bind 26 folio 115. Bind 36 folio 65. Bind 54 folio 147.

Nykøbing Falster Distriktstoldkammer: Skibsregistreringsprotokol.

Svendborg Distriktstoldkammer: Læg om registrering af »Hela«.

Odense Distriktstoldkammer: Sag angående ansættelse af toldopsynsmænd og nedlæggelse af toldvagtskibet »Odense Fjord«.

Toldmuseet, København: Protokoller over Krydstoldsvæsenets personale.

Illustrationer:

Fotos fra: Jens Hansens Søfartsmuseum, Marstal. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Brian Kristensen, Esbjerg. K.F. Jespersen, København. H.J. Kisby, Marstal.

REVENUE CUTTER NO XXVII

Summary

One of the finest ship models made by Christian Nielsen is of the revenue cutter *No XXVII*. Between 1824-1903 the Danish customs service had a special sea-going section, the revenue cutter service, the duty of which was to stop, search and put under bond all vessels in Danish waters. A large number of small sloop-rigged cutters, beautiful craftsmanship and good sailers, were built for the purpose. The fleet consisted an average of thirty vessels and the majority of them were built by N.F. Hansen of Odense.

No XXVII was built in 1890 and stationed in Køge Bay, one of the less important stations which in 1901 was merged with Praestø Bay. When the revenue cutter service ceased to exist in 1903 most of its vessels were sold off but *No XXVII* was transferred to Odense Fjord as a stationary guard ship. This station was closed down in 1911 and the cutter sold by public auction to the navigation school at Marstal. Afterwards it changed hands and name several times, being used both as a training ship and as a pleasure boat.

In the 1920s it had several new owners. An engine was installed, the amount of sail was reduced and high hatch coamings were added for it had now been reduced to being used as an ordinary cargo vessel. It ended its days undramatically in 1955, running aground in fog.

In general the ship had a very ordinary career. It was quite simply one of that enormous number of small Danish vessels which day out and day in quietly and steadfastly carried out their duties.

It was particularly this type of vessel which Christian Nielsen was interested in and he built the model of *No XXVII* from his own drawings.