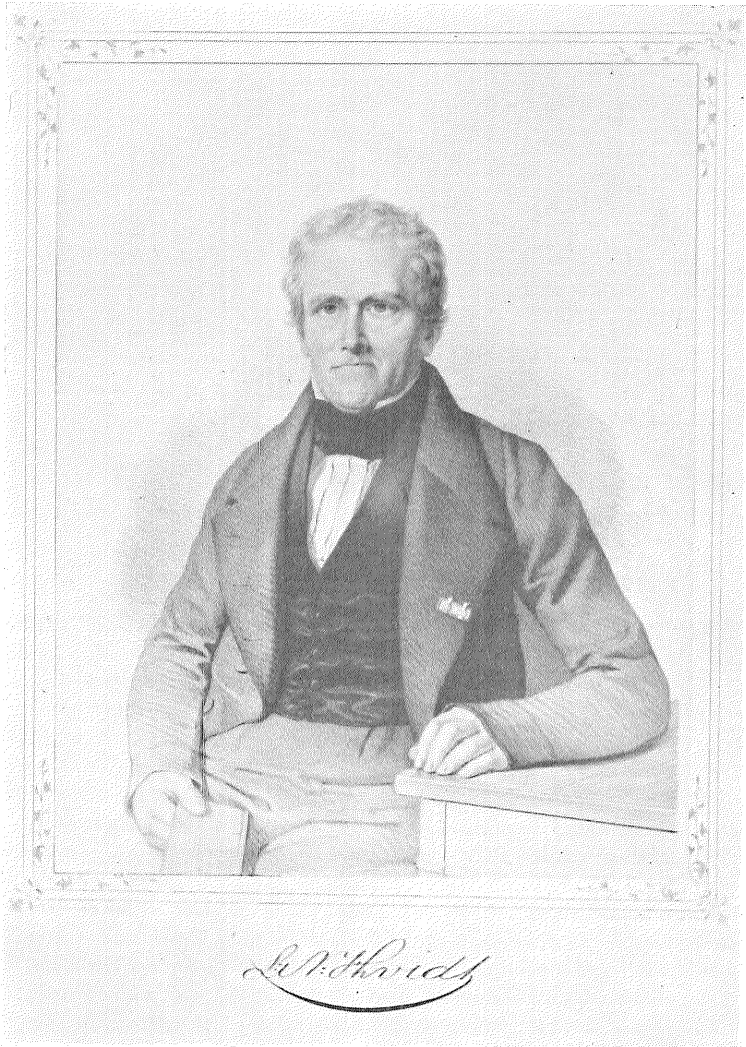


Farv. Tegn. af C. W. Eckersberg: Kampen i Flinterenden 9. Juni 1808.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

KAMPEN I FLINTERENDEN 9. JUNI 1808

Efter at Danmark i 1807 havde mistet sin Flaade, var vort Land naturligvis vanskeligt stillet i Kampen mod den overmægtige Fjende. Man lagde dog ikke Hænderne i Skødet, men lod et større Antal Kanonbaade bygge og satte disse ind i Træfninger her og der, naar fjendtlige Konvojer viste sig, og Vind- og Vejrforhold gjorde Operationer mulige for de smaa Fartøjer. I 1808 havde Kommandørkaptajn J. C. Krieger Kommandoen over de i Øresund stationerede Kanonbaade. Den 9. Juni Kl. 3 om Eftermiddagen angreb han i Flinterenden en fjendtlig Konvoj paa 70 Koffardiskibe, der for en nordlig Brise var gaaet ud fra Malmö for at slippe sydpaa gennem Sundet til Østersøen under Eskorte af Bombarderskibet „Thunder“ og Briggerne „Charger“, „Piercer“ og „Turbulent“. Den danske Flotille bestod af 21 Kanonchalupper og 7 Morterchalupper. Det lykkedes at afskære 12 Skibe af Arriergarden, der var dækket af Briggen „Turbulent“. Det sidstnævnte Skib blev angrebet af de danske Kanonbaade og maatte efter at have mistet Storstangen og efter nogle Skud i Skroget stryge Flaget Kl. 8 om Aftenen, hvorefter det blev besat af Sekondløjtnant T. J. Lütken. Under den fortsatte Træfning blev ogsaa „Thunder“ beskadiget, men Kampen maatte paa Grund af Mørket og den optrækkende Brise indstilles. Paa de danske Fartøjer var der ingen døde og saarede, og det lykkedes at tage 85 Fanger. Den følgende Dag blev Krieger af Kongen udnævnt til Kommandør, og Lütken fik Kommandoen over „Turbulent“, der blev istandsat og gik under dansk Flag.

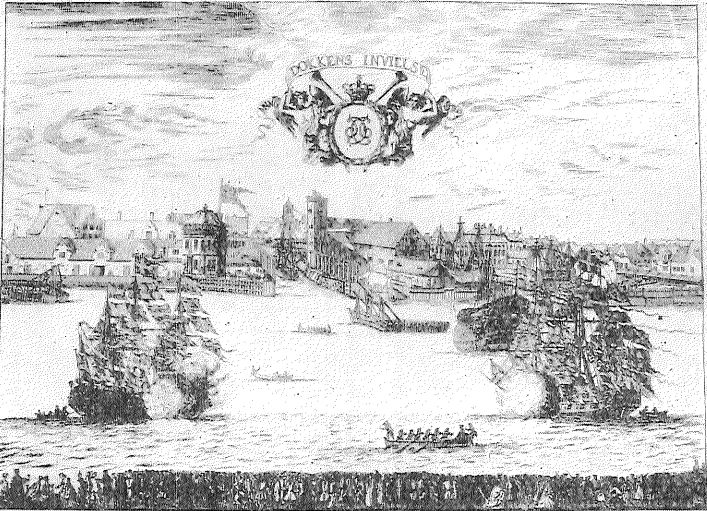


Litografi efter Maleri af C. W. Eckersberg: Portræt af L. N. Hvidt.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

L. N. HVIDT (1777—1856)

For de fleste staar L. N. Hvidt i Erindringen som Repræsentanten for den liberale Opposition for et Aarhundrede siden, det københavnske Bor-

gerskabs liberale Førstemand, Martsministeren fra 1848, men han var meget mere end det. Af Fødsel tilhørte han den københavnske Handelsstand, var Søn af Hørkræmmer, senere Hofagent Niels Nielsen Hvidt. Han blev Student fra Borgerdydskolen, studerede dernæst Teologi. Efter sin Embedseksamen i 1795 virkede han som Huslærer hos Amtmand C. L. Scheel-Plessen paa Lindholm, men blev i 1798 brat revet ud af denne Virksomhed ved Faderens Død, der medførte, at han maatte overtage Firmaet. Krigsaarene bragte ham saa store Tab, at han maatte standse sin Forretning, men udnævntes da af Regeringen til Børskommissær i 1809. 1816 genoptog han sin Handelsvirksomhed, som snart antog et betydeligt Omfang. Han drev især Handel paa Vestindien og havde adskillige Skibe i Søen. „Danmark“, „Kongen af Danmark“, „Søebloomsten“, „Christianssted“ og andre Sejlskibe gik i Vestindiefart under hans Rederflag. Ikke mindst kom dog hans store Interesse for Dampskibe til at spille en Rolle for dansk Samfærdsels Udvikling. Han var i en lang Aarrække Reder for Danmarks første Dampskib, Hjuldamperen „Caledonia“, der var kommet til Landet i 1819, og som han købte i 1821. Han satte Skibet i Rutefart mellem København og Kiel, og da det ikke længere var i Stand til at gøre sig gældende under den forholdsvis stærke Udvikling, som Dampskibene undergik i den følgende Tid, lod han paa Jacob Holms Værft i Strandgade paa Christianshavn bygge Dampskibet „Frederik VI“, der var det første Dampskib, som blev bygget i Danmark. Det betjente paa udmærket Maade den betydningsfulde Rute i det følgende Tiaar. Tillige drev han en vidtstrakt Assurandørvirksomhed. Hans Arbejde laa paa alle disse Omraader i første Plan, og han blev derfor snart en førende Skikkelse indenfor den københavnske Handelsverden. I Aarene fra 1830—35 var han Medlem af Nationalbankens Repræsentantskab, hvorefter han indtraadte i Bankens øverste Ledelse som kommerciel Direktør. Ogsaa her viste han Dygtighed og Udsyn, bl. a. ved sin Opfattelse af, at Banken kun burde ligge inde med en ringe Sølvarremængde og iøvrigt skulde søge Dækning for sin Seddelmasse gennem Statsobligationer og gode indenlandske Veksler. Han formaade dog ikke at skabe Tilslutning til dette radikale Forslag, der var for langt forud for sin Tid. Ogsaa paa anden Maade virkede han betydningsfuldt for Handelens Interesser. I 1836 blev han Medlem af Direktionen for Københavns Sparekasse, i 1817 var han blevet Medlem af Grosserersocietetets Komité, og fra 1842 var han dennes repræsentative Formand. Allerede fra den nyvakte politiske Bevægelses første Dage kom han i forreste Linie, og han blev hurtigt den københavnske Liberalismes førende Skikkelse, Medlem af Stænderforsamlingen, Medstifter af Trykkefrihedsselskabet, fra 1840 Medlem af Københavns Borgerrepræsentation, fra 1841 til 1853 dens Formand. I Marts 1848 var han Ordfører for Borgerrepræsentationen i dens Ønske om et nyt Ministerium, og i det berømte Martsministerium 1848 blev han Minister uden Portefeuille. I økonomiske Spørgsmaal blev han en ivrig Talsmand for Toldsatsernes Nedsættelse.



DEND HØYBAAREN GREVE OG HEBBE, HEBBE FRIDRICH DANNESEJOLD SAMSØE TILFICNES DENNE TEIGNING
 F. L. Norden. Skildring af København.

Kobberstik af F. L. Norden: Dokkens Indvielse.
 Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

DOKKENS INDVIELSE

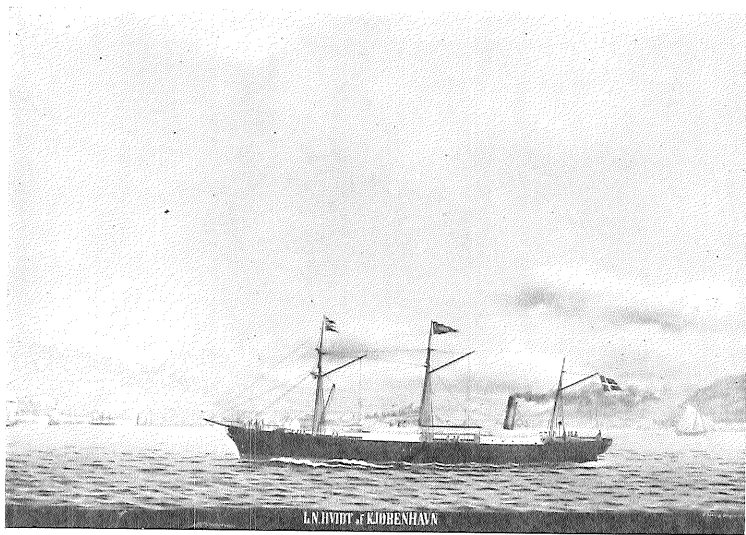
Allerede Christian IV havde Planer om Opførelsen af en Dok paa Bremerholm, men disse Planer blev ikke realiserede. Derimod paabegyndte Christian V et Dokanlæg her, omtrent paa det Sted, hvor Tordenskjoldsgade udmunder i Havnegade. Arbejdet paabegyndtes i 1681, men i November 1682 skete der et Gennembrud, og Dokken fyldtes med Vand. Et halvt Aarhundrede senere, i den Periode, da Grev Danneskjold Samsøe havde Ledelsen af den danske Flaade, blev Planen endelig ført ud i Livet, men denne Gang paa Christianshavn, paa en Grund ved Siden af Asiatisk Kompagnis Plads i Strandgade. Vanskelighederne for Gennemførelsen var store, da Jordbunden bestod af Kviksand og desuden var opfyldt af Kildevæld. Man maatte derfor udføre Dokken helt i Tømmer, et vældigt Arbejde, der imponerede baade Samtid og Eftertid. Den 26. Maj 1739 fandt den højtidelige Indvielse Sted. Under Kanonsalut og i Nærværelse af Kongehuset og en større Forsamling af Mennesker løb en i Dokken bygget Brigantine „Færø“ ud af Dokken, hvorefter Orlogsskibet „Christianus Quintus“ lagde ind for Reparation. Dokken fik en lang Levetid. I 1872 købtes den af Havnevæsenet, men gik 5 Aar senere over til „De forenede Oplagspladser og Værfter“, der i Aarene 1897—1917 udlejede den til „Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft“. I 1918 blev den nedlagt.



Litografi af Hj. Mörner: Interiør fra Paketbaaden København—Kiel.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

INTERIØR FRA PAKETBAADEN KØBENHAVN—KIEL

For Hundrede Aar siden var Rejser mellem de danske Landsdele mere besværlige end i vore Dage, da vi under Fredsforhold i Lyntog paa kort Tid kan rejse fra den ene Ende af Landet til den anden med Benyttelsen af moderne Færger eller et større Antal Broer, der snart forbinder alle Landets Øer og Halvøer med hinanden. Dengang gik Rejsen ad Landevejen med umagelige Vogne, officielt med en Rejsetid af en Mil i Timen, og over Bælterne med primitive Færger. En af de vigtigste Rejseruter blev i det 18. Aarh.s Slutning Ruten København—Kiel, hvor der i 1780 blev oprettet en Paketfart, der med gunstig Vind bragte Passagererne til Kiel paa 18—20 Timer. Skønt Paketterne efter Annoncerne indeholdt „et rummeligt Konversationsværrelse for Kahytpassagerer“, var Komforten yderst ringe. Bedre blev det, da Hjuldampere „Caledonia“ ogsaa kom ind paa Ruten i 1819 og i 1830 erstattedes af den mere moderne Hjuldampere „Frederik VI“. Ovenstaaende Billede giver et udmærket Indtryk af Rejseforholdene paa denne Rute for mere end et Aarhundrede siden. Man hygger sig, som man kan bedst. Damen har sin Hund med sig i Køjen, den pæne Herre i den sorte Kavaj trøster sig med den ædle Drue. De øvrige synes at have bedre Held med at falde i Søvn, omgivet af en Forvirring af Rejsegods af alle Arter, og dog længes de utvivlsomt alle efter hurtigst muligt at komme i sikker Havn igen.



Favelagt Tegning af F. Sørvig, Bergen 1867: S/S „L. N. Hvidt“
af København. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

SKRUEDAMPSKIBET „L. N. HVIDT“

blev bygget i Renfrew i 1857 til det nye danske Rederi „Det almindelige danske Dampskibs-Selskab“, der Aaret forinden var grundlagt af C. P. A. Koch i Forbindelse med Edv. J. Hvidt, Vaterskout Poulsen, D. Halberstadt, V. Benzon m. fl. med det Formaal at virke i Nord- og Østersøfarten. Skibet var 163 F. langt, 22 F. bredt og 11 F. dybt og maalte 357 Register Tons Brutto og 259 Netto. Dets Maskiner var paa 60 HK. Det skulde egentlig have gaaet paa England, men da det i Begyndelsen af 1860-erne havde en Kollision med „Neva“, turde man ikke lade det anløbe England, da man frygtede, at Skibet skulde blive belagt med Embargo. Der oprettedes derfor en ny Rute paa Antwerpen. Da Det Forenede Dampskibs Selskab blev stiftet i 1866 blev der sluttet Overenskomst om „Det almindelige danske Dampskibs-Selskab“'s Opgaaen i det store Selskab. Paa denne Maade kom „L. N. Hvidt“ tilligemed „Det almindelige danske Dampskibs-Selskab“'s to øvrige Skrueskibe „Odin“ og „Phønix“ til D. F. D. S., der i de følgende Aar anvendte Skibet i Nord- og Østersøfarten, indtil det udrangeredes i 1876.