

Den danske Asienhandel 1616-1807

VÆRDI OG VOLUMEN

AF

OLE FELDBÆK

Asienhandelen under dansk flag har altid været omgivet af en særlig glans. Skibene var handelsflådens største. Farterne var de længste. Og ladningerne var de rigeste.

Hvor mange og store skibene var, og hvor rige ladningerne konkret var, har vi derimod savnet viden om. Formålet med afhandlingen er derfor at belyse denne Asienhandels værdi og volumen: forstået som værdien af de ladninger, der blev solgt i København og som antallet og størrelsen af skibene. Hovedemnet er den florissante periode – her regnet fra liberaliseringen af Asienhandelen i 1772 til krigsudbruddet i 1807, hvor Dannebrog blev hjemløst på verdenshavene. For at perspektivere den florissante periode er handelens værdi og volumen fra starten i 1616 til 1772 skitseret på basis af den eksisterende forskning og et umiddelbart tilgængeligt arkivmateriale.

I hovedtrækkene er handelens historie vel belyst.¹

Den første Asienfarer var jagten *Øresund*, der i august 1618 stod Sundet ud. Destinationen var Ceylon, og opgaven var at melde rajahen af Kandy, at Christian 4.s og Ostindisk Kompagnis flåde på fire store skibe snart ville følge efter.

Ostindisk Kompagni var blevet oprettet i 1616, men hverken hovedaktionæren, kong Christian selv, eller de mindre aktionærer kom til at spinde guld på de få ladninger, der hjemkom til København fra kongens

¹ Om den danske aktivitet i Asien, se generelt Johannes Brøndsted (red.): *Vore gamle tropekolonier*, bind 5, 6 og 7. 1967, og Ole Feldbæk og Ole Justesen: *Kolonierne i Asien og Afrika*. 1980. Citerede værker er – hvor intet andet anføres – trykt i København.

indiske koloni Tranquebar. Først to år efter den gamle konges død blev kompagniet ophævet. Men Tranquebar forblev på danske hænder, til trods for at der i 29 år ikke blev udsendt skib til kolonien.² I 1670 oprettedes et nyt Ostindisk Kompagni. Det kom til at lukrere af Danmarks neutralitet under stormagtskrigene i slutningen af 1600-tallet, men den genoptagne internationale konkurrence og betydelige tab under Store nordiske Krig førte til dets likvidation i 1729. Farten på Tranquebar blev imidlertid videreført af et interimskompagni af københavnske investorer, som i 1730 yderligere udsendte den første danske kinafarer.

Asiatisk Kompagni, der blev oprettet i 1732, kom til at opleve den økonomiske succes, som dets forgængere forgæves havde stræbt efter. I sin første oktrojperiode havde kompagniet monopol på al handel hinsides Kap Det gode Håb. Ved oktrojfornyelsen i 1772 mistede aktionærerne imidlertid dette monopol, men beholdt dog eneretten til handel på Kina og med kinesiske varer. Strukturelt blev den florissante periodes Asienhandel derfor karakteristisk ved, at kompagniskibe og private skibe sammen udnyttede højkonjunkturerne. Økonomisk oplevede denne handel en voldsom stigning i værdi og volumen. Og geografisk blev operationsområdet i Asien i den sidste del af perioden udvidet til også at omfatte Batavia, Mauritius og Manila.

Denne blomstrende handel blev brat afbrudt i 1807 med det britiske overfald på Danmark. Farten på Asien blev genoptaget efter 1814, men da under konjunkturer, der gjorde den væsensforskellig fra handelen i den florissante periode.

Den danske Asienhandel har ikke kunnet klage på manglende bevågenhed fra forskningens side. Ikke fordi dens værdi og volumen er blevet anset for at være større end periodens andre handelsgrene. Den største aktivitet – målt i skibe, tonnage, varemængder og ladningsværdier – var i de nære operationsområder: i Østersøen, i vesteuropæiske farvande og i Middelhavet, og den vestindiske handels værdi og volumen var ligeledes større end den asiatiske. Når forskningen i så høj grad har interesseret sig for Asienhandelen, skyldes det derfor især to forhold. Dels at det eksotiske ganske enkelt har virket dragende. Dels at studiet af store handelskompagnier med en klar organisation og regelmæssig handel erfaringsmæssigt er et mere overkommeligt forskningsemne end et kaleidoskopisk mylder af mindre skibe, der opererer gennem et uoverskueligt

² Ole Feldbæk: *No Ship for Tranquebar for Twenty-Nine Years. Or: the Art of Survival of a Mid-Seventeenth Century European Settlement in India.* Beiträge zur Südasiensforschung. Ed. D. Rothermund und R. Ptak. Stuttgart 1990.

antal havne langs handelens hovedruter. Medvirkende til interessen for Asienhandel er dog også den inspiration, der er kommet gennem de seneste 35 år fra det internationale forskningsmiljø, der har arbejdet med europæisk ekspansionshistorie og med de oversøiske områders historie i denne periode. Den har bidraget til, at studiet af den danske Asienhandel er blevet løftet op over et snævert danmarkshistorisk sigte og sat ind i et bredere og mere meningsfuldt verdenshistorisk perspektiv.

Kildesituationen har dog også sat sit præg på forskningen. Når Asienhandelen frem til 1732 forskningsmæssigt udgør en lakune, hænger det sammen med, at arkiverne fra de to første Ostindiske Kompagnier er gået tabt. Derimod må Asiatisk Kompagnis arkiv i den første oktrojperiode karakteriseres som velbevaret, og i de følgende oktrojperioder som endda særdeles velbevaret.

Asiatisk Kompagni tegnede sig imidlertid kun for godt halvdelen af den florissante periodes Asienhandel. Den anden part: de københavnske handelshuse, har ikke efterladt sig et eneste arkiv. Vi ved, at de har haft store og velordnede arkiver. Men et efter et er disse handelshuse gået i likvidation, og ved realiseringen af værdierne i boet indgik deres regnskaber og breve, som altid kunne indbringe et par skilling per sæk, når de blev kørt til papirmøllen. Hvilket skete for det store de Coninck-arkiv så sent som i 1890'erne.

Den private Asienhandel har derfor måttet rekonstrueres ved hjælp af et kildemateriale, der ikke er blevet til med dette formål for øje. De to hovedgrupper er det danske statslige materiale og udenlandsk kildemateriale.

Den danske stat var konkret interesseret i told, afgifter og matroser, samt i informationer, der kunne sætte den i stand til at føre en aktiv økonomisk politik. Takket være arkivalier fra den civile og militære administration – dog ikke fra det københavnske toldvæsen, hvis arkiver har været udsat for hårdhændede og effektive kassationer – er det imidlertid muligt at sammenstykke et billede af skibene og deres tonnage og af ladningernes sammensætning og værdi.

Det københavnske kildemateriale fortæller derimod kun lidt om, hvor og hvordan de private skibe under dansk flag opererede i det vældige område hinsides Kap Det gode Håb. Og koloniarkiverne fra Tranquebar og Serampore fortæller i bedste fald kun om de skibe, der handlede på Indien. Det ofte velbevarede arkivmateriale fra den engelske, franske og hollandske koloniadministration i Asien og fra disse landes ostindiske kompagnier tillader os imidlertid at få indblik i, hvor og hvordan de danske skibe opererede i området fra Manila til Mocha. En speciel kildegruppe, der især kaster lys over den stærkt spekulative neutralitets-

udnyttelse under dansk flag, er regnskaber og breve fra de danske skibe, der blev opbragt og kom for franske eller britiske prisedomstole.³

Materialet er således disparat, men det gør det dog muligt at oplyse værdi og volumen for langt de fleste af de 350 ladninger, der i årene fra 1772 til 1807 blev losset og solgt i København.

Tallet på totalværdien af de solgte asiatiske ladninger, som det har været målet for denne afhandling at nå frem til, må imidlertid lide den skæbne, der er de fleste forskningsresultaters: at blive reduceret fra at have været et mål til at blive et middel. I dette tilfælde bliver det afslutningsvis et middel til at søge at forstå, hvad det betød for den tids Danmark og den tids danskere, at så vældige værdier blev sat i omløb henover så kort en periode.

Start og stabilisering. 1616-1772

Det første Ostindiske Kompagnis handel på Asien – det vil i realiteten sige Tranquebar – blev en kæde af fejlslagne investeringer, forlis og opbringelser af dets skibe. I årene fra 1618 til 1639 blev der ialt udsendt 18 skibe fra København. Nogle var ganske vist fra starten bestemt til at blive i Asien og indgå i den interasiatiske søhandel. Men kun syv skibe hjemkom i årene fra 1622 til 1637, med ladninger, hvis værdi vi ikke kender, men som synes at have bestået af peber og nelliker.⁴ Med så stor en usikkerhed og uregelmæssighed havde København ingen muligheder for at udvikle sig til et europæisk marked for asiatiske varer. Kun den gamle konges uvilje mod at ophæve et foretagende, som han som ung havde næret så store forventninger til, forlængede kompagniets liv. Det blev derfor sønnen Frederik 3., der på rigsrådets opfordring i 1650 ophævede sin fars kompagni.

Men Tranquebar var kongens koloni, ikke kompagniets. Og den fåtallige besætning holdt ud i næsten en menneskealder, i tillid til kongens løfter om undsætning og i nådig uvidenhed om, at man hjemme gjorde, hvad man kunne, for at sælge kolonien. Asienhandelens genoptagelse fik derfor karakter af en undsætningsekspedition. I 1668 afsejlede den kongelige fregat *Færø* med mandskab, forsyninger og penge, mens den handelsmæssige side af ekspeditionen var overladt en gruppe private investorer, der lejede fragtrum i fregatten. I 1669 blev Tranquebar

³ Papirer fra danske skibe 1794-1798 fra High Court of Admiralty-arkivet. Public Record Office. London foreligger i Danica-film i Rigsarkivet.

⁴ Gunnar Olsen: Dansk Ostindien 1616-1732, i Johannes Brøndsted (red.): Vore gamle tropekolonier. Bind 5, 1967, s. 89-94.

undsat, og i september 1670 vendte *Færø* hjem til København med en ladning peber og fine krydderier fra Bantam.

Den vellykkede rejse kaldte på optimismen i den københavnske handelsverden og hos den unge enevoldsmonark, og den 28. november samme år satte Christian 5. sit navn under oktrojen for det andet Ostindiske Kompagni.

Det nye kompagni fik et bedre og længere liv end sin forgænger. Ganske vist blev danskerne lige som det engelske Ostindiske Kompagni trængt ud af Indonesien, i takt med at hollænderne befæstede deres magt dér, og tvunget tilbage til Indien. Kompagniets Asienhandel blev derfor som forgængeren en Tranquebar-handel. Men aktionærerne kom til at lukrere af neutraliteten under de store sømagters krige i slutningen af 1600-tallet, og til at opleve en række overskudsgivende auktioner i København over ladninger, der endnu var domineret af peber, men som også omfattede de indiske produkter, der skulle komme til at dominere 1700-tallets handel: salpeter, sukker og frem for alt indiske bomuldstøjer.

Forlis og forsinkelse undgik kompagniet ikke, men dets vanskeligheder startede først i 1709, med udbruddet af Den store nordiske Krig. Staten optog tvangslån hos kompagniet, og frygten for at blive opbragt af svenske kapere i Nordsøen medførte stærkt fordyrende ophold i engelske havne. Da freden i 1720 blev sluttet, var kompagniets økonomi og internationale konkurrenceevne derfor undergravet. Frederik 4. afviste i den situation at træde hjælpende til med lån, og i 1729 valgte kompagniet at levere oktrojen og Tranquebar tilbage til kronen og træde i likvidation.

Den kommission, der var blevet nedsat for at vurdere kompagniets kreditværdighed, nåede frem til, at det fra 1671 til 1727 havde udsendt sølv og varer til Tranquebar for et samlet beløb af 2.926.258 rdl., og at det havde solgt hjemkomne varer for en samlet auktionspris på 5.701.444 rdl., hvoraf godt 78 procent var blevet reeksporteret.⁵ Endnu savnes der en pålidelig statistik over den danske søfart på Asien under det andet Ostindiske Kompagni. Efter alt at dømme hjemkom der dog i dette tidsrum 45 ladninger, hvilket ud fra en grov gennemsnitsberegning skulle give en auktionsværdi på omkring 120.000 rdl. per skib.⁶

De interimskompagnier, der videreførte handelen, afsendte i 1730 to skibe til Tranquebar samt den første danske kinafarer direkte til Canton,

⁵ Kommissionsberetning 12. juli 1727 til Frederik 4. Rigsarkivet. Danske Kancelli. D55. Bilag til ostindiske missiver af 1729 21. oktober. Opstillingen er gengivet i Gunnar Olsen: a.a. s. 243.

⁶ Jeg takker arkivar Erik Gøbel, Rigsarkivet, for informationer fra hans igangværende undersøgelse af den danske søfart på Asien, og cand.mag. Hans Kryger Larsen, Institut for Økonomisk Historie, for bistand med diagrammerne.

og året efter afsejlede ligeledes to skibe til Tranquebar. På det tidspunkt havde den københavnske handelsverden og kronen imidlertid allerede forhandlet sig frem til et bæredygtigt grundlag for den fremtidige Asienhandel, og arbejdet blev formelt afsluttet den 12. april 1732, da Christian 6. satte sit navn under oktrojen for det nye Asiatisk Kompagni.

Det nye kompagni – der også i valget af navn bevidst distancerede sig fra forgængeren og dets gæld i Europa og Asien – fik 40 års monopol på handelen på Asien. Baggrunden for dette og for de mange begunstigelser iøvrigt fremgik klart af oktrojens indledning. Kongens mål var »Commerciens og Skibsfahrtens befordring og opkomst i Vores Riger og Lande til det deraf dependerende Almindelige bestes fremtarv«. ⁷ Og både kongen og kompagniet vidste, hvorfor de to første kompagnier havde måttet give op. Uden regelmæssige auktioner kunne kompagniet ikke give København en position som et europæisk marked for asiatiske varer. Fortidens store problem havde heddet kontinuitet, og derfor var enevældens og kompagniets fælles mål i 1732 »at sette denne Asiatiske Handel i Vores Riger og Lande for den tilstundende tid paa en meer bestandig fod«.

Asiatisk Kompagni kom til at handle i en periode på 75 år, hvor Danmark holdt sig uden for krige og stormagtskonflikter, og hvor asiatiske varer, der endnu i 1732 havde været luksusvarer for de få, udviklede sig til at blive almindelige forbrugsvarer for store og stadigt voksende befolkningsgrupper. Og samtidig kunne kompagniet høste, hvor dets forgænger havde sået. Det overtog en Indienhandel med et net af handelsforbindelser og en Kinahandel, hvor kontakten mellem København og Canton allerede var etableret.

Hovedtrækkene i Asienhandelen i kompagniets første oktrojperiode træder umiddelbart frem. ⁸ Salget af 94 ladninger til et samlet auktionsbeløb på 41.101.829 rdl. demonstrerer utvetydigt, at forventningerne i 1732

⁷ Ole Feldbæk: Danske handelskompagnier 1616-1843. Oktrojer og interne ledelsesregler. 1986, s.91-92.

⁸ Tabel 1 er baseret på Fortegnelse på alle til Kina og Ostindien udgående skibe, værende det Asiatiske Kompagnis gamle oktroj fra 1732-72 og i den nye oktrojs tid indtil 1783, ligesom og beregning over de udgående og hjemkomne ladningers værdi. Kgl. Bibliotek. Ny kgl. 793 quarto. Enkelte evidente fejl er korrigeret. Klarhed over de hjemkomne indiefarere 1734 og 1735 er søgt tilvejebragt ved hjælp af direktionens breve 17. november 1734 og 17. oktober 1735 til Tranquebar. Rigsarkivet. Asiatisk Kompagnis arkiv. 1232 g-h. Europæiske dokumenter 1731-45. *Prinsesse Wilhelmine Caroline* 1753 er overflyttet fra kinafarere til indiefarere, og ladningerne 1770 i *Sophie Magdalene* og *Grevinde Moltke* er blevet opdelt i en kinesisk og en indisk ladning.

Om Asiatisk Kompagnis handel i den første oktrojperiode, se Kristof Glamann: Studie i Asiatisk Kompagnis økonomiske historie 1732-1772. Historisk Tidsskrift 11.r.II, 1949. Engelsk udgave: The Danish Asiatic Company, 1732-1772. Scandinavian Economic History Review 8, 1960.

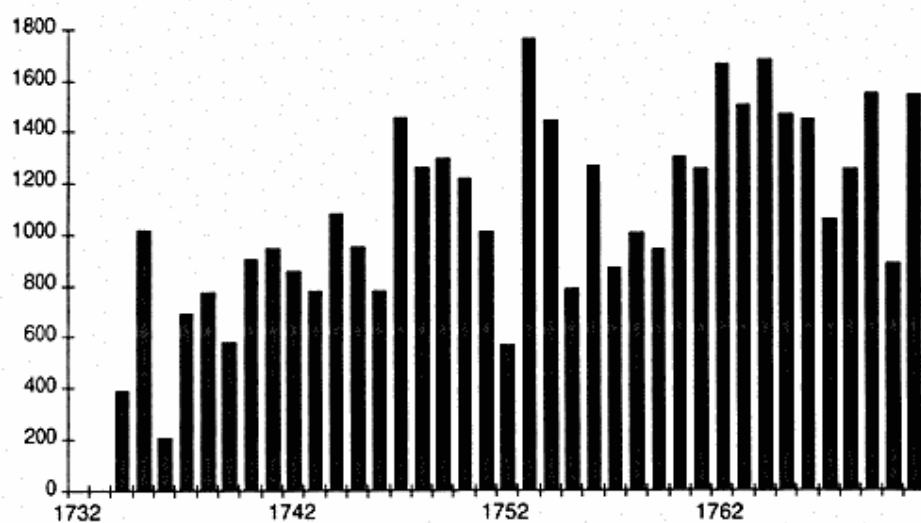


Diagram 1. Asiatic Kompagnis ladninger fra Indien og Kina 1732-1771. (i tusind rdl.).

Tabel 1. Hjemkomne ladninger (i rdl.) fra Indien og Kina 1732-1771.

År	Indien	Kina	År	Indien	Kina		
1732			1752		1 573.618		
1733			1753	1 340.643	2 1.430.829		
1734	}5 785.595	1 633.589	1754	3 710.910	2 736.211		
1735			1755	1 314.171	1 479.835		
1736			1 212.911	1756	3 769.853	1 501.940	
1737			1 196.732	1 500.585	1757	1 175.833	1 696.226
1738			1 194.123	1 538.629	1758	1 301.626	1 710.926
1739		1 586.082	1759	2 373.981	1 574.856		
1740	1 343.067	1 567.488	1760		3 1.306.293		
1741	1 259.242	1 690.603	1761	1 237.094	2 1.020.040		
1742	1 292.333	1 572.793	1762	1 474.795	1 692.028		
1743	1 286.353	1 460.933	1763		2 1.508.138		
1744	1 287.918	1 800.355	1764		3 1.687.698		
1745	1 282.240	1 677.261	1765	1 196.843	2 1.277.015		
1746	1 269.542	1 515.789	1766	1 238.530	2 1.218.812		
1747	1 349.754	2 1.113.164	1767	1 365.107	1 702.257		
1748	1 361.857	2 903.199	1768		2 1.257.872		
1749	1 353.415	2 945.912	1769		2 1.559.786		
1750	1 324.169	2 902.063	1770	1 217.983	1 676.596		
1751		2 1.019.978	1771	2 351.053	2 1.201.576		
			44	10.462.588	54 31.233.155		

var blevet indfriet i 1772. Også nuancerne i kompagniets Asienhandel er dog talende. Handelen på Canton, hvor kompagniet ikke skulle betale for en kostbar koloniadministration, tegnede sig for tre fjerdedele af det samlede auktionsbeløb. I Indien derimod, hvor kompagniets budget blev tynget af udgifterne til Tranquebar og til den nye loge, Serampore, i Bengalen, var handelen uregelmæssig. Vanskelighederne skyldtes dels krigen i Sydindien, dels forlis og havarier. Efter en række startvanskeligheder i 1730'erne synes Asienhandelen at være stabiliseret, og i de følgende år hjemkom indiefarerne med ladninger til en gennemsnitlig auktionsværdi på godt 237.000 rdl., mens de væsentligt større kinafareres auktionsbeløb lå på godt 578.000 rdl. Grundlaget for Kinahandelen var teen, mens bomuldstøjerne fra Coromandelkysten og Bengalen nu dominerede ladningerne fra Indien.

Derimod tegner der sig ikke et specielt skarpt konjunkturbillede. Det er muligt – med den tidsmæssige forskydning, som skyldes, at tallene henviser til salg af ladninger hjembragt med skibe, der var afsendt op til to år før – at fornemme en effekt af Den østrigske Arvefølgekrig, efter at England og Frankrig i 1746 var gået direkte ind i krigen mod hinanden. Omkring 1759 synes højkonjunktoren under Kolonikrigen at sætte ind. Nok så interessant er det imidlertid at se, at freden i 1763 ikke synes at udløse et tilbageslag for kompagniets handel, som stort set var i stand til at fastholde niveauet fra krigsårene. Det mest bemærkelsesværdige er dog Kinahandelens kontinuitet og omfang. Handelen var virkelig kommet på »en meer bestandig fod«, og København havde omsider udviklet sig til et betydningsfuldt marked, hvor køberne fra udlandet kunne fastholdes år efter år.

Asiatisk Kompagni havde meget at takke kongen for. Og kompagniets præses, overhofmarskal Adam Gottlob Moltke, lod ikke aktionærerne glemme det. I foråret 1754 fik han på en generalforsamling deres tilslutning til, at kompagniet bekostede en rytterstatue af Frederik 5. på Amalienborg Plads midt i den nyanlagte Frederiksstad. Kompagniets navn står stadig at læse på plinten til et af de ædlest skulpturmonumenter fra l'ancien régime. Men arbejdet med Salys rytterstatue blev både langvarigt og dyrt. Først den 1. august 1771 fandt den officielle afsløring sted. Det skete midt under Struensees diktatur, hvor meget var forandret, og hvor mere stod for at skulle ændres. Og blandt det, der stod for at skulle ændres, var også den danske Asienhandel.

Den florissante handelsperiode

Allerede i 1769 havde Asiatisk Kompagni søgt om en uændret forlængelse af oktrojen for en ny fyrreårs periode.⁹ Kampen om oktrojen kom til at udspille sig under Struensees diktatur og i de kaotiske måneder efter hans fald. Udfaldet forelå med den oktroj, som Christian 7. undertegnede den 23. juli 1772. Ifølge denne skulle oktrojen nu kun løbe i 20 år, og af sit monopol bevarede kompagniet kun eneretten til at handle på Kina og med kinesiske varer. Handelen på det øvrige Asien stod herefter åben for samtlige kongens undersåtter. København forblev dog stabelstad for både udsendelsen af skibene og salget af deres ladninger fra Østen, og kompagniet fortsatte med at administrere kolonierne i Indien.

Asienhandelens struktur i den florissante periode blev således lagt fast i 1772, og senere ændringer fik karakter af justeringer. Den væsentligste var, at kronen i 1777 overtog administrationen af kolonierne i Indien. Eneretten til handel på Kina og med kinesiske varer bevarede kompagniet derimod, da det i 1792 fik sin oktroj fornyet for endnu en tyveårs periode.

Den florissante periodes Asienhandel udviklede sig inden for rammerne af en verdensøkonomi. De enkelte europæiske staters afhængighed af import og eksport og af forbindelsen med de oversøiske områder betød, at økonomisk krigsførelse fik voksende betydning, og at den blev ført med stigende intensitet, ligesom udvidelsen af krigshandlingerne til de oversøiske områder var et fænomen, der var kommet for at blive. Allerede under Kolonikrigen havde økonomisk krigsførelse spillet en vigtig rolle. Og under Den amerikanske Frihedskrig og revolutions- og Napoleonskrigene eskalerede den, før foreløbig at kulminere med Napoleons fastlandsspærring i 1806 og Englands modtræk: blokaden af kontinentet.

De europæiske staters afhængighed af import og eksport og af forbindelse med deres oversøiske kolonier betød imidlertid, at handelen og søfarten fortsatte, men blot under neutrale flag og gennem neutrale havne. Den konsekvente danske neutralitetspolitik blev følgelig en afgørende vigtig forudsætning for den florissante periodes højkonjunktur.¹⁰

⁹ Aage Rasch og P.P. Sveistrup: *Asiatisk Kompagni i den florissante periode 1772-1792*. 1948, s. 16-22, samt Sune Dalgårds anmeldelse heraf i *Historisk Tidsskrift* 11.r.II, 1949, s. 506-14.

¹⁰ Ole Feldbæk: *Eighteenth Century Danish Neutrality: Its Diplomacy, Economics and Law*. *Scandinavian Journal of History* 8-1, 1983.

Også specielle oversøiske konjunkturer spillede ind. I Indien fik mogulstyrets sammenbrud en særlig betydning. Den britiske ekspansion på Coromandelkysten og i Bengalen – især efter sejren ved Plassey i 1757 – skabte helt specielle forudsætninger, ikke blot for den danske handel på Indien, men også for handelen på Kina, på Java og på Mauritius. I en periode på henved 40 år efter Plassey samlede britiske kompagniebedsmænd og officerer sig meget betydelige private formuer, som havde det tilfælles, at de i realiteten var blevet til på det engelske kompagnis bekostning. Kompagniet og den britiske regering forsøgte derfor med alle midler at forhindre disse formuers overførsel til England ombord på det engelske kompagnis skibe. Følgen blev, at denne britisk-indiske kapital blev stillet til rådighed for det engelske kompagnis franske, hollandske og danske konkurrenter, som forpligtede sig til at overføre de lånte beløb eller pengene for de solgte britisk-indiske varer fra l'Orient, Amsterdam og København til London gennem diskrete internationale bankhuse. Dette store udbud af britisk-indisk kapital skulle i 1770'erne, 1780'erne og 1790'erne få stor betydning for den danske Asienhandel, primært for den indiske handel, men også for den kinesiske handel, idet en del af denne kapital blev overført til Europa via Canton ombord på franske, hollandske og danske kinafarere. Og de britisk-indiske handelshuse i Calcutta, Madras og Bombay, der opererede med denne kapital, engagerede sig også i handelen under det neutrale danske flag på Java og Mauritius under revolutions- og Napoleonskrigene, uanset at de dermed ydede en direkte hjælp til deres lands fjender.

Plantageøkonomien, der var udviklet på Java og Mauritius og Réunion, fik ligeledes stor betydning for Asienhandelen under dansk flag. Når Holland og Frankrig kom i krig med England, hobede vældige lagre af navnlig kaffe og sukker – og i Batavia også krydderier fra Molukkerne – sig op i pakhusene, og den eneste mulighed for at få overført disse varer og penge til Europa var at gøre brug af skibe under neutrale flag. Også denne handel fandt sted inden for rammerne af en verdensøkonomi. Efterspørgslen i Europa kunne stige pludseligt og kraftigt som følge af begivenheder i Vestindien, som var hovedleverandøren til dette marked: for eksempel orkanødelæggelser eller slaveoprør som det, der fandt sted på Haïti.

Den florissante handel under dansk flag strakte sig over en menneskealder, og den var underkastet voldsomme konjunktursvingninger. På den baggrund er det nødvendigt at spørge, om den rigsdaler, der gennem hele perioden bruges som måleenhed for de solgte ladninger i København, havde den samme værdi gennem de 35 år, eventyret varede? Umiddelbart må svaret være nej. Rigsdalerens værdi i forhold til udenlandsk

valuta var yderst konjunkturfølsom, og den danske finansstyrelses muligheder for at stabilisere kursudviklingen var meget begrænset.¹¹ Men om en indenlandsk inflation synes der ikke at have været tale. I årene efter 1800 har der formentlig været tale om en begyndende udhuling af rigsdalerens købekraft, men den inflation, der kulminerede med statsbankerotten i 1813, satte først ind efter det engelske overfald på Danmark i 1807.¹²

Auktionsbeløbene for de solgte ladninger omfatter også besætningens private handelsvarer, den såkaldte føring. Det krævede loven, men at alle skulle have rettet sig fuldstændigt efter loven, er på den anden side illusorisk at forvente.

Et nok så væsentligt problem er, om auktionsbeløbene også afspejler et faktisk salg af den hjembragte ladning, eller om ejeren lod sig tilslå sine egne varer i forventning om en senere prisstigning. For den private handels vedkommende er det usandsynligt at forvente, at ejerne skulle have haft råd til at udskyde salget, og vi har da også flere udsagn om, at de lejlighedsvis var nødt til at sælge med tab for at kunne honorere indgåede finansielle forpligtelser. Et stort foretagende som Asiatisk Kompagni med en høj kreditværdighed på det indenlandske og udenlandske lånemarked havde derimod mulighed for at gøre det – og gjorde det faktisk. Da priserne på dets to centrale varer: te og bomuldstøjer begyndte at vige i mellemkrisperioden og også i årene efter 1800, greb direktionen til denne udvej. Dens håb om en senere prisstigning gik imidlertid ikke i opfyldelse, og ved krigsudbruddet i 1807 lå der i Eigtveds Pakhus usolgte varer for halvanden million rigsdaler.¹³

I årene op mod 1807 giver tallene for Asiatisk Kompagnis vedkommende derfor et for optimistisk billede af handelen. For perioden som helhed giver auktionsbeløbene dog et rimeligt virkelighedstro indtryk af handelens værdi.

Kina

Asiatisk Kompagnis Kinahandel er klassisk for merkantilismen. Kompagniet havde helt tilbage i 1732 fået monopol på denne handel og havde fået dette monopol fornyet i 1772. Og da oktrojen påny skulle fornys i 1792, havde det beholdt eneretten til handel på Kina og med kinesiske

¹¹ Vekselkurserne er publiceret i Astrid Friis and Kristof Glamann: *A History of Prices and Wages in Denmark 1660-1800*, vol. 1, 1958, s. 78-103.

¹² Knud Erik Svendsen m.fl.: *Dansk pengehistorie*, 1, 1968, s. 84-89.

¹³ J.H. Deuntzer: *Af det Asiatiske Kompagnis historie*. 1908, s. 34.

varer, til trods for at alle på det tidspunkt var enige om, at de store monopoliserede handelskompagnier havde udspillet deres rolle. Men regeringen og det københavnske erhvervsliv var i 1792 også enige om, at private købmænd endnu ikke kunne magte denne meget kapitalkrævende handel, ihvertfald ikke i dårlige år. Og både regering og erhvervsliv havde en helt konkret interesse i at opretholde København som et europæisk marked for kinesiske varer.¹⁴

I 1772 havde Asiatisk Kompagni en solid tradition at bygge på. Med et urværks præcision afsejlede dets kinafarere fra København med ladninger, der reelt bestod af sølv samt den for sejladsen nødvendige ballast af bly. I Canton lejede kompagniet ligesom de øvrige europæiske kompagnier et faktori af en af de *hong*-købmænd, der af lokalstyret havde fået til opgave at varetage handelen og tilsynet med barbarerne. Her blev sølvet og blyet afhændet; i bunden af skibet stuedes kasser med porcelæn, der ikke tog skade af vand; og over dem stabledes tusindvis af blyforede kasser med den te, der var den eneste anledning til europæernes tilstedeværelse. Og med samme regelmæssighed og forudsigelighed returnerede kinafarerne til København, hvor ladningerne blev solgt i auktionssalen i kompagniets statelige hovedsæde på Christianshavn, og hvor henved 90 procent blev reeksporteret.

I årene fra 1772 til 1807 bogførte Asiatisk Kompagni salg af kinesiske ladninger til et samlet beløb på knap 40 millioner rigsdaler.¹⁵ Dette meget store totalbeløb dækker imidlertid – jvfr. også Diagram 4 – over markante fluktuationer.

I de første år efter 1772 fastholdt kompagniet salgsniveauet fra de foregående år på omkring en million rigsdaler årligt. Den kraftige aktivitetsstigning fra 1780 – i tonnage og navnlig i værdi – står umiddelbart i forbindelse med Den amerikanske Frihedskrig, der bragte konkurrenternes Kinahandel til standsning: i 1778 Frankrig, i 1779 Spanien og endelig i 1780 Holland. Forklaringen på højkonjunkturen er den danske neutralitetspolitik. Tilstedeværelsen af den britisk-indiske lånekapital, som i disse år blev remitteret til Europa via Canton, og som de danske supercargoer kunne låne til lav rente, har uden tvivl lettet kompagniet finansieringen af ekspansionen. Men der er ingen grund til at

¹⁴ Asiatisk Kompagnis Kinahandel: se Rasch og Sveistrup: a.a., Deuntzer: a.a. samt Ole Feldbæk: *Danish East India Trade 1772-1807. Statistics and Structure*. *Scandinavian Economic History Review* 26-2, 1978. Her og i det følgende er der foretaget enkelte korrektioner til denne artikels bilag I og II, som følge af senere tilkomne informationer.

¹⁵ Tabel 2 er baseret på de citerede arbejder af Rasch og Sveistrup og af Deuntzer. Deuntzer har nedrundet tallene til hele tusinder. For skibe og tonnage, se Feldbæk: *Danish East India Trade*, s. 15. En kommercelæst er 2,6 tons.

Tabel 2. *Asiatisk Kompagnis skibe, tonnage (i kommercelæster) og ladninger (i rdl.) fra Kina 1772-1808.*

År	Tal	Kl.	Ladning i rdl	År	Tal	Kl.	Ladning i rdl
1772	2	575	902.337	1790	1	480	775.560
1773	2	680	1.034.041	1791	1	350	523.310
1774	2	680	905.699	1792			
1775	2	800	760.026	1793	1	450	727.700
1776	2	680	1.058.490	1794			
1777	2	700	1.072.302	1795	1	330	464.570
1778	2	680	1.310.567	1796			
1779	1	350	853.629	1797	1	480	883.660
1780	3	1150	2.100.000	1798	2	780	1.520.010
1781	2	650	2.164.501	1799			
1782	2	800	2.001.758	1800	1	480	813.290
1783	5	1910	3.327.595	1801	2	780	1.271.620
1784	2	950	1.256.470	1802	1	372	701.800
1785	3	980	2.020.651	1803	2	748	1.379.150
1786	2	880	1.526.845	1804	1	330	708.070
1787	2	810	1.413.790	1805	2	640	1.055.790
1788	3	1300	2.440.430	1806	3	802	1.111.350
1789	2	910	1.595.220	1807	1	372	175.480
					61	22879	39.856.711

antage, at denne kapital var en forudsætning for ekspansionen, lige så lidt som den var det for kompagniets ekspanderende indiske handel i mellemkrigsperioden.¹⁶

Krig og fred var imidlertid ikke de eneste konjunkturfaktorer. Kina-handelens økonomi stod og faldt med efterspørgslen på det europæiske marked. England var Europas uden sammenligning største tekonsument, og i virkeligheden var det den ekstremt høje engelske importtold på te på 114 procent, der var sikkerhedsnettet for auktionerne i København. Denne told gav nemlig professionelle britiske smuglere en rigelig gevinstmargin, og den britiske gesandt i København kunne i disse år regelmæssigt rapportere til sin regering om de britiske smuglerfartøjer, der reeksporterede det danske kompagnis te: deres navne, udseende og armering. Det var derfor mindre freden i Versailles i 1783 end den

¹⁶ Der foreligger ikke publiceret forskning om britisk-indisk kapitalremittering via Canton og København. Jvfr. dog Holden Furber: *John Company at Work. A Study of European Expansion in India in the Late Eighteenth Century*. London 1951, s. 123, og Ole Feldbæk: *India Trade under the Danish Flag 1772-1808. European Enterprise and Anglo-Indian Remittance and Trade*. Lund 1969, s. 54.

engelske *Commutation Act* i 1784, der indvarslede tilbagegangen for Kinahandelen for det danske kompagni og dets kontinentale konkurrenter. Med en drastisk nedsættelse af den engelske tetold til 12,5 procent lykkedes det i 1784 William Pitt på én gang at forøge det engelske kompagnis og den engelske stats indtægter, at gøre smugleriet urentabelt og at styrke det engelske kompagnis position i Canton på dets konkurrenters bekostning.¹⁷

Asiatisk Kompagnis auktioner over kinesiske ladninger i slutningen af 1780'erne blev derfor utilfredsstillende. Og det var i et forsøg på at nedbringe Kinahandelens i forvejen beskedne omkostninger, at direktionen i 1791 opgav det faste faktori i Canton og vendte tilbage til praksis fra Christian 6.s tid: at lade supercargoerne følge med skibet ud og hjem.

To år efter var England og Frankrig påny i krig med hinanden, og i 1795 blev Holland tvunget ind i krigen på Frankrigs side. På det tidspunkt var en krig mellem de store sømagter imidlertid ikke længere nok til at skabe højkonjunktur for det danske kompagni Kinahandel. Og fra regeringen kunne kompagniet ikke forvente støtte. Efter Hollands indtræden i krigen tillod den tværtimod den københavnske storkøbmand og krigsspekulant Frédéric de Coninck at videreføre en del af det hollandske kompagni Kinahandel under dække af dansk flag og dermed forsyne det kontinentale marked, som det danske kompagni skulle leve af.¹⁸ Asiatisk Kompagni måtte under krigen lade sig nøje med beskedne auktioner på niveau med salgene i slutningen af 1760'erne, og det var i et sent forsøg på at finde nye og mere lukrative operationsområder, at det i de sidste år før krigsudbruddet i 1807 sendte et skib til Mauritius og tre til Batavia.

Indien

Den florissante periodes Indienhandel falder i to skarpt adskilte dele: Asiatisk Kompagni og de private købmænd og redere.¹⁹ De opererede i

¹⁷ Vincent T. Harlow: *The Founding of the Second British Empire, II*. London 1964, index: *Commutation Act*.

¹⁸ Ole Feldbæk: *Dutch Batavia Trade via Copenhagen 1795-1807. A Study of Colonial Trade and Neutrality*. *Scandinavian Economic History Review* 21-1, 1973, s. 55-56; samme: *Danish East India Trade*, s. 9; og E.S. van Eyck van Heslinga: *Van compagnie naar koopvaardij. De scheepvaartverbinding van de Bataafsche Republiek met de koloniën in Azië 1795-1806*. Amsterdam 1988, s. 149-62.

¹⁹ Hvor intet andet anføres, bygger fremstillingen af Indienhandelen samt tabel 3 og 4 på Feldbæk: *India Trade under the Danish Flag*.

det samme område og under de samme konjunkturer, men deres organisation, økonomi og aktivitet var vidt forskellige.

I 1772 kunne Asiatisk Kompagni bygge på mere end hundrede års ubrudt kontinuitet, både hvad angik koloniadministration og handel. Dets administration af Tranquebar, Serampore og mindre loger i Bengalen og på Malabarkysten blev i 1777 overtaget af kronen. Det betød en mærkbar besparelse på kompagniets budget, men ikke ændrede vilkår for dets indiske handel.

Oprindeligt havde kompagniets indiske handel været koncentreret i Tranquebar, hvortil varer fra det øvrige Indien og fra Sydøstasien var blevet transporteret med mindre skibe. Men allerede i midten af 1770'erne var dets aktiviteter på Coromandelkysten vigende i forhold til opkøbene i Bengalen. Under Den amerikanske Frihedskrig overflyttedes handelens tyngdepunkt definitivt til faktoriet i Serampore. Krigene i Sydindien i 1780'erne vanskeliggjorde yderligere handelen, og i 1796 drog direktionen konsekvensen af udviklingen og nedlagde faktoriet i Tranquebar.

Ligesom en enkelt vare som te helt dominerede kompagniets kinesiske handel, var dets indiske handel helt baseret på indiske bomuldstøjer. Opkøbet af disse tøjer var tidligere blevet finansieret ved udsendelsen af sølv samt ved salg af ballastvarer som kobber og jern. I en periode kom den britisk-indiske remitteringskapital til at udgøre et meget væsentligt grundlag for indkøbet af de indiske returladninger: for ballasten af salpeter og rødtræ, for stuvningsvarer som peber og bambus og for de store baller med tekstiler. Under Den amerikanske Frihedskrig var kompagniet endog i stand til fuldstændigt at indstille udsendelsen af sølv, for i stedet at rejse kapitalen i Indien med veksler på direktionen i København. Kompagniet blev på den anden side aldrig afhængig af denne specielle finansieringsform. Det brugte den britisk-indiske kapital, så længe udbudet var tilstrækkeligt stort og renten tilstrækkelig lav, men i takt med at udbudet faldt og renten steg, gik kompagniet ubesværet tilbage til den traditionelle udsendelse af sølv fra Europa.

Tallene i Tabel 3 samt Diagram 2 viser en kontinuerlig sejlads og handel fra 1772 til 1807. Kun i 1806 hjemkom der intet skib, men året før var der til gengæld kommet hele fire. Denne kontinuitet siger noget væsentligt om kompagniets indiske handel, men det samme gør fluktuationerne i auktionsbeløbene.

Fluktuationerne viser det bemærkelsesværdige, at Den amerikanske Frihedskrig, som medførte så markant en aktivitetsstigning i kompagniets Kinahandel og i den private Indienhandel, næsten ikke aftegner sig i tallene for kompagniets indiske handel. Til gengæld møder vi en tydeligt

Tabel 3. *Asiatisk Kompagnis skibe, tonnage (i kommercelæster) og ladninger (i rdl.) fra Indien 1772-1807.*

År	Tal	Kl.	Ladning i rdl	År	Tal	Kl.	Ladning i rdl
1772	1	150	278.075	1790	1	222	713.200
1773	1	170	274.069	1791	2	502	2.039.520
1774	1	150	251.195	1792	3	710	2.195.550
1775	1	170	317.225	1793	3	684	1.655.010
1776	1	180	364.810	1794	2	500	1.514.610
1777	2	320	594.321	1795	2	482	833.540
1778	2	280	577.974	1796	2	402	986.290
1779	1	150	247.375	1797	1	330	808.970
1780	2	350	673.803	1798	1	202	713.900
1781	2	250	800.133	1799	3	813	2.151.030
1782	2	350	864.120	1800	2	502	1.557.080
1783	1	100	356.148	1801	2	503	1.753.370
1784	3	480	1.472.654	1802	1	283	748.380
1785	2	270	642.289	1803	3	562	1.971.840
1786	1	222	538.698	1804	1	202	489.510
1787	2	400	1.421.690	1805	4	796	2.086.760
1788	2	424	1.214.760	1806			
1789	2	510	1.534.020	1807	1	162	630.310
					63	12.783	35.272.229

øget aktivitet i mellemkrigsårene – en ekspansion, der muligt skal ses i sammenhæng med en tilsvarende dalende tilførsel af indiske tekstiler med private skibe til de københavnske auktioner i disse år. Den private Indienhandels kortvarige højkonjunktur i de første krigsår efter 1793 modsvares af et fald i kompagniets aktivitet til et mere moderat niveau. Og endelig ser vi en kraftig stigning i kompagniets indiske handel, i takt med at den private Indienhandel går stærkt tilbage.

Denne tilsyneladende komplementaritet mellem kompagniets og de privates indiske handel kalder på en forklaring. Problemet er imidlertid kompliceret. Hvor går grænsen mellem overreaktion på forbigående vanskeligheder og en rigid fastholden ved en bestemt vare eller et bestemt operationsområde over for et definitivt efterspørgselssvigt?

I ældre forskning af liberalistisk observans er handelskompagnierne ofte blevet betragtet som organisationer, der tyngedes af en kostbar overadministration og hæmmedes af tidskrævende beslutningsprocedurer. Heroverfor har nyere forskning understreget kompagniernes akkumulerede indsigter, høje informationsniveau og velstrukturerede for-

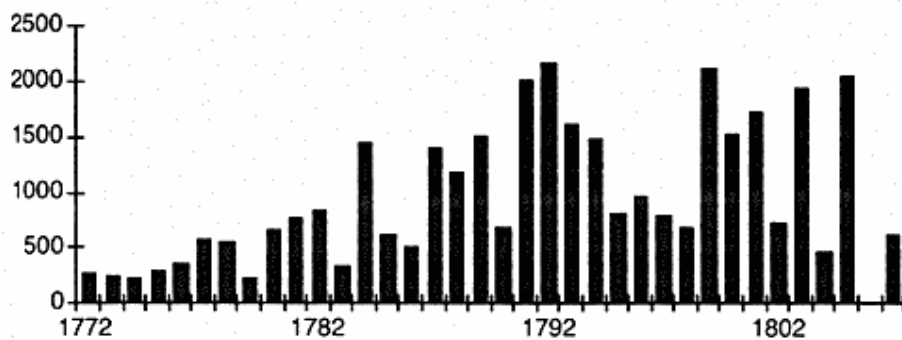


Diagram 2. Asiatic Kompagnis ladninger fra Indien 1772-1807.
(i tusind rdl.).

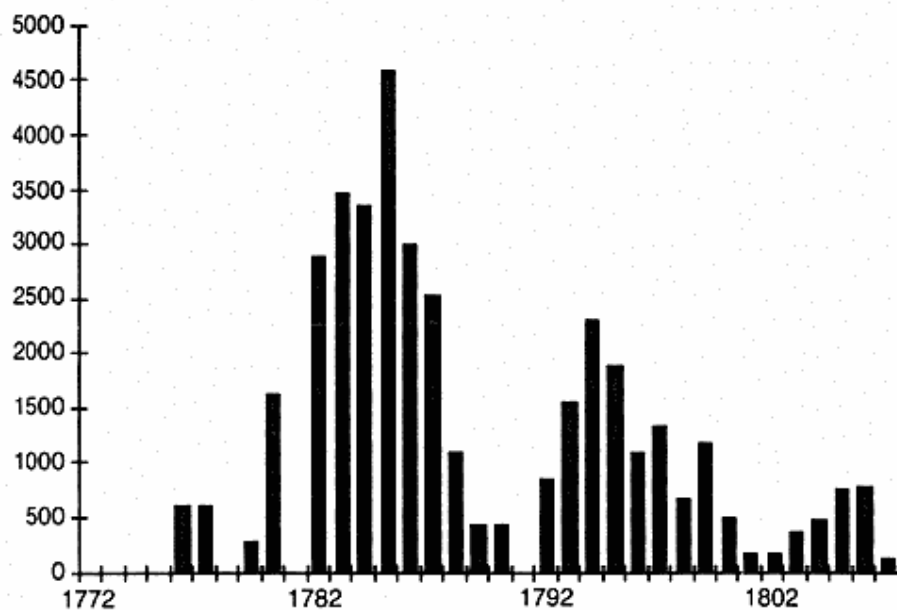


Diagram 3. Private ladninger fra Indien 1772-1807.
(i tusind rdl.).

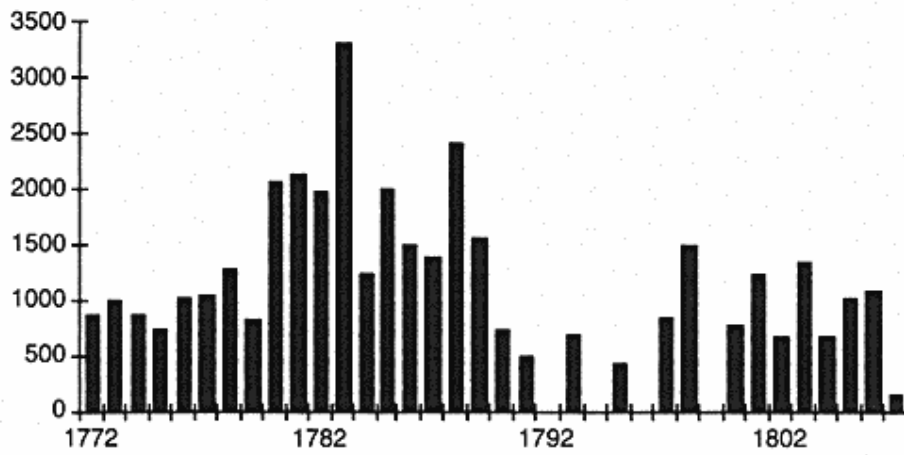


Diagram 4. Asiatisk Kompagnis ladninger fra Kina 1772-1807. (i tusind rdl.).

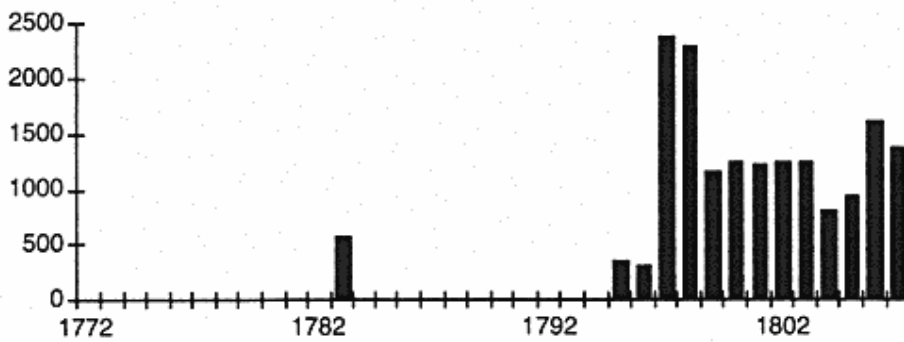


Diagram 5. Ladninger fra andre dele af Asien 1772-1807. (i tusind rdl.).

retningsgang.²⁰ Hvortil bør føjes deres større økonomiske modstandskraft, sammenlignet med den private handel.

Det er en kendsgerning, at kompagniet i mellemkrigsårene kæmpede med faldende priser og svigtende efterspørgsel efter de indiske tekstiler.²¹ Og kompagniets problemer var kendt i offentligheden, hvis dalende tillid afspejlede sig i kraftigt faldende kurser på kompagniets aktier.²² Og det samme billede møder vi påny i årene efter 1800, hvor lagrene af usolgte indiske tøjler hobede sig op i kompagniets pakhuse, i 1807 til et beløb på en million rigsdaler.²³

Det er på den baggrund vanskeligt at frigøre sig fra indtrykket af, at kompagniet faktisk var for sent til at reagere på konjunkturudviklingen. Det var utilbøjeligt til at reducere eller ligefrem opgive faktoriet i Serampore med dets akkumulerede erfaring inden for en meget ekspertisekrævende handelsgren og dets gennem årtier udbyggede net af indiske og britiske leverandører. Og med den lette adgang for det velfunderede kompagni til at rejse lån i København til at komme over vanskeligheder, det opfattede som forbigående, var incitamentet til hurtige reaktioner på konjunkturskift tilsvarende begrænset.

Det er under alle omstændigheder en kendsgerning, at direktionen reagerede meget sent på konjunkturtilbageslaget for den indiske handel. Den private handel havde forlængst forladt Indien eller orienteret sig mod andre indiske varer, da faktoriet i Serampore i 1806 modtog direktionens ordre om en drastisk nedskæring i de indiske tekstilers andel af returladningerne. Og før faktoriet kunne reagere på denne dramatiske ordre om at omlægge handelen, var Danmark i krig og den florissante handelsperiode historie.

Den private Indienhandel under dansk flag var væsensforskellig fra Asiatisk Kompagnis handel. Den havde ikke nogen kontinuitet at bygge på. Den var gennem hele perioden så godt som fuldstændig afhængig af britisk-indisk kapital og fragt. Og den fremviser hurtige og stærke konjunkturreaktioner.

Indienhandelen blev givet fri for samtlige den danske konges undersætter i 1772. Men friheden blev ikke brugt med det samme. Først i det tidlige forår 1775 afsejlede det første skib fra København. Det var den tidligere britiske indiefarer *Horsenden*, der havde fået det demonstrativt

²⁰ Se for eksempel Kristof Glamann: *Dutch-Asiatic Trade 1620-1740*. 1958, og K.N.Chaudhuri: *The Trading World of Asia and the English East India Company 1660-1760*. Cambridge 1978.

²¹ Rasch og Sveistrup: a.a. s. 194-205.

²² Bent Stancke: *The Danish Stock Market 1750-1840*. 1971, s. 41.

²³ Deuntzer: a.a. s. 34.

danske navn *Grev Bernstorff*, og kaptajnen, Arthur Bishop, var britisk. Denne første returekspedition – tidens navn for ekspeditioner, der udgik fra og returnerede til København – lå på Tranquebars red i september 1775, da Asiatisk Kompagnis guvernør udstedte danske skibspapirer til et britisk-indisk skib, der fik det tilsvarende gode danske navn *Prins Frederik*. Ejeren var den britisk-indiske købmand i Tranquebar Edward Stevenson, der selv fulgte med skibet som supercargo. Og kaptajn John Clemens på denne direkte ekspedition – tidens navn for ekspeditioner, der udrustedes direkte fra Indien – var ligeledes britisk.

I den florissante periode lossede private skibe ialt 121 indiske ladninger i København til en værdi af næsten 40 millioner rigsdaler. Denne handel var overordentlig sammensat. 85 var egentlige returekspeditioner, og i dette tal indgik syv, der var blevet udsendt af de tre stærkt spekulative handelskompagnier, som blev oprettet under Den amerikanske Frihedskrig, og som ikke formåede at overleve overgangen fra krig til fred. 31 var direkte ekspeditioner, der lossede deres indiske ladninger i København. Og til disse 116 ladninger kom yderligere fem, der hjemkom med de kongelige ostindiske paketter. For at fastholde forbindelsen med kolonierne, efter at den private handel næsten helt havde forladt Indien, oprettede staten Den kongelige ostindiske Paketfart. Den udsendte i årene fra 1803 til 1806 syv paketter, af hvilke de fem nåede at returnere til København med fragt, før den engelske flåde i august 1807 indledte blokaden af Sjælland.

Den private Indienhandels volumen målt i skibe og tonnage og dens værdi målt i auktionsbeløb over de solgte ladninger giver – jvfr. også Diagram 3 – et instruktivt billede af konjunkturudviklingen og konjunkturafhængigheden.²⁴

Med den tidsforskydning, der følger af statistik baseret på de indiske ladningers salg, bekræfter tallene umiddelbart, at de private købmænd og redere var sene til at udnytte krigsårenes højkonjunktur. Salgene i København fandt sted efter krigens ophør, hvor de faldende priser på de indiske tekstiler udløste en ødelæggende fredskrise. Særlig alvorlige var årene 1785 og 1786, hvor henholdsvis fjorten og syv ladninger måtte udbydes til salg af handelshuse, der ikke havde råd til at vente. I Asiatisk Kompagnis direktion har man formentlig draget et lettelsens suk over, at

²⁴ I en række tilfælde, hvor der savnes oplysninger om auktionsbeløbene for private skibe fra Indien, er dette blevet skønmæssigt anslået ud fra trykte auktionkataloger, skibets tonnage, tendensen i de samme års kendte auktionsbeløb samt generelt informationer om reder og skipper. I 1798 og i 1800 har der måttet skønnes for to ud af tre skibe; de enlige skibe i 1801 og i 1802; begge skibe i 1803; et ud af to i 1804; et ud af fem i 1805; og et ud af fire i 1806. År, hvor det har været nødvendigt at skønne, er markeret med asterisk.

Tabel 4. Private skibe, tonnage (i kommercelæster) og ladninger (i rdl.) fra Indien 1772-1807.

År	Tal	Kl.	Ladning i rdl	År	Tal	Kl.	Ladning i rdl
1772				1790	2	349	458.383
1773				1791			
1774				1792	4	589	877.901
1775				1793	5	927	1.596.202
1776	2	244	625.731	1794	9	1579	2.340.014
1777	2	289	629.843	1795	7	1245	1.906.776
1778				1796	4	692	1.130.498
1779	1	137	300.047	1797	4	603	1.357.947
1780	4	637	1.644.848	1798	3	435	700.000*
1781				1799	6	999	1.212.044
1782	5	827	2.913.872	1800	3	465	520.000*
1783	5	849	3.482.091	1801	1	182	200.000*
1784	5	1205	3.383.642	1802	1	173	200.000*
1785	14	2531	4.610.138	1803	2	300	400.000*
1786	7	1824	3.034.870	1804	2	309	500.000*
1787	6	1118	2.555.269	1805	5	679	780.000*
1788	5	729	1.114.234	1806	4	521	820.000*
1789	2	340	456.154	1807	1	144	140.172
					121	20.381	39.890.676*

man under krigen havde forbudt faktoriet i Serampore at gøre brug af den billige britisk-indiske remitteringskapital til at købe og hjemsende direkte ekspeditioner med indiske ladninger for kompagniets regning. Når fredskrisen blev så hård for de københavnske handelshuse, var det, fordi de havde købt ladningerne i Indien for lånt kapital, og ikke indskrænket sig til at lade skibene returnere med fragt for britisk-indisk regning. Og fredskrisen forværredes yderligere af, at britisk-indiske investorer umiddelbart efter meddelelsen om freden afsendte britisk-ejede skibe med store og velassorterede indiske ladninger til København under dansk flag og under dække af danske stråmænds navne.

Fredskrisen efter Den amerikanske Frihedskrig kom til at medføre en næsten fuldstændig afbrydelse af den private Indienhandel for egentlig dansk regning. I året 1791 kom der ingen private indienfarere overhovedet til den danske hovedstad. Kun to skibe med erfarne indienkaptajner – *Norge* og *Johanne og Maria* – fastholdt en spinkel dansk kontinuitet ved at sejle i fragt for britisk-indisk regning. De øvrige private skibe i mellemkrigsperioden var reelt britisk-indiske skibe, der i kraft af gode kontakter i Madras og Calcutta var i stand til at opretholde en rentabel handel mellem Indien og Europa via København.

Krigsudbruddet i 1793 medførte en ny højkonjunktur for den private Indienhandel under dansk flag. Men grundlaget var et andet, end det havde været under den forrige krig. Nu blev krigskonjunkturerne udnyttet øjeblikkeligt, og allerede i 1793 blev de første ladninger udbudt til salg i København. De britiske handelshuse i Calcutta havde kalkuleret med, at det engelske Ostindiske Kompagni, som i 1793 skulle have sin oktroj fornyet, ville miste sit monopol på handelen på Indien. De havde derfor opkøbt skibe og ladninger, som skulle sendes til England, så snart meddelelsen om handelens liberalisering nåede ud. Men i en situation, hvor England befandt sig i krig med Frankrig, havde den engelske regering ikke vovet at eksperimentere, og havde forlænget kompagniets monopol for yderligere tyve år. De britisk-indiske handelshuses reaktion havde været straks at sende deres skibe og varer til København under dansk flag og med danske undersætter som pro forma-ejere.

Også de københavnske handelshuse reagerede denne gang hurtigt, og i årene frem til århundredskiftet hjembragte private danske indiefarere ladninger for betydelige beløb. Nu var det imidlertid ikke længere kun handel for lånt britisk-indisk kapital. Det var omsider lykkedes den engelske regering og det engelske kompagni at komme korrupsionen blandt englænderne i Indien til livs. Flere af skibene fra København udbragte nu betydelige beløb i sølv, og supplerede returladningen med britisk fragt under danske dæksnavne. De stigende priser på indiske bomuldstøjer på det europæiske marked medførte imidlertid, at de private danske købmænd enten orienterede sig mod andre indiske varer eller simpelthen søgte andre operationsområder i Asien.

Efter 1800 var den private Indienhandel under dansk flag næsten forsvundet. I 1801 og 1802 hjemkom der kun en enkelt indiefarere til København, og i 1803 og i 1804 kun to skibe per år. Og af de ti skibe, der hjemkom fra Indien i de sidste tre fredsår, tegnede Den kongelige ostindiske Paketfart sig for de fem. Indstillingen af den private Indienhandel skyldtes derfor ikke krigsudbruddet. Det gjorde blot indstillingen definitiv.

Øvrige Asien

De øvrige operationsområder i Asien, som de københavnske købmænd og redere havde orienteret sig mod allerede i en tidlig fase af revolutionskrigene, var de europæiske besiddelser, som det engelske søherredømme afskar fra forbindelse med moderlandet: det hollandske Java, det franske Mauritius og det spanske Manila. Der var tale om en elementær dansk neutralitetsudnyttelse, hvad der med smertelig tydelighed blev demon-

streret under den kortvarige Amiens-fred 1802-1803. Danske skibe, der på det tidspunkt befandt sig i asiatiske farvande, ser vi nu flakke rundt fra havn til havn i et håbløst forsøg på at skaffe sig returladning til København.

Allerede under Den amerikanske Frihedskrig havde danske skibe besejlet Java og Mauritius. I de sidste krigsår havde tre skibe – mod eller med deres vilje – anløbet Batavia og Port Louis, hvorfra de havde returneret til København.²⁵ Men de havde været undtagelserne, der bekræftede reglen om, at farten på Java og Mauritius under dansk flag var et fænomen, der var snævert knyttet til revolutions- og Napolconskrigene. Fra Batavia hjemkom der i årene fra 1796 til 1807 48 ladninger til en samlet auktionsværdi af 9.470.701 rigsdaler, og fra Mauritius fra 1795 til krigsudbruddet 49 ladninger til en tilsvarende værdi af 5.854.337 rigsdaler.²⁶

Som det fremgår af tallene – jvfr. også diagram 5 – var Batavialadningerne næsten dobbelt så værdifulde som ladningerne fra Isle de France, som var tidens betegnelse for Mauritius. Hvad der ikke umiddelbart fremgår af tallene er, at Bataviahandelen også var den mest spekulationsprægede af de to handelsgrene. De første år efter Hollands indtræden i krigen på Frankrigs side i 1795 blev præget af en intensiv og pågående neutralitetsudnyttelse. I de første krigsår afsejlede der fra det hollandske hovedsæde i Asien et betydeligt antal direkte ekspeditioner, der formelt var danske, men som reelt tilhørte hollænderne og britiske handelshuse i Indien, og det er i denne tidlige fase, vi møder den københavnske krigsspekulant Frédéric de Coninck og hans store Batavia-spekulation.²⁷

²⁵ Feldbæk: *India Trade under the Danish Flag*, index: *Grev Schimmelmann* (1781-83), *Constantia* (1781-83) og *Maria Aletta* (1780-83).

²⁶ Skibe og tonnage: Se Feldbæk: *Danish East India Trade*, især afsnit II samt tables I og II. Kildematerialet for auktionsbeløbene er det samme som for de private ladninger fra Indien. Hovedkilderne er Rigsarkivet. Asiatisk Kompagnis arkiv. 416a – 420h. Auktionsregnskaber over indkomne ostindiske og kinesiske varer; og Kommercekollegiets arkiv. 2051-53. Fortegnelser over ostindiske ladninger I-II, 1796-1808. (Tidligere kaldet Toldskrivernes lister over hjemkomne ladninger.)

For den senere del af perioden begynder materialet at svigte. Skøn efter de i note 24 angivne retningslinier har derfor i en række tilfælde måttet anlægges. For Batavia-handelen gælder det et ud af fire skibe i 1797 og i 1803, det enlige skib i 1804, alle tre skibe i 1805, tre ud af fire i 1806 og samtlige otte skibe i 1807. For Mauritius-handelen gælder det det enlige skib i 1803, et ud af seks i 1804, seks ud af syv i 1805, syv ud af otte i 1806 og de to skibe i 1807. Af de fem skibe fra Øvrige Asien har det været nødvendigt at skønne over Penang-ladningen i 1804.

²⁷ Batavia-handelen: Se Feldbæk: *Dutch Batavia Trade via Copenhagen*; sa.: *Danish East India Trade*; og E. S. van Eyck van Heslinga: a.a.

Tabel 5. Skibe, tonnage (i kommercelæster) og ladninger (i rdl.)
fra øvrige Asien 1772-1807.

	Java			Mauritius			Øvrige Asien		
	Tal	Kl.	Ladninger i rdl	Tal	Kl.	Ladninger i rdl	Tal	Kl.	Ladninger i rdl
1783	2	305	471.559	1	157	132.689			
1795				2	299	380.757			
1796	2	263	211.627	2	199	131.247			
1797	4	756	1.110.400*	3	452	810.222	1	309	489.543
1798	5	939	1.411.175	5	696	910.095			
1799	5	607	777.207	2	286	404.792			
1800	4	548	675.958	4	544	604.742			
1801	4	518	561.557	3	654	695.326			
1802	4	493	698.818	4	471	570.756			
1803	4	648	887.300*	1	148	50.000*	2	370	330.704
1804	1	209	200.000*	6	690	238.400*	2	375	400.000*
1805	3	454	600.000*	7	846	361.800*			
1806	4	665	1.047.000*	8	836	596.200*			
1807	8	1092	1.300.000*	2	191	100.000*			
	50	7.497	9.952.601*	50	6.469	5.987.026*	5	1.054	1.220.247*

England reagerede imidlertid energisk imod denne vidtgående brug af Dannebrog som krigscamouflage. De fleste af skibene blev opbragt på deres lange færd mod København, og skibe og ladninger blev prisedømt ved britiske prisedomstole. De hollandske og britiske bagmænd så sig tvungne til at opgive denne ekstreme form for neutralitetsudnyttelse, og Bataviahandelen under dansk flag faldt derpå til ro i et mere moderat leje.

Af de 48 Batavia-ladninger, der blev losset i København, ankom kun de seks med direkte ekspeditioner under dansk flag: en i 1796, to i 1797 og tre i 1798. De øvrige 42 var returekspeditioner, der hjembragte deres karakteristiske ladninger af kaffe, sukker og peber samt fine krydderier fra Molukkerne. Det var en flåde af forholdsvis små og hurtigt sejlene skibe. To af dem skilte sig dog ud fra resten. Det var to af Asiatisk Kompagnis store indiefarere, der under indtryk af de vigende konjunkturer for handelen med indiske bomuldstøjer forsøgte sig i en ny handelsgren. I 1797 lossede *Prinsesse Louise Augusta* en værdifuld Batavia-ladning i København, og det samme gjorde hendes ægtefælle, *Prinsen af Augustenborg*, i 1806.

Allerede fra starten lå handelen på Mauritius i et roligere leje.²⁸ Kun tre direkte ekspeditioner under dansk flag afsejlede fra Port Louis; og af dem blev den ene – der reelt tilhørte et britisk handelshus i Madras – opbragt og prisedømt af englænderne. Farten foregik med hurtigt sejlene og meget små skibe – enkelte på kun 48 og 49 kommercelæster eller cirka 125 tons – og den helt dominerende ladningsvare var kaffen fra de franske øer, den såkaldte Bourbon-kaffe. Også i denne fart møder vi et eksperimenterende kompagniskib, Asiatisk Kompagnis *Dannebrog*, som i 1806 lossede en stor Mauritius-ladning i København.

Når det gælder Asiatisk Kompagnis Kinahandel og kompagniets og de private købmænds Indienhandel, tyder meget som nævnt på, at disse handelsgrene reelt var undergravet af konjunkturudviklingen på det europæiske marked, endnu før krigen med England gjorde farten umulig. Sådant synes det derimod ikke at forholde sig med handelen på Batavia og Mauritius. Det betydelige antal skibe i de sidste fredsåre efterlader indtryk af en blomstrende handel, hvis bratte afbrydelse i 1807 alene skyldtes, at Danmark blev hvirvlet ind i det globale opgør mellem England og Napoleon.

De fem skibe, der i samme periode lossede ladninger fra andre havne i Asien – de fire fra Manila og det femte fra Penang i Malaccastrædet – ved vi endnu ret lidt om. Manila var havnen, hvor den sagnagtige Acapulco-galeon efter sin lange færd tværs over Stillehavet lossede sin rige søvlladning fra Mexico, for derpå at returnere til Amerika med Asiens luksusvarer. Handelen i Manila havde altid øvet en vældig tiltrækning på de øvrige europæere i Asien, men spanierne havde konsekvent holdt de fremmede ude af denne handel. Under krigen kunne de spanske kolonimyndigheder dog fra tid til anden være indstillet på at lukke øjnene for anløb af skibe under neutrale flag, når de bragte eftertragtede europæiske varer og aftog en del af de lagre, der hobede sig op i pakhuse. Hvorfor *Kronprins Frederik* i 1797, *Helsingør* og *København* i 1803 og *Bækkeskov* i 1804 var i stand til at losse Manila-ladninger i København, ved vi ikke. Flere forhold peger dog i retning af, at der er tale om britiske handelshuse i Indien, som under dække af dansk flag har haft held til at trænge ind på dette eftertragtede marked.

²⁸ Mauritius-handelen: Aage Rasch: Dansk handel på Isle de France. Erhvervshistorisk Årbog 5, 1953; og Auguste Toussaint: La route des Iles. Contributions à l'histoire maritime des Mascareignes, Paris 1967. Specielt om forbindelsen mellem Tranquebar og Mauritius, se Ole Feldbæk: Country Trade under Danish Colours. A Study of Economics and Politics around 1800. I Karl Reinhold Haellquist (red.): Asian Trade Routes: Continental and Maritime. 1990.

Værdi, volumen og perspektiv

I 1772 havde den danske Asienhandel lagt en 150-årig periode med en smertefuld start og en langsom stabilisering bag sig, og stod umiddelbart over for en højkonjunktur, der skulle vare frem til krigsudbruddet i 1807.

Højkonjunktoren var konkret. I den florissante periode lossede en flåde af skibe med en samlet tonnage på godt 71.000 kommercelæster eller godt 185.000 tons ialt 350 asiatiske ladninger i København. Disse ladningers auktionsværdi er opgjort til 132.179.490 rigsdaler. For 48 af ladningernes vedkommende har det som nævnt været nødvendigt at operere med skønsmæssige ansættelser, som snarere er for lave end for høje. Endvidere må det antages, at salg af enkelte varepartier ikke altid er blevet registreret. Ud fra et konservativt skøn må auktionsværdien af den danske Asienhandel i den florissante periode derfor anslås til 135 millioner rigsdaler.

Bag dette totalbeløb ser vi – jvfr. tabel 6 og diagram 6 – markante fluktuationer og forskydninger. Ikke uventet ser vi de to krigsperioder – Den amerikanske Frihedskrig og revolutions- og Napoleonskrigene – tegne sig som toppe i forløbet. Derimod må billedet af forskydningerne imellem handelsgrenene og operationsområderne karakteriseres som egentligt nyt. Trods fluktuationer kommer Asiatisk Kompagnis monopoliserede Kinahandel nærmest til at repræsentere kontinuitet og regelmæssighed. Indienhandelen derimod med en samlet auktionsværdi på godt 75 millioner rigsdaler eller næsten 57 procent af den totale Asienhandel, dækker med sit gennemgående stabile niveau over betydningsfulde fluktuationer. Som påvist udviser forholdet mellem Asiatisk Kompagnis og de private købmænds handel en bemærkelsesværdig komplementaritet: forstået på den måde at perioder med store kompagnisalg modsvares af perioder med små private salg, og vice versa. Ny er også påvisningen af, at fastholdelsen af det generelt høje niveau for den danske Asienhandel som helhed dækker over betydningsfulde forskydninger. I takt med at såvel Kinahandelen som Asiatisk Kompagnis og de private købmænds Indienhandel er vigende – og frem mod 1807 endda meget kraftigt vigende – holdes den samlede omsætning oppe af handelen på de to nye operationsområder: Java og Mauritius.

I og med at tallene for den danske Asienhandels værdi og volumen hermed er fremlagt, mister de imidlertid deres karakter af mål, og bliver i stedet til midler. Midler til at forstå den florissante handelsperiode og se den i et bredere historisk perspektiv.

Hvad kan et beløb på 135 millioner rigsdaler henover en periode på 35

Tabel 6. Hjemkomne ladninger (i rdl.) fra Asien 1772-1807.

År	Kina	Indien	Øvrige Asien	I alt
1772	903.337	278.075		1.181.412
1773	1.034.041	274.069		1.308.110
1774	905.699	251.195		1.156.894
1775	760.026	317.225		1.077.251
1776	1.058.490	990.541		2.049.031
1777	1.072.302	1.224.164		2.296.466
1778	1.310.567	577.974		1.888.541
1779	853.629	547.422		1.401.051
1780	2.100.000	2.318.651		4.418.651
1781	2.164.501	800.133		2.964.634
1782	2.001.758	3.777.992		5.779.750
1783	3.327.595	3.838.239	604.248	7.770.082
1784	1.256.470	4.856.296		6.112.766
1785	2.020.651	5.252.427		7.273.078
1786	1.526.845	3.573.568		5.100.413
1787	1.413.790	3.976.959		5.390.749
1788	2.440.430	2.328.994		4.769.424
1789	1.595.220	1.990.174		3.585.394
1790	775.560	1.171.583		1.947.143
1791	523.310	2.039.520		2.562.830
1792		3.073.451		3.073.451
1793	727.700	3.251.212		3.978.912
1794		3.854.624		3.854.624
1795	464.570	2.740.316	380.757	3.585.643
1796		2.116.788	342.874	2.459.662
1797	883.660	2.166.917	2.410.165	5.360.742
1798	1.520.010	1.413.900	2.321.270	5.255.180*
1799		3.363.074	1.181.999	4.545.073
1800	813.290	2.077.080	1.280.700	4.171.070*
1801	1.271.620	1.953.370	1.256.883	4.481.873*
1802	701.800	948.380	1.269.574	2.919.754*
1803	1.379.150	2.371.840	1.268.004	5.018.994*
1804	708.070	989.510	838.400	2.535.980*
1805	1.055.790	2.866.760	961.800	4.884.350*
1806	1.111.350	820.000	1.643.200	3.574.550*
1807	175.480	770.482	1.400.000	2.345.962*
	39.856.711	75.162.905	17.159.874	132.179.490*

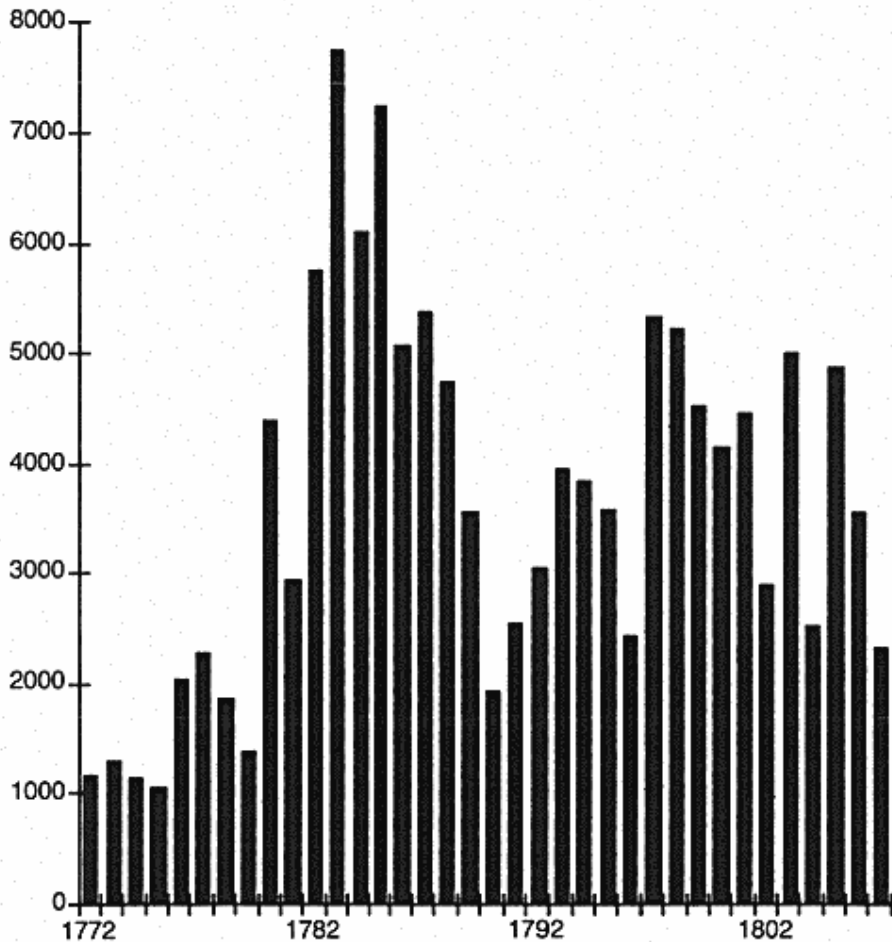


Diagram 6. Ladninger fra Asien 1772-1807. (i tusind rdl.).

år sættes i et meningsfuldt forhold til? Det umiddelbart naturlige ville være at sætte det i relation til andre af højkonjunktorens handelsgrene: for eksempel farten i europæiske farvande, aktiviteterne i Middelhavet eller den vestindiske handel. Men herfra foreligger endnu ikke tilsvarende totalopgørelser, kun spredte opgivelser af uvis repræsentativitet. Og en omregning til for eksempel lønninger, varer eller priser på landbrugsjord forekommer meningsløs. En mulighed ville være at sætte beløbet i forhold til et andet kendt totalbeløb, nemlig kongeriget Danmarks statsindtægter. Vi ved, at disse omkring 1772 lå på omkring tre millioner rigsdaler årligt, og at de omkring 1800 var steget til mellem fire og fem millioner. Naturligvis giver det et indtryk af størrelsesforholdet at påvise, at værdien af de asiatiske ladninger fra 1772 til 1807 nogenlunde svarede til de danske statsindtægter i samme periode. Men meget klogere gør det os ikke, så meget mere som selve udtrykket *statsindtægter* kan virke vild-

ledende, hvis man ikke samtidig gør sig klart, at det drejer sig om et samfund med en i forhold til i dag meget begrænset offentlig sektor.

Vejen til at gøre totaltallet meningsfuldt går måske over indledningsvis at understrege, hvad det *ikke* siger noget om.

Tallet siger således ikke noget om overskud og fortjeneste. For Asiatisk Kompagnis vedkommende vil det formentlig være muligt at rekonstruere et regnskab, der viser, hvorvidt kompagniet vandt eller tabte på sin handel. Men en sådan regnskabsteknisk beregning vil være mindre interessant for historikeren end det enkle faktum, at kompagniet under alle omstændigheder vedblev at handle, og at det på sine auktioner solgte ladninger til en samlet værdi af godt 76 millioner rigsdaler, svarende til næsten 58 procent af den danske Asienhandels værdi. For den private Indienhandel vil det i en vis udstrækning være muligt på basis af vor viden om de indiske ladningers indkøbs- og salgspriser at beregne et bruttoresultat. Men det vil være fiktivt, så længe vi ikke har indsigt i denne handels økonomi, herunder investeringernes omfang og vilkår. Og for den private handel på Java og Mauritius er selv sådanne grove beregninger ikke mulige i den aktuelle forskningssituation.

Totaltallet siger endvidere intet om, hvorvidt der var tale om dansk handel for dansk regning. Vi ved nemlig, at den private Indienhandel under dansk flag i vid udstrækning var britisk og britisk-indisk. De ladninger, som returekspeditionerne fra Indien solgte i København, bestod enten af fragt for britisk-indisk regning eller udgjordes af ladninger, der var finansieret med britisk-indiske lån, der skulle tilbagebetales. De indiske ladninger, der ankom med de direkte ekspeditioner, må antages at have været ren britisk-indisk ejendom under en tynd dansk camouflage. Og om ladningerne fra Java og Mauritius ved vi tilstrækkeligt til at kunne sige, at der i væsentligt – men endnu ikke klarlagt – omfang var tale om varer, der tilhørte de krigsførende, og som under dække af det neutrale danske flag blev sendt til det europæiske marked via København.

De penge, der indkom ved salget af ladningerne fra Asien, var således kun i begrænset omfang danske penge. Et forhold, som for øvrigt sammen med den meget betydelige re-eksport af varerne fra Asien hjælper med til at forklare, hvorfor de vældige beløb, som gennem auktionerne blev sat i omløb i København, ikke udløste en kraftig inflation.

Hermed er vi imidlertid fremme ved det væsentlige. For uanset hvis penge, det var: så blev disse vældige beløb rent faktisk sat i cirkulation. I København. I årene fra 1772 til 1807.

Det er umiddelbart klart, at de mange penge, der blev sat i cirkulation, havde en række direkte og indirekte afledede økonomiske virkninger.

Virkninger, som man kan vælge enten at karakterisere generelt eller forsøge at konkretisere.

En generel karakteristik af de afledede virkninger af auktionerne kan sige noget om, *hvilke* aktiviteter, der er tale om. Auktionerne skabte lønnet beskæftigelse i forbindelse med ilandbringning, salg og videretransport af varerne, hvad enten de skulle transporteres til kunder inden for den dansk-norske stat eller udlandet. Og det offentlige modtog indtægter af den økonomiske aktivitet, salgene udløste, i form af told og afgifter. Men hvor *mange* penge, auktionerne satte i omløb, kan en sådan generel karakteristik i sagens natur ikke oplyse noget om.

Det er imidlertid muligt at konkretisere, hvor store beløb, der gennem auktionerne kunne blive sat i omløb. Papirerne fra Frédéric de Conincks store Batavia-spekulation er bevarede i Algemeen Rijksarchief i Haag. Selve spekulationen gik ud på, at de Coninck dækkede transporten af hollandsk ejendom, imod som agent at blive lønnet med en procentdel af ladningernes værdi. Men i forbindelse med salget af de hollandske ladninger i København aflagde de Coninck regnskab for sine hollandske arbejdsgivere for den told, de afgifter og de faktiske udgifter, der var forbundet med salget af hver enkelt ladning eller ladningsparti. Og syv af disse regnskaber fra årene 1800-1803 er bevaret.²⁹

Den 7. august 1800 solgte de Coninck Batavia-ladningen i *Gehejmeraad Gregers Juels*. Salget indbragte 165.910 rigsdaler. Heraf betalte de Coninck i told 17.458 rigsdaler; i skriverpenge og ekstra dusører til toldbetjentene udbetalte han 949 rigsdaler, i fattigpenge 230, i accise 100 og i auktionsafgift 300 rigsdaler. Men ved siden af disse betalinger til det offentlige kom brandforsikring, løn til de folk, der lossede skibet og bragte varerne op i pakhuset, nye sække til den hjembragte kaffe og peber, leje for auktionslokale, trykning af auktionskatalog, udgifter til annoncer, leje af pakhus og salær til den beskikkede mægler. I alt løb udgifterne til told, afgifter og konkrete omkostninger op i et samlet beløb på 21.473 rigsdaler.

For *Gehejmeraad Gregers Juels* vedkommende blev dette beløb således sat i cirkulation alene ved selve salget. For dette skibs vedkommende udgjorde det næsten 13 procent af salgsværdien. For de seks andre ladninger udgjorde andelen 7.7, 9.9, 10, 11.3 og 14.9 procent. Hertil må lægges de nævnte udgifter til reeksport, og i mange tilfælde også til viderebearbejdning af varerne fra Asien, der gav arbejde til sukkerraffinaderierne, til silke- og bomuldsspinderierne og til kattuntrykkerne, der

²⁹ Algemeen Rijksarchief, Haag. Raad van Aziatische Bezittingen en Etablissementen 1800-1806. Nr. 403.

udsmykkede de indiske tøjler med rokokoens og klassicismens mønstre og motiver.

Helt er det selvsagt ikke muligt ad denne vej at konkretisere, hvor store beløb auktionerne over ladningerne fra Asien satte i cirkulation i København. Det forekommer imidlertid, at et niveau på mellem 15 og 20 procent af auktionsbeløbene må repræsentere et konservativt skøn.

På den anden side er det vanskeligt at sige, hvor meget og hvordan de beløb, der blev sat i cirkulation, virkede ind på den danske økonomi. I hvor høj grad var økonomien i København integreret, og i hvor høj grad var der tale om en bås-økonomi for de enkelte erhverv? Og hvordan satte de økonomiske aktiviteter i hovedstaden sig spor i købstæderne og på landet? Umiddelbart er det ikke muligt at besvare disse spørgsmål, men det er dog vanskeligt at forestille sig, at der *ikke* var tale om afledede økonomiske effekter.

Den florissante handel havde imidlertid andre afledede virkninger end de rent økonomiske. Virkninger, der formentlig var vigtigere, ikke blot i det længere perspektiv, men også for de danskere, der levede i de år. Den velstand, den florissante handel bragte med sig, var en vigtig forudsætning for de ændringer af social, kulturel og også politisk art, som det sene 1700-tals danske samfund undergik. Ændringer, vi ganske vist også møder i en række andre nordvesteuropæiske lande, men som fik deres særlige præg som følge af højkonjunktoren for handel og søfart under dansk flag.

I løbet af anden halvdel af 1700-tallet opstod der – navnlig i København – et borgerskab med en ny selvforståelse og med normer og idealer, som de krævede respekteret af statsmagten og af det øvrige samfund. Det var embedsmænd, akademikere og udøvere af liberale erhverv, der formulerede de nye borgerlige tanker og følelser. Samtidig var de selv yderst opmærksomme på, at det gamle samfund, hvor succes stadig var forbundet med jordegods og godsejerstatus, satte skranker for deres sociale opstigning. Og helt konkret kunne de i det daglige se, hvorledes en aristokratisk overklasse, der enten var født i udlandet eller havde tillagt sig et fremmed kulturpræg, reelt tiltog sig eneretten til de højeste poster i den administration, der i stigende grad forvaltede enevoldskongens magt.

Da Otto Thott – selv adelig og på en ledende post i det nyoprettede Kommercekollegium – i 1735 forfattede sin store analyse af den danske økonomis tilstand og muligheder, kommenterede han dette problem, således som han så det. Statsmagten og samfundet behøvede erfarne og velstående købmænd. Derfor bekymrede det ham, at aldrig så snart havde disse købmænd tjent 20 til 30.000 rigsdaler, og endda mindre,

»førend de ophøre at handle, og da søger *Characterer* for sig, og Bestillinger for deris Børn«. ³⁰ Og endnu i begyndelsen af 1760'erne finder Jens Schelderup Sneedorff det nødvendigt i sin *Patriotiske Tilskuer* at overbevise en af sine fire fiktive samtalepartnere om, at han som købmand nyder al den anseelse, han har krav på, og at det skader både ham selv og samfundet, hvis han opgiver sin handel og køber sig jordegods og adelskab. Men i den florissante periode var andre holdninger og normer slået igennem. Nu søgte storkøbmændene ikke længere at blive godsejere og adelige. ³¹ De var bevidste om deres eget værd og om den agtelse, de nød, såvel hos de styrende som hos deres medborgere. Nu var det *deres* normer – de samfundsborgerlige og statsborgerlige idealer, borgerlige dyder som flid og dygtighed og det følelsesfulde familie- og privatliv – der var de fremherskende, og som også det gamle samfunds adelige godsejerklasse nu langsomt tillagde sig.

De optrådte med den selvfølelse, som den florissante periodes velstand gav dem. Det var deres tanker om borgerlig frihed og lighed og om national identitet, som de politiske magthavere søgte at imødekomme og give plads for i enevælden og i helstaten. Og loven om Indfødsretten i 1776, som opfyldte det nye borgerskabs ønsker om de indfødtes eneret til statens embeder, blev deres sejrsmonument.

16 år senere – i 1792 – lagde kronprinsregenten grundstenen til et borgerligt sejrsmonument i marmor og sten. Frihedsstøtten uden for Københavns Vesterport markerede det nye borgerskabs friheds- og lighedsideal, og den var rejst i et forsøg på at fastholde den danske enevælde på dens landboreformpolitik, som en godsejerreaktion nu forsøgte at bremse. Bidragene til rejsningen af det politiske monument kom hovedsagelig fra hovedstadens borgerlige kredse. Og i spidsen for bidragsyderne møder vi hele den florissante Asienhandels patriciat, anført af de Coninck, Cramer, Duntzfelt, Erichsen, van Hemert, Rejersen, Ryberg, Saabye, Selby, Tutein og Zinn. ³²

Grundstensnedlæggelsen fandt sted nøjagtig tre år efter, at meddelelsen om stormen på Bastillen var nået til København. Det køben-

³⁰ Kristof Glamann og Erik Oxenbøll: Studier i dansk merkantilisme. Omkring tekster af Otto Thott. 1983, s. 196.

³¹ Det er velkendt, at Niels Ryberg erhvervede godserne Frederiksgave i 1767 og Øbjerggaard i 1774. Det er imidlertid misvisende, når Aage Rasch i sin biografi: Niels Ryberg 1725-1804. Fra bondedreng til handelsfyrste. Århus 1964, s. 283, giver indtryk af, at godserhvervelse var almindelig for den florissante periodes storkøbmænd. De tre andre tilfælde, han anfører: Charles Selby, Friedrich Tutein og Constantin Brun afspejler nogle ret specielle og atypiske forhold, og for samtlige fire forblev handelsvirksomheden deres erhverv og hovedbeskæftigelse.

³² Subskriptionslisten er aftrykt s. 165-71 i Karin Kryger: Frihedsstøtten. 1986.

havnske borgerskab fulgte opmærksomt med i, hvad der skete i revolutionens Frankrig. Men den danske enevældes positive respons på deres aspirationer havde gjort dem immune over for revolutionens ideer. Den fremherskende opfattelse i de første revolutionsår var, at man i Danmark nød al den borgerlige frihed og lighed, som franskmændene måtte tilkæmpe sig med vold. Og de følte sig forvissede om, at enevælden også i fremtiden ville lytte til og lade sig lede af en borgerlig opinion, som den politisk ikke kunne tillade sig at ignorere. Og årsagen – det vidste begge parter – var dette handelsborgerskabs økonomiske uundværlighed for stat og samfund.