

Maleri af Hans Andreasen: Øresunds Toldkammer.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

ØRESUNDS TOLDKAMMER

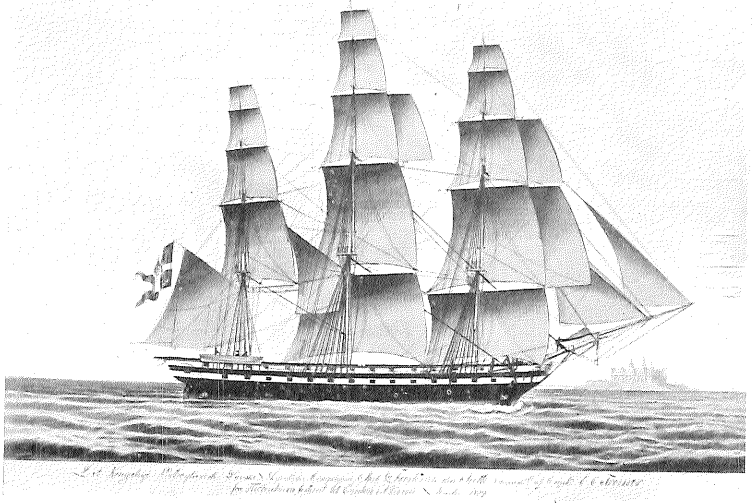
Denne smukke Bygning rejstes i 1740 som Administrationslokale for Øresundstolden. Den blev opført af Muremester Niels Basse og laa for Enden af Strandgade i Helsingør med Facade ned mod Havnen. Den omfattede 9 Fag. Over en 4 Alen høj Underetage i kraftig Rustika hæver sig den imponerende Beletage, med en Højde af 7 Alen. De midterste tre Fag er fremhævet ved den trekantede Fronton, ved de fire kapitælprydede Pilastre samt ved den høje Indgangsportal med den rundbuede Overdel, flankeret af to ligeledes rundbuede Vinduesfag. Mellem de øvrige Fag ses de flade Pilastre, der er saa karakteristiske for Barokkens og Rokokoens Bygninger. En Ornamentfrise under Frontonen bar Chr. IV's Navnetræk og Indskriften „Øresunds Toldkammer 1740“. Mansardtagets nederste Halvdel var dækket af blaa, glaserede Sten, dets øverste Del af Kobber. En bred Dobbelttrappe førte fra begge Sider op til Hovedindgangen. Bygningens smukkeste Rum var Direktionssalen, men der fandtes desuden et større Antal Kontorer. Til Bygningen hørte en Direktørbolig med Have, der ses i Billedet til højre. Til venstre skimtes Sofiegade. Pladsen foran Toldkamret var lukket af for almindelige dødelige og bevogtet af en Skildvagt. Bygningen blev nedrevet i 1859—60 paa Grund af en Havneudvidelse.

AGENT C. V. DUNTZFELT

C. V. Duntzfelt blev født i 1762 i Negapatam i Ostindien. Hans Far, der var Ingeniør i det hollandske ostindiske Kompagnis Tjeneste, forlod Moderen i 1764, efterladende Hustru og Søn uden Midler. En Slægtning, den senere Guvernør Ole Bic, tog sig af ham og skaffede ham 1774 en Plads som Reserveassistent i Trankebar, fra 1777 som Assistent i Frederiksnagor. Ved Siden af sin Embedsvirksomhed drev han i stor Stil privat Handel paa Ostindien og Europa og tjente gode Penge derved. I 1790 forlod han Tjenesten i Frederiksnagor for at bosætte sig i København, hvor han 1795 nedsatte sig som Grosserer. Paa Grund af sin Dygtighed og sit store Kendskab til den ostindiske Handel fik han hurtigt gode Forbindelser i danske Handelskredse, hvortil ogsaa hans Ægteskab med den formaaende Handelsmand Fr. de Connincks Datter Henriette C. i høj Grad bidrog. I 1790 blev han desuden ostindisk Konsulent ved Kommercekollegiet. I nogle Aar drev han især Handelsvirksomhed i Kompagni med sin Svigerfader, siden arbejdede de hver for sig. Duntzfelt var dristig og foretagsom. De franske Koalitionskrige gav gode Chancer for den danske Handel, og Duntzfelt udnyttede de forhaandenværende Muligheder. Han drev Assurance, Bankier- og Veksellererforretninger, men navnlig naturligvis Handelsvirksomhed. Han handlede især med Kaffe og Sukker eller andre Koloniprodukter. Varerne solgtes som Regel ved Auktion og til høje Priser. Men var Fortjenesten stor, var Risikoen det ikke mindre, ikke mindst fra de mange franske og engelske Kaperier, og Duntzfelt gik ikke af Vejen for dristige Foretagender. Skønt han ofte led store Tab, tjente han store Penge. Han var Tidens største danske Reder, ja vel den største i Norden, en Handelsfyrste af virkeligt Format. Han og hans Hustru førte stort Hus. Om Vinteren boede de i den Duntzfeltske Gaard i Amaliegade, senere i det Dehnske Palæ i Bredgade, om Sommeren først paa Ankersminde senere paa Ordruphøj. Trods de enorme Tab, Duntzfelt led ved Krigsudbruddet i 1807, formaaede han dog at holde sig oppe, og da han i 1809 døde under en Rejse til Paris, var han en af Landets rigeste Købmænd.



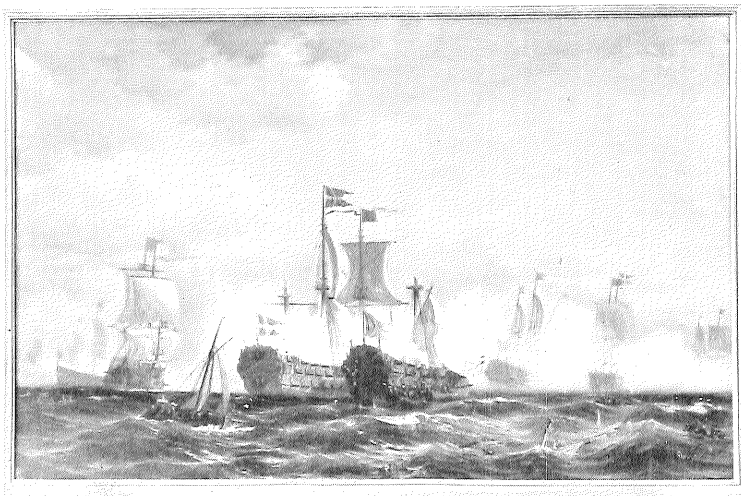
Pastel af Chr. Hornemann: Portræt af Agent C. W. Duntzfelt.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.



Farvelagt Tegning af Jacob Petersen: Asiatic Kompagnis Skib
„Frederik VI“. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

ASIATISK KOMPAGNIS SKIB „FREDERIK VI“

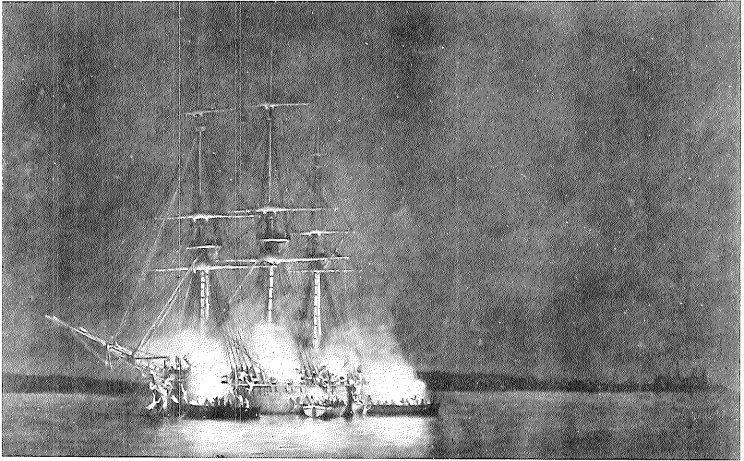
Dette Skib indkøbtes af Asiatic Kompagni fra Udlandet i Aaret 1800. Det kaldtes da „Christianshavn“ og under dette Navn gik det fire Gange til Kina med en Standsning mellem tredie og fjerde Rejse paa 12 Aar, fra 1807 til 1819, da Kompagniet paa Grund af Krigen med England laa fuldstændig brak. Paa dets fjerde Rejse fra 1819—21, var Digteren Poul Martin Møller med som Skibspræst. Han skrev paa dette Togt sit berømte Digt „Glæde over Danmark“ („Rosen blusser alt i Danas Have“). Efter Hjemkomsten fik det en tiltrængt Hovedreparation, der paa Grund af Kompagniets forarmede Tilstand hovedsagelig udførtes for Statsmidler, hvorfor det omdøbtes til „Frederik VI“. Under sit nye Navn foretog det endnu to Kinarejser, af hvilke den sidste, fra 1833—34, var Asiatic Kompagnis sidste Ekspedition. Skibet ses her afbildet under sit næstsidste Kinatogt under Kaptajn C. C. Tronier. Paa samtlige Togter udførte Skibet fra Danmark til Kina Varer for ca. 3 Mill. Rdl. og hjembragte for henvend 4 Mill. Rdl. kinesiske Varer, hovedsagelig Te, Silketøj og Porcelæner.



Maleri af Fauverholdt: Slaget i Køge Bugt 1. Juli 1677.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

SLAGET I KØGE BUGT 1. JULI 1677

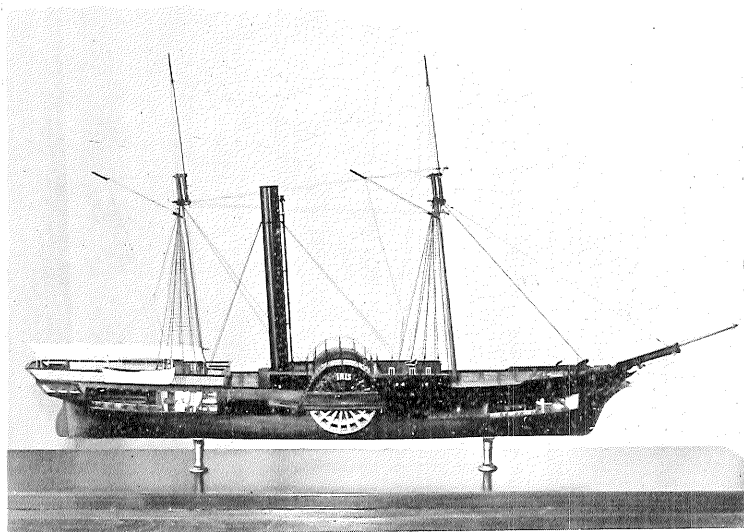
Under den skaanske Krig fik Danmark i Søkrigen Støtte af Nederlandene og den hollandske Admiral Tromp var øverstbefalende over de allierede Flaader. Krigens berømteste Slag blev dog udkæmpet under dansk Føring. Den 19. Juni 1677 var den svenske Hovedflaade under Henrik Horn stukket i Søen. Den 29. Juni laa den under Møen, mens den danske Flaade under Niels Juul var stationeret mellem Stevns og Falsterbo. Da Svenskerne i Materiel og Mandskab var Danskerne væsentligt overlegne, ønskede den danske Flaadecadministration ikke Slag, før Tromp var ankommet med sin Hjelpeflaade. Niels Juul var af en anden Opfattelse. Den 1. Juli om Morgenen styrede begge Flaader for en kraftig Østenvind mod Stevns Klint. Ved en glimrende Udnyttelse af de danske Skibes mindre Dybgaaende og af Vinden, der efter Niels Juuls Beregning slog om i Vest, lykkedes det Niels Juul at vinde en overlegen Sejr over den svenske Flaade, der mistede adskillige Skibe og mange Mænd, mens Niels Juul ikke tabte saa meget som en Baad paa Trods af flere alvorlige Faser under Kampen. Slaget i Køge Bugt er utvivlsomt den danske Flaades største Bedrift. Sejren sikrede Flaadens nationale Udvikling, ligesom den paa anden Maade blev af stor national Betydning.



Tuschtegning af Eckersberg: Fregatten „Cort Adeler“ angribes 20. Aug. 1808 i Snekkerstenbugten. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

KAPERFREGATTEN „CORT ADELER“ ANGRIBES I SNEKKERSTENBUGTEN

Efter at Danmark ved Englændernes Overfald i 1807 havde mistet sin Flaade maatte Landet paa anden Maade søge at bekriige sine Fjender. En Mængde Kaperere blev udrustet. Ved Kaperbreve fik de Regeringens Bemyndigelse og Velsignelse til at forvolde Fjenden mest mulig Skade. Nogle raske Fyre og Eventyrere fik derved Udløsning for deres Mod og deres nationale Følelser. De risikerede Liv og Lemmer, men vandt ofte store Formuer uden dog derfor at forvolde Englænderne altfor megen Afbræk. De fleste af Kaperne var Smaabaade, udrustede af Enkeltmænd eller af Aktieselskaber, enkelte af dem var dog større Skibe. Det største var Fregatten „Cort Adeler“, udrustet af et Interessentselskab og anført af den helsingørske Færgemand Jens Lind, „Fløjels Lind“ kaldet, en haard Hals og en Eventyrer, som i Kaperiet fandt sit rette Element. „Cort Adeler“ opererede i Sundet og havde gerne Station ved Helsingør. Den var Englænderne en Torn i Øjet. En mørk Aften d. 20. August 1808 blev Fregatten pludselig angrebet af tre Baade med ca. 150 Englændere om Bord. Takket være sit udspændte Entrenet og sin modige, aarvaagne Besætning blev Angrebet slaaet tilbage efter en haard Kamp. Allerede faa Maaneder efter mødte „Cort Adeler“ dog sin Skæbne, idet den blev skruet ned af Isen i Sundet foran København d. 11. Januar 1809.



Model af Hjuldampere „Iris“ af Aalborg, bygget 1842.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

HJULDAMPEREN „IRIS“ AF AALBORG

Dette Skib tilhørte Aalborgs første Dampskibsselskab, der oprettedes i 1840. Skibet var bygget i Aberdeen. Det maalte 79 Kommercelæster og havde to Maskiner paa 150 H.K. Billedet viser en Model, som er udført til Søfartsmuseet efter Skibets Konstruktionstegninger. Den er oplukket i Siden, saaledes at man skimter Skibets Indre. Første Kahyt laa paa Hoveddækket agter. Den havde en større Herresalon, en mindre Damesalon samt en Separatkahyt. Forude var Lastrum samt anden Kahyt. I Vingehusene var Rum for Skibsofficerer, for Kabys, Retirader etc. Skibet blev modtaget med stor Begejstring af Aalborgenserne. Det sattes straks i fast Rute mellem København og Aalborg og mellem København og Aarhus. Det udholdt i Begyndelsen let Konkurrencen fra andre Dampskibe, bl. a. fra Hjuldampere „Caroline Amalie“, med hvilken det kom ind i en haard Takstkrig. Skibet indtjente mange Penge baade fra Passager- og Godstransporten og gav i 1840-erne gode Overskud. Det gav endog i 1848 27½ % til Aktionæerne. Siden kom det ud for en haard Konkurrence fra nyere Skibes Side, bl. a. H. P. Priors Dampskibe, og i 1857 maatte Selskabet indstille sin Virksomhed, hvorefter „Iris“ blev ophugget.