
Bidrag til Oplysning om Danmark-Norges Handel og Skibsfart 1800—1807.

af

Axel Linvald.

Til Aarene omkring det 19de Aarhundredes Begyndelse er knyttet Minderne om et af de stolteste Afsnit af den dansk-norske Storhandels Historie. Skibsredere og Handelsmænd fik paany en straalende Bekræftelse paa deres gamle Erfaring, at de store europæiske Søkrige altid er gunstige for de neutrales Erhvervsliv. Napoleonskrigene forøgede Efterspørgslen efter Tonnagen og satte derigennem Fragtpriserne i Vejret. Da England i Reglen var Herre til Søs og saaledes i Stand til at rense Havene for Modpartens Handelsskibe, blev det muligt for de neutrale at trænge sig ind i Handelsforbindelser, som den slagne Part sad inde med, eller endog at overtage dennes Forsyning. Nu som tidligere viste det sig imidlertid ogsaa, at denne tilsyneladende saa gunstige Stilling rummede store Farer og krævede Agtpaagivenhed saavel af Statens styrende Mænd som af de ledende Handelsherrer. Nu som tidligere vaagede de krigsførende Stater med største Mistænksomhed over de neutrales Handel og Skibsfart. Deres Ønske om i videst mulige Udstrækning at besejle Havne og Kyster, hvis egen Ind- og Udførsel var standset af Modpartens Flaader, brød Brodden af disses militære Aktion; deres Forsøg paa at sætte sig

fast i Markeder, som Krigen havde gjort herreløse, berøvede Sejrherrerne Frugterne af deres Kampe og Anstrelser.

Naar undtages den korte Tid i 1801, da de modstridende danske og engelske Interesser tilspidsedes til en voldsom Krise, lykkedes det imidlertid den danske Regering at holde Statsskibet klart af alle Skærene og skabe Erhvervslivet gunstige Vilkaar. En Række dygtige og betydelige Handelsmænd forstod at udnytte Chancerne; deres vidtskuende Dristighed og Beslutsomhed gav Handelslivet Fart og hævede det op i et andet og mægtigere Plan, end det tidligere var set herhjemme; deres Kraft og Selvtillid traadte frem paa Baggrund af den forknytte Jevnhed, som gennem Størstedelen af det 18de Aarhundrede havde præget Borger-skabet; den Pragt, de førte til Skue, og den Rundhaandethed — delvis Kultur —, med hvilken de benyttede deres Rigdomme, gav dem Glans og Ry. For Efterverdenen kom „den glimrende Handelsperiode“ til at staa i et gyldent Skær.

Danmarks Handelshistorie i disse Aar har da ogsaa fængslet adskillige Forfattere og er navnlig bleven behandlet af M. L. Nathanson og Marcus Rubin. Trods talrige, ogsaa talmæssige Oplysninger, som de meddeler, har dog alle hittidige Arbejder været bygget paa Eksempler og ikke haft deres Baggrund i egentlige statistiske Opgørelser, fortsat gennem alle Aarene. For M. L. Nathanson var Skildringen af Perioden 1800—07 tilmed Led i en almindelig Fremstilling af Bank-, Finans- og Handelshistorien i Tiden fra Frederik IV og indtil ca. 1835; for Marcus Rubin skulde den tjene som Indledning til en Skildring af Danmarks og dets Hovedstads økonomiske

Udvikling i det følgende Syvaar. I dette lille Arbejde vil det blive forsøgt hist og her at grave et Spadestik dybere, end det laa indenfor Planerne for de to hver paa sin Vis fortræffelige Bøger, og navnlig at gøre et hidtil ukendt statistisk Materiale frugtbringende, som paa flere Omraader giver fastere Holdepunkter for Bedømmelsen af Landets Handel og Skibsfart, end der hidtil har foreligget. Endelig har den mægtige Omvæltning og Fremgang, som Landets Erhvervsliv i de sidste Par Aar er undergaaet, nødvendigvis maattet skærpe Blikket for beslægtede Udviklingslinjer for et Aarhundrede siden.

Hovedparten af det ny Materiale er samlet og bearbejdet af Generallandøkonomi- og Kommercekollegiet¹⁾.

Ved dettes Omordning i 1797²⁾ blev det blandt andet paalagt Embedsmændene i Handels- og Konsulatfaget — d. v. s. Kontoret for de paagældende Anliggender — at skaffe sig Underretning om Handelen i alle dens Forgreninger: hvor mange Skibe den beskæftigede, hvilke Varer den ind- og udførte, hvorvidt den var til Producenternes og Arbejdernes Fordel, hvilke Muligheder, der laa ubenyttede hen etc. etc. Alle disse Oplysninger burde opstilles i Tabeller, saaledes affattede, „at det Almindelige leder til de[t] Specielle, og det Ufuldstændige eller Manglende letteligen kan opdages“. Paa Grundlag heraf skulde Kollegiet en Gang om Aaret forelægge Kongen en udførlig Forestilling, „hvoraf Lands Oeconomiens og Handelens fulde Tilstand og Drift i alle Deeles ind-

¹⁾ Jeg skylder at gøre opmærksom paa, at jeg ved Udarbejdelsen af efterfølgende Studie har kunnet benytte Professor Edv. Holms efterladte Ekscerpt af Kommercekollegiets og Generaltoldkammerets danske Forestillingsprotokoller.

²⁾ Se Komm. Koll. Produktionsfaget. Forestillingsprot. 1797 Nr. 9 og 10. Instruks og Plan for Kommercekollegiet.

byrdes Sammenhæng hvert Aar for det forløbne blev at overskue, de føyede Foranstaltningers Værd at bedømme, grundede Slutninger at gøre i Henseende til, hvad der i Almindelighed fremdeles blev at foranstalte, hvilken eller hvilke Deele af det heele især maatte trænge til Foranstaltning eller være skikket til med Held at modtage den, hvad Haab der af det, der var gjort eller skulde gøres, var at danne sig...“.

Saadanne Beretninger om Handelen og Skibsfarten foreligger for Aarene 1800—05. Da de er forfattede af Embedsmænd, som under deres daglige Gerning havde den mest umiddelbare Føling med de paagældende Sider af Landets Erhvervsliv og til Opgave at jevne Vejen for dets Udøvere, meddeler deres Relationer ikke blot tørre Fakta, men drager ogsaa rent merkantile Synspunkter og Spørgsmaal frem, som ellers er lidet gængse i Tidens Akter, ligesom de ogsaa giver Udtryk for Planer og Forhaabninger, som de usædvanlige Forhold kaldte til Live. Til Beretningerne slutter sig for hvert af Aarene 1800—07 en Række mere eller mindre udførlige og fuldstændige statistiske Tabeller¹⁾.

Denne Del af Materialet lider dog af væsentlige Mangler. Stringente statistiske Undersøgelser var ikke Datidens Sag.

¹⁾ Beretningen om Handelen i Aarene 1800 og 1801 findes i Komm. Koll. Handels- og Konsulatsfaget. Forestillingsprot., Forest. ³/₃, Res. ¹⁷/₃ 1802 (Nr. 86) samt Forest. ⁷/₁₁, Res. ⁴/₁₂ 1802 (Nr. 116), i 1802 Forest. ¹³/₁₂, Res. ²⁸/₁₂ 1803 (Nr. 43), i 1803—04 Forest. ³¹/₁₁, Res. ²⁸/₂ 1806 (Nr. 8), og i 1805 Forest. Febr., Res. ²⁷/₂ 1807 (Nr. 1). For Aarene 1800—04 er Tabellerne vedhæftet Forestillingerne; for 1805—07 findes de i Komm. Koll. Konsulat- og Handelsfaget Pk.: Komm. Koll.'s originale Forest. angaaende den danske Handel og Skibsfarts Tilstand 1803—05... (Vejl. Arkivreg. II, 323). — Hvor der ikke findes anden Kildeangivelse, er det disse Beretninger og Tabeller, som danner Grundlaget for efterfølgende Fremstilling.

Navnlig forstod man ikke Aar for Aar at affatte Tabellerne efter et nøjagtigt faststaaende Skema, saaledes at Tallene bestandig dækker samme Indhold. Uregelmæssigheder i denne Retning vil paa flere Punkter vanskeliggøre en eventuel Sammenligning mellem de forskellige Aarsopgivelser. Materialet er heller ikke fuldstændigt. Kommercekollegiets Generaltabeller er udarbejdede paa Grundlag af Indberetninger fra talrige lokale Myndigheder, som ikke altid var lige paapasselige med i rette Tid at indsende deres Opgivelser. Ved stadig at udsætte Tidspunktet for Forestillingernes Indlevering — Beretningen 1803—04 blev saaledes først indgivet i Begyndelsen af 1806 — søgte Kommercekollegiet at raade Bod paa disse Forsømmelser. Kun for et Par enkelte Aars Vedkommende antog de et større Omfang, og selv i disse Tilfælde er det muligt at opdage Manglerne og saaledes tage dem med i Betragtning. Til alt dette kommer andre Misligheder. Enhver, som blot i mindste Grad har beskæftiget sig med svundne Tiders økonomiske Historie, vil adskillige Gange være stødt paa de mest flagrante Unøjagtigheder, ofte ligefremme Regnefejl. Naar det har været muligt at opspore dem i det her benyttede Materiale, er de selvfølgelig rettet. Overfor Skødesløsheder i Opgivelserne, paa Grundlag af hvilke Kommercekollegiet udarbejdede sine Tabeller, staar man derimod hjælpeløs. Alligevel, trods alle Manglerne er Materialet ikke blot det eneste, som foreligger — og derfor af Vigtighed —, men ogsaa for saa vidt tilfredsstillende, som det i alle Hovedtræk muliggør en omfattende og paalidelig Bedømmelse af vigtige Sider af det dansk-norske Erhvervsliv i en bevæget og betydningsfuld Aarrække.

I.

Perioden mellem 1800 og 1807 var rig paa Omkiftelser. I Løbet af de kun halvottende Aar, der forløb inden Danmarks endelige Indtræden i de krigsførendes Rækker, rantes Landets Handelsmænd og Skibsredere af Statens kortvarige Krig i 1801. Umiddelbart efter maatte de indrette deres Foretagender efter den almindelige europæiske Fredstilstand, der fulgte paa Afslutningen af Amiens-Traktaten, for allerede fra det følgende Aar paany at tage Hensyn til de skiftende Chancer og Konjunkturer, som de europæiske Krige kunde byde dem. Skildringen af Danmark-Norges udenrigske Historie i disse Aar har i Reglen betragtet Udviklingen fra det rent politiske Synspunkt og kun lejlighedsvis ofret de handelspolitiske Spørgsmaal en udførlig Omtale. Da imidlertid alle Begivenheder under den økonomiske Krig, der bestandig gik jevnside den militære, danner den nødvendige Baggrund for det hjemlige Erhvervslivs Svingninger, vil nogle Hovedtræk af Forholdet til de to store Handels- og Sømagter, Frankrig og England, være paa sin Plads.

I Tiden inden Slaget paa Reden drog Handel og Søfart samme Fordele af Landets neutrale Stilling, som de havde gjort før Aaret 1800, men var dog i stigende Grad udsat for Chikaner og Overgreb.

For Stillingen til Frankrig blev dets Nederlag paa Havet selvfølgelig bestemmende. Efter Nelsons afgørende Sejr paa Abukirs Red maatte de fleste Handelsskibe saavel fra Frankrig som de dermed forbundne Stater blive i deres Havne. Dermed ophørte disse Landes hele Ud- og Indførsel, for saa vidt den gik ad Søvejen, og deres Forbindelser med de oversøiske Kolonier blev afbrudt. Alene

de neutrale var i Stand til i nogen Grad at bøde paa de dermed forbundne Tab, og deres Virksomhed var derfor forholdsvis velset.

Saavel i Regerings- som Handelskrese herhjemme havde man da ogsaa al Grund til at følge Frankrigs Optræden med Tilfredshed. Da der saaledes i Maj 1799 var bleven sendt en særlig Generalkommissær til Paris bl. a. for at lette Afgørelsen af danske Rederes Krav paa den franske Regering for opbragte Skibe og Ladninger, lykkedes det ham vel ikke at faa indfriet alle Fordringerne, der af den franske *Commission de liquidation intermittaire* var reguleret ned til 2.799.718 Francs. Men i Betragtning af den tarvelige Smaalighed, som næsten enhver Stat i slige Tilfælde holdt forenelig med sin Værdighed, vidnede det dog utvivlsomt om en ikke ringe Imødekommenhed, at den franske Regering udbetalte 420.000 Francs¹⁾. Langt betydningsfuldere var det imidlertid, at Konsulatsregeringens Oprettelse samtidig medførte en Række Lempelser i Handelssystemet. Allerede 20. December 1799 ophævedes Loven af 29. Nivôse Aar VI, som havde vist sig aldeles ødelæggende for den neutrale Fragtfart²⁾. Samtidig blev Reglementet af 26. Juli 1778 paany gjort til Rettesnor for Prisesagers Afgørelse³⁾, og inden længe gik man endog med til den vigtige Indrømmelse, at Prisesager for Fremtiden skulde være unddraget de almindelige Domstole. Ved Arrêté af 17. Marts 1800 oprettedes

¹⁾ Komm. Koll. Handels- og Konsulatfaget. Forestillingsprot. 1804 Nr. 16, Forest. ¹⁷/₄, Res. ²⁵/₄. Jvnf. smstds. Pk.: Dokumenter ang. Fordringer fra danske Redere til den franske Regering 1798—1804.

²⁾ Depeche fra Classen ¹⁰/₁₂ 1799. Komm. Koll. — Iflg. denne Lov skulde Tilstedeværelsen af engelske Varer ombord paa neutrale Skibe medføre Konfiskation af baade Skib og Ladning.

³⁾ Depeche fra Classen ²³/₁₂ 1799. Smstds.

et saakaldet Priseraad, *Conseil des prises*, hvis Kendelser ikke kunde appelleres. For den danske Middelhavshandel blev det en yderligere Fordel, at der 1801 i Bastia paa Corsica og i Departementerne Golo og Liamone oprettedes særlige Priseraad, som kontrolleredes af franske Regeringskommisærer. Betydningen heraf var saa meget større, som netop Farvandene mellem Livorno og Corsica betragtedes som særlig farlige.

Naar franske Kaperier i Tidens Løb blev stadig færre, hang det vel nærmest sammen med Englands tiltagende Søherredømme, der gjorde Kapernes Optræden til en højst risikabel Forretning. Medvirkende Aarsag var dog sikkert ogsaa de franske Domstoles stigende Utilbøjelighed til at konfiskere de opbragte Skibe og Ladninger. Af 46 Domme, der ved Udgangen af 1801 var bleven afsagt af *Conseil des prises*, var det kun de 10, der erklærede Skibene for gode Priser, og to, som for Ladningernes Vedkommende opretholdt Beslaglæggelserne. I Sammenligning med de store Fordele, som Kaperiernes Indskrænkning medførte, betød det kun lidt, at Skibsredere og handlende ofte maatte betragte de vundne Sager som en tvivlsom Fordel. Snart viste det sig efter Domstolenes Frikendelse, at Kaperen var forsvundet eller insolvent; om Erstatning kunde der i saa Fald ikke blive Tale; snart oversteg Procesomkostningerne Værdien af baade Skib og Ladning, i hvert Fald, naar man medregnede Udgifterne, som Anholdelserne havde medført. For ikke at lamme Kapernes Foretagsomhed, paalagde Domstolene dem kun ugerne Sagens Omkostninger. Slige Smaaubehageligheder kunde dog ikke forstyrre den gensidige Tilfredshed¹⁾.

¹⁾ Se f. Eks. Skrivelse til Legationsraad Classen i Paris 9/4 1800. Komm. Koll. Handelsfaget. Kopib. 1800, Nr. 244.

Forholdet til England var mindre harmonisk. Da Briterne var Herrer til Søs og deres Maal at standse Frankrigs Søhandel, maatte Danmark-Norges Neutralitetspolitik nødvendigvis rette sin Brod mod England.

I Tiden inden det væbnede Sammenstød, i 1800 og i de første Maaneder af det efterfølgende Aar, fik Striden sin Karakter ved Danmarks doktrinære Hævdelse af Neutralitetsreglerne, saaledes som de 1780 var bleven formet af de nordeuropæiske Stater. Da dette Program i utilsløret Form betegnede de neutrales Forsøg paa at skaffe retslig Anerkendelse for deres Ønske om at høste Fordelen af de andres Krig, var selvfølgelig Muligheden udelukket for en Forstaaelse. Den danske Regering forskansede sig bag den formentlige Søret; Kabinettet i St. James byggede derimod alene paa Magtforholdenes solidere Grundlag. Da Danmark saaledes ved sit Standpunkt havde afskaaret sig fra ad Forhandlingens og de gensidige Indrømmelsers Vej at øve Indflydelse paa Modpartens Optræden, opnaaede det alene en fortsat Skærpelse af Konflikten.

Storbritanniens Optræden var da ogsaa i denne Tid haardhændet nok. Navnlig voldte det store Tab, at den engelske Regering i stedse større Omfang erklærede hele Lande og Kyster for blokerede, uagtet deres Udstrækning umuliggjorde ethvert effektivt militært Opsyn. Skønt Blokaden af alle hollandske Havne kun havde været i Kraft fra 22. Marts til 29. Novbr. 1799, varede dens Følger ved længe efter dette Tidsrum. Fra 5. Decbr. samme Aar blokeredes Cadiz og snart efter ogsaa Genua. Da samme Skæbne 12. Marts 1801 ramte Marseille, Toulon, Nizza og hele Riviera di Ponente, var dermed en lang

Kyststrækning spærret, paa hvilken en betydelig dansk-norsk Eksport- og Fragthandel havde fundet Sted.

Følgen af disse Forholdsregler var et stigende Antal Opbringelser. I Tiden mellem Erklæringen af den hollandske Blokade og 25. Novbr. 1800 beslaglagde engelske Kapere ikke mindre end 148 danske Skibe. Indtil 14. Jan. 1801, da der i britiske Havne lagdes Embargo paa de danske Skibe, steg Tallet til 156. Indbefattet de 6, som havde været anholdt under Fregatten Frejas Konvoj, blev deraf de 44 frigivet, medens 15 kondemneredes. Afgørelsen af de øvrige Sager var endnu ikke falden ved Udløbet af det paagældende Tidsrum. Ubehagelighederne forøgedes ved den langsomme Procedure — ved Slutningen af 1800 svævede der endnu 64 uafgjorte, delvis meget gamle Sager for Overappellationsretten i London — foruden ved Domstolenes Utilbøjelighed til selv i Tilfælde af Frigivelse at tilkende Erstatning for Skibenes langvarige Ophold i de engelske Havne. Kun 4 af de ovenfor nævnte 44 Skibe fik dækket deres Omkostninger og Tab¹⁾.

Det store Antal Opbringelser hang sammen med Englændernes Tilbøjelighed til at forøge de Tilfælde, der medførte Domfældelse. Stik mod hidtidig Praksis erklærede de det saaledes for breach of blockade, naar Skibe forlod en blokeret Havn, uagtet de var løbet derind, forinden Blokadeerklæringen var udstedt. Særlig voldsomt optraadte de engelsk-vestindiske Priseretter. Deres Plyn-

¹⁾ Til alt dette kom Tab, som skyldtes algierske og tunesiske Søroverier, samt Omkostninger ved den langvarige Karantæne, der var en Følge af Pesten, som fra 1800 rasede i talrige Middelhavshavne. Først ^{30/11} 1804 blev Malaga erklæret smittefri; ^{24/12} fulgte Livorno efter, ^{30/1} 1805 Gibraltar og noget senere Cartagena og Alicante.

dringer gik endog saa vidt, at et Medlem af Underhuset lejlighedsvis kunde paapege, at af 318 vestindiske Prisedomme var de 258 bleven underkendt af Appellationsretten¹⁾. Det skyldtes alene en nordamerikansk Protest, naar Generaladvokaten omsider fandt sig foranlediget til at erklære, at det stod de neutrale Koffardiskibe frit for at føre Fjendens Koloniprodukter til deres hjemlige Havn og derfra igen at lade dem gaa videre til Koloniens Moderland. Denne Genudførsel kunde endda finde Sted paa samme Skib, naar det blot forinden havde været udlosset, og Tolden var betalt.

Trods dette Lyspunkt²⁾ antog Stillingen et stedse farligere Udseende. I første Halvdel af 1801 rantes Landets Erhvervsliv af alle Krigens Ulykker.

Allerede 14. Jan. 1801 blev der lagt Embargo paa alle dansk-norske Skibe, som laa i Storbritanniens Havne, og samtidig blev der givet de engelske Krydsere Ordre til i aaben Sø at opbringe Skibe, som hørte hjemme i de danske Stater. Følgen var, at 139 anholdte³⁾ og 66 opbragte Fartøjer inden længe samledes i de engelske Kyststæder. Naar Tallet ikke blev større, skyldtes det et Forbud, som rettidig udgik til alle Skippere, der befandt sig i udenlandske Byer, at de ikke maatte søge engelske Havne og

¹⁾ Forhandling i det engelske Underhus. ²⁹/₄ 1801.

²⁾ Det kan ogsaa bemærkes, at Reklamationer af danske Søfolk, som havde taget Tjeneste paa krigsførende Magters Handelskibe, straks blev efterkommet i England. (Skrivelse til Classen ²/₇ 1800. Komm. Koll. Handelsfaget. Kopib. 1800 Nr. 426.)

³⁾ Dette Tal, der stammer fra Komm. Koll.'s Indberetning af ²/₁₂ 1802 og bygger paa en detailleret Opgørelse, stemmer ikke med Angivelsen hos Edv. Holm: Danmark-Norges udenrigske Historie 1800—14, I, 31, at 149 Skibe blev beslaglagt. Rimeligvis beror Forskellen kun paa en Fejlskrivning.

overhovedet kun paa egen Risiko forlade deres sikre Ly¹⁾. Straks ved Stridens Begyndelse havde det engelske Kabinet givet Befaling til at okkupere de danske Besiddelser baade i Vestindien og Ostindien. Yderligere lod det ikke mindre end 18 danske Skibe under engelsk Flag og forsynet med engelske Papirer sejle til England for der at udlosse deres Varer. For Fuldstændighedens Skyld kan tilføjes, at der allerede 24. Jan.²⁾ var bleven udstedt et engelsk Forbud mod Udbetaling af Veksler og Fragter til danske Undersaatter. Den dansk-norske Handel og Skibsfart var foreløbig slaaet grundig ned.

Naar virkelige Ulykker udeblev, og hverken Skibsredere eller Handelsmænd blev truet af alvorligere Kriser, skyldtes det alene den Hurtighed, hvormed Uvejret drev over. Stormen var neppe brudt løs, før den igen lagde sig. Allerede Vaabenstilstanden 9. April gjorde det muligt at genoptage Sejladsen paa Norge³⁾. I Løbet af Maj Maaned søgte man atter at komme i Forbindelse med Island. For at faa Farten i Gang — der ikke mindst var af Betydning for Regeringen, som skulde have Afdrag paa islandske Købmænds Gæld — lod den Redere, som vilde sende Skibe til Norge og derfra videre til Island, tegne Assurance for en Præmie paa 4 0/0⁴⁾. Allerede forinden havde de handlende i Trondhjems og Bergens Stifter faaet Tilladelse til at sende deres Skibe til Archangelsk⁵⁾,

¹⁾ Cirkulære til Konsulerne ²¹/₁ 1801. Komm. Koll. Handelsfaget. Kopib. 1801 Nr. 111.

²⁾ Edv. Holm: Anf. Arb. I, 32 har Datoen 28. Jan., Komm. Koll.'s Forest. ²/₃ 1802 derimod 24. Jan.

³⁾ Jvnf. Edv. Holm: Anf. Arb. I, 79.

⁴⁾ Komm. Koll. Handelsfaget. Forestillingsprot. 1801—02 Nr. 62, Forest. ²⁷/₅. Res. ²⁸/₅ 1801.

⁵⁾ Smstds. Nr. 59, Forest. ⁶/₅, Res. ⁸/₅.

og endnu i samme Maaned blev der givet de norske Stiftamtmand Ordre til rolig at lade Skibene afgaa til Nord- og Vesterhavet, derfra dog undtaget Havne, som stod under britisk Herredømme¹⁾. Da Englænderne 4. Juni hævede Embargoen paa de beslaglagte og opbragte Skibe, kunde ogsaa den øvrige Handel og Skibsfart gaa sin Gang. Dog forvoldte det stadig Tab, at det paa Grund af de politiske Forhandlinger trak ud med Tilbagegivelsen af de oversøiske Kolonier. Først 2. Jan. 1802 rømmedes de vestindiske Øer, 19. Juli og 17. Aug. s. A. tilbagegaves Frederiksnagor og Trankebar²⁾.

Da Krigen saaledes var overstaaet, og den dansk-norske Handel og Skibsfart paa bedste Vej til at vende tilbage i sine gamle Baner for paany at udnytte Chancerne, som Neutraliteten kunde frembyde, skiftede Situationen atter Karakter. De langvarige Krige ebbede ud, det almindelige Fredsønske vandt Overhaand, og en Række Fredsslutninger fandt Sted. For Danmarks handelspolitiske Stilling blev det afgørende, at England og Frankrig 1. Oktbr. 1801 afsluttede en Præliminærfred og 5 Maaneder senere 25. Marts 1802 den endelige Fred i Amiens. Handelskonjunkturerne antog dermed et ganske forandret Udseende.

De ledende Handelskrese herhjemme var fuldkommen klare over Stillingen og overbevist om, at de europæiske Stater „i Fredens Skygge“ nu paany vilde tage Del i den almindelige Handel og Skibsfart og gennem deres Foranstaltninger ikke blot ophjælpe eget Erhvervs-liv, men ogsaa lægge alle Hindringer i Vejen for deres

¹⁾ Skrivelser til de norske Stiftamtmand ²³/₆ 1801, Komm. Koll. Handelsfaget. Kopib. 1801 Nr. 389.

²⁾ Se herom Edv. Holm: Anf. Arb. I, 100 ff.

tidligere neutrale Konkurrenter. Franskmændene skyndte sig da ogsaa at etablere Oplagssteder, forandre Toldtarifferne og udgive et skærpet Regulativ for Handelen med Kolonierne. Et Held var det dog, at en forhøjet Indførselstold for Fiskevarer, som rummede en betydelig Fare for den norske Fiskeudførsel, ret hurtig igen blev ophævet. Med Ængstelse ventede man, at Hollænderne skulde træde frem paa Skuepladsen som Verdens Mægler og derved undergrave den dansk-norske Fragtfart.

I det hele og store saa man alligevel lyst paa Stillingen og ventede, at den dansk-norske Handel og Skibsfart trods forøget Konkurrence vilde være i Stand til at bevare de Markeder, den i Løbet af de urolige Krigsaar havde sikret sig. Man gik ud fra, at det laa „i Handels Natur“ at vandre videre i de gamle og vante Spor, og at det derfor vilde falde Konkurrenterne vanskeligt „at føre en undsluppen Handel tilbage i dens forrige Canal“. Som særlig gunstige Momenter fremhævedes den Tillid, man havde erhvervet hos Middelhavslandenenes handlende, og de Forhaabninger, der knyttede sig til det spanske Regeringsdekret af 16. Septbr. 1801, som havde fornyet Tilladelsen fra 1797 til at drive Handel paa de spansk-amerikanske Besiddelser. Indrømmelsen var ganske vist gjort afhængig af en betydelig Afgift til den spanske Regering, men havde dog vist sig i høj Grad fordelagtig for de danske Handlende.

Ingen herhjemme var dog tilsinds at nøjes med Bevarelsen af det engang vundne. Regeringen saavel som Handelsmændene stræbte ivrigt efter at udnytte de Chancer, som Fredstilstanden kunde frembyde og arbejdede for at aabne dansk Virksomhedstrang nye Baner. Skønt Fredsperioden var altfor kortvarig til at have afgørende

Forandringer i Erhvervslivet til Følge, er det ikke uden Interesse at følge de Planer, hvortil den gav Anledning.

Ikke mindst er det paafaldende, i hvilken Udstrækning man regnede med de store Muligheder, som Rusland frembød. Man beskæftigede sig saaledes stærkt med Tanken om at gøre København til Frankrigs Stabelplads for østersøiske, navnlig russiske Varer, og regnede især med den Mængde Produkter, som Frankrig vilde behøve for at genrejse sin Handels- og Krigsmarine. For at skaffe disse Tanker Udbredelse indrykkede den danske General-Handelskommissær i Paris, Legationsraad Classen, en Artikel i Moniteuren, i hvilken han anbefalede Planen og mellem de øvrige Fordele, dens Virkeliggørelse kunde bringe Franskmændene, særlig understregede Betydningen af den Kredit, som de kunde opnaa hos københavnske Handelshuse, og som under den vedvarende Kapitalmangel vilde være dem en Hjælp¹⁾. Kommercekollegiet tænkte sig endvidere, at det vilde være muligt at opnaa en Ændring i den spanske Navigationsakt, hvorefter alle østersøiske Produkter, der havde været udlossede i København, men derfra var ført videre til Spanien, skulde modtages i dette Land som danske Varer. Kollegiet begrundede sit Haab om en saadan Indrømmelse med en Henvisning til det ringe Antal spanske og russiske Skibe, der gik i Fart paa henholdsvis Østersøen og Middelhavet, samt paapegede de faa Berøringspunkter mellem de to Nationer. Det vidnede ogsaa om Kollegiets Lydhørhed i samme Retning, naar det straks spidsede Øren, da Tyrkiet i Lighed med, hvad det forlængst havde indrømmet England, Holland, Spanien, Neapel og Preussen,

¹⁾ Artiklen omtales i Depeche fra Classen ^{30/11} 1801.

ogsaa tilstod Frankrig fri Skibsfart paa Sortehavet; i ivrige Ord gjorde det opmærksom paa de store Fordele, som vilde følge af en dansk-norsk Deltagelse i denne Handel, og henviste til de mange store Floder, der havde deres Udløb i det Sorte Hav, og hvis Opland, ikke mindst Ukraine, rummede en Rigdom paa Handelsprodukter, i hvis Udførsel det gjaldt om at faa Del. Betingelserne derfor fandt man saa meget gunstigere, som „det store russiske Rige fornemmelig indskrænker sig til den blot produktive Vindskibelighed og overlader den commercielle til andre“.

Af alle disse Planer blev der kun lidet eller intet til Virkelighed. Da England og Frankrig i Maj 1803 paany erklærede hinanden Krig, og de fleste andre europæiske Stater i de følgende Aar under skiftende Konstellationer indvikledes i det store Sammenstød, vendte Danmark-Norge foreløbig tilbage i sin vante Stilling som den vigtigste neutrale Handels- og Sømagt. Nu som tidligere tog man Byrderne, der fulgte med, og stræbte at udnytte de Fordele, Neutraliteten kunde bringe. Til Handels-erobringer paa nye Felter var Tiden derimod ikke inde.

I de første Aar — indtil ind i 1806 — hvilede der en gunstig Stjerne over Landets Erhvervsliv.

Ligesom under de tidligere Krige havde Frankrig betydelig Nytte af den neutrale Handel og Skibsfart og lagde den ingen væsentlige Hindringer i Vejen. Heller ikke franske Kapere var i Stand til i større Udstrækning at forulempe den. De engelske Flaader kunde med Lethed holde dem i Tømme. Fra Krigsudbruddet i 1803 og indtil Udløbet af 1804 blev kun 4 danske Skibe opbragt af franske og ligesaa mange af spanske Kapere. De 6 blev dog atter frigivet og kun de to indbragt til

Barcelona og Algeziras. I Kommercekollegiets Indberetning om Tilstanden i 1805 nævnes ikke et eneste af Franskmændene opbragt Skib.

Endnu vigtigere var det, at Forholdet til England formede sig saa heldigt, som Tilfældet var. Nelsons Kanoner havde med tilstrækkelig Tydelighed overbevist den dansk-norske Regering om dens svigtende Evne til at skaffe sine søretlige Maksimer opretholdt. Da derfor Rusland i 1801 var slaaet ind paa en anden Fremgangsmaade, — gennem venskabelige Forhandlinger og gensidige Indrømmelser at tilvejebringe en *modus vivendi* — maatte ogsaa Danmark slaa Følge. Resultatet var heldigt. Takket være Traktaten af 23. Oktbr. 1801 havde den dansk-norske Søfart endog overraskende gunstige Vilkaar i de første Aar efter 1803.

Skønt Indholdet af denne Traktat¹⁾ er velbekendt, skal det dog lige berøres, at de neutrale Magter vel gav efter for det engelske Krav om Ret til Visitation, men til Gengæld sikrede sig Løfte om, at England kun vilde kræve effektive Blokader opretholdt. Desuden blev det nu traktatmæssig tilladt de dansk-norske Skibe frit at sejle til de krigsførende Nationers Havne og langs deres Kyster. Lige saa lidt skulde noget neutralt Skib kunne standses, fordi det førte direkte Handel mellem Fjendens Kolonier og det neutrale Hjemland. Yderligere gav England Tilsagn om kun at anse de egentlige Krigsfornødenheder for Kontrabande, derimod ikke Varer, som var produceret i de krigsførende Lande, naar de blot var erhvervet af neutrale Undersaatter og blev transporteret for disses Regning. Naar endelig tilføjes, at ogsaa de

¹⁾ Danske Traktater efter 1800. 1. Saml. I, 17 ff.

talrige Tvivlstilfælde, som selvfølgelig ikke kunde udeblive, havde Udsigt til hurtigere og retfærdigere Behandling end tidligere, var der utvivlsomt skabt den dansk-norske Handel og Søfart de heldigst mulige Betingelser.

Beskyttet ved denne Traktat kunde Danmark-Norge i Aarene 1803—05 i nogenlunde Tryghed udnytte Fordele ved sin neutrale Stilling. Det voldte kun forbigaaende Tab, at de franske Kanalhavne vedvarende var spærret, og at Krigen mellem Spanien og England førte med sig, at Cadiz og St. Luçar fra Januar 1805 paany blev blokeret af en engelsk Eskadre. Som ogsaa Kommercekollegiet fremhævede det, bekræftedes atter den gamle Iagttagelse, at Handelen kun for kortere Tid kunde standses ved slige partielle Foranstaltninger. Tilmed blev Blokaden af Cadiz inden længe i den Grad lempet, at neutrale Skibe fik Adgang til dens Havn, naar de blot ikke havde Kontrabande ombord. Spærringen af Elben og Weser voldte vel betydelige Tab, som navnlig ramte Altona¹⁾, men gav til Gengæld Anledning til den livlige Mellemandel over Tønning, som blev til Landets Fordel.

Priseopbringelser og deres Paadømmelse voldte heller ingen videre Vanskeligheder. I Aarene 1803 og 1804 blev der ganske vist ikke anholdt mindre end 115 Skibe, i 1805 derimod kun 35. Retsforfølgningen var nu imidlertid bleven hurtigere og derfor mindre bekostelig end tidligere. Domstolene var lemfældigere og erklærede alene 3 af de indbragte Skibe for gode Priser, fordi Kaptajnerne havde forsøgt at bryde Blokaden af de franske Havne. Dog gjorde det et Skaar i Glæden, at de engelske Domstole efterhaanden kom ind paa vel at erklære Op-

¹⁾ Se S. 424 f. Jvnf. Skrivelse fra Kronprinsen til Rentekammeret 18/3 1806. Krp.'s Brevkopib.

bringelserne for ulovlige, men indrømmede Kaptørerne, at de maatte anses for at have haft tilstrækkelig Anledning til deres Indskriden („that the captor was sufficiently warranted in detaining the ship“). Da der i saa Fald ikke kunde blive Tale om Erstatning, foretrak forskellige Kaptajner at indgaa frivillige Overenskomster med Kaptørerne.

Selvfølgelig ønskede Kronprinsen og hans Regering at bevare de Fordele, man i Øjeblikket nød godt af, og stræbte derfor at forebygge alt, som kunde mistænkeliggøre den dansk-norske Skibsfart. I Forordninger af 4. Maj og 9. Novbr. 1803¹⁾ blev det indskærpet Redere og Kaptajner at have deres Papirer i Orden, godvillig at finde sig i den engelske Undersøgelse og paa det strengeste tage Hensyn til de forskellige Blokadeerklæringer saavel som til Forbudet mod at bringe Kontrabande til noget krigsførende Land. Da Ejere af danske Skibe altid skulde være bosat her i Landet, var Straffen dem vis, om Overtrædelser af disse Regler fandt Sted. Alene danske Undersaatter, som enten var født i Landet eller naturaliseret inden Krigens Udbrud, kunde faa Skibscertifikater udstedt. Ingen maatte føre dansk Fartøj, som var født i et krigsførende Land, med mindre han havde faaet Borgerret forinden Fjendtlighedernes Begyndelse. Alle de øvrige Skibsofficianter skulde ligeledes være danske, af Styrmand og Mandskab mindst Halvdelen. Ulige vanskeligere var det at forhindre ligefremme Misbrug af Flaget. Indberetninger fra Generalkommissær Classen fra Aaret 1800 havde godtgjort, at franske Redere i hvert Fald den Gang havde fundet for

¹⁾ Schou: Forordninger.

godt at lade deres Skibe sejle under dansk Flag og med danske Papirer¹⁾. En Række Forskrifter søgte som Følge deraf at forebygge slige Misbrug. Alle Skibe skulde forsynes med nye Maalebrevne, i hvilke Dokumenterne var anført, som viste deres Nationalitet. Paa Skibsbjælken ved Stormasten, hvor Kongens Navneciffer og Skibets Læstetal var optegnet, skulde ogsaa Ordene „dansk Ejendom“ være indbrændt. For at lette Kontrollen, maatte intet Skib skifte Navn, saa længe det var i dansk Besiddelse; gik det ud af Landet, var det Myndighedernes Pligt at kræve Maalebrevet tilbageleveret og de paa-brændte Mærker udslettet.

Over Gennemførelsen af alle disse Bestemmelser vaagedes der med Omhyggelighed. Kronprinsen var personlig interesseret i Spørgsmaalene og forstod deres Rækkevidde. Lejlighedsvis gjorde han saaledes Danske Kancelli opmærksom paa Handelsmænd og Skibsførere, der havde vundet Borgerskab i danske Kolonier og Købstæder uden i Forvejen at opgive deres udenlandske Borgerskab, og hvis Dobbeltstilling let kunde give Anledning til ubehagelige udenrigspolitiske Forhandlinger²⁾. Lige Fremme Misbrug satte ham i den voldsomste Affekt. Da han saaledes en Gang havde bragt i Erfaring, at en københavnsk Borger, Bernhard Overbech, som Agent for amsterdamske Købmænd havde sendt hollandske Ejendele med et dansk Skib, som uheldigvis var bleven beslaglagt i Kap, lod han straks Kommercekollegiet drage Overbech til Ansvar og undersøge, hvorvidt den danske Manufakturadmini-

¹⁾ Se Skrivelser fra Komm. Koll. til Handelskommisærerne i Ostende, Dunkerque, Bordeaux samt Classen i Paris. ^{28/1} 1800 Komm. Koll. Handelsfaget, Kopib. 1800 Nr. 48 a og b, 49 og 50.

²⁾ Skrivelse fra Kronprinsen til Danske Kanc. ^{29/3} 1807. Krp.'s Brevkopib.

stration havde gjort sig skyldig i nogen Uagtsomhed. Skibe til Ostindien fik ikke en Gang Lov til at afsejle, forinden der var tilvejebragt tilstrækkeligt Tilsyn¹⁾.

Kronprinsen og hans Embedsmænd nøjedes imidlertid ikke med omhyggelig at vaage over Lovbestemmelsernes Overholdelse, men sørgede ogsaa for overalt paa Jordkloden at skaffe Landets Redere og Kaptajner de bedste Arbejdsvilkaar. For med størst mulige Hurtighed og Sikkerhed at kunne træffe Forholdsregler overfor Sørøverstaterne Algier og Tripolis, havde man allerede i Maj 1800 oprettet et særligt Departement, som under Navn af den kgl. afrikanske Konsulatsdirektion skulde overtage Bestyrelsen af alle Sager, som vedrørte Statens Forbindelser med de paagældende Lande. Saa indflydelsesrige Mænd som Ernst Schimmelmann og Christian Günther Bernstorff blev dens Medlemmer, desuden Kommandørkaptajn Sten Bille og den Kommitterede i Kommercekollegiet Emanuel Grove²⁾. I de paafølgende Aar oprettedes der rundtom nye Konsulater. Fra 1802 virkede Gesandten ved det sicilianske Hof Herman Schubart som Generalintendant for de danske Handelsanliggender i Italien³⁾. Det var ikke hans mindste Fortjeneste, at han indenfor sit Virksomhedsomraade skærpede Kontrollen med de lokale Konsuler, afskedigede de udygtige og fik andre udnævnt. I 1802 oprettedes der ogsaa nye Konsulater i Stockholm og Smyrna⁴⁾; i 1805 inddroges Nord-

¹⁾ Skrivelser fra Kronprinsen til Komm. Koll. $\frac{5}{9}$ og $\frac{23}{9}$ 1806. Smstds.

²⁾ Se Danske Kanc. 2. Dep. Registr. $\frac{20}{6}$ 1800 Nr. 908 med Indlæg.

³⁾ Komm. Koll. Handelsfaget. Forestillingsprot. 1801—02, Nr. 84 og 88, Forest. $\frac{3}{3}$, Res. $\frac{10}{3}$ og $\frac{17}{3}$ 1802.

⁴⁾ Smstds. Nr. 113 og 117, Forest. $\frac{27}{10}$ og $\frac{3}{11}$, Res. $\frac{3}{11}$ og $\frac{10}{11}$ 1802.

amerika i Kredsen og fik Konsuler baade i New York og Filadelfia¹⁾).

Fra 1806 kom selv den største Samvittighedsfuldhed til kort. Søkrigen antog stedse voldsommere Former, og Overgrebene mod den neutrale Handel blev stadig flere. Uvejret nærmede sig mere og mere.

Talrige Havne og Kyststrækninger blev spærret, endog i Danmarks umiddelbare Nærhed. Altona og Glückstadt var i lange Tider udelukket fra den søværts Forbindelse med Omverdenen; en kort Tid i 1806 rantes Lübeck — og dermed Oldesloe — af samme Skæbne. Naturligvis betød det en væsentlig Lettelse, at Canning tillod Fiskefartøjerne fra Altona og Glückstadt frit at løbe ud og ind ad Elben²⁾. Da Napoleon efter Preussens Nederlag forbød den engelske Handel og Postforbindelse over Tønning, var det dog alligevel ikke muligt helt at raade Bod paa Blokadens Følger. Endnu større blev Tabene, da England paa Trods af Overenskomsten af 1801 erklærede hele Kysten mellem Brest og Elben for blokeret, uagtet der selvfølgelig ikke kunde være Tale om at gøre Spærringen effektiv.

Helt galt blev det, da Napoleon udstedte sine Dekreter om Fastlandsspærringen, og den engelske Order in Council i Januar 1807 til Gengæld forbød enhver neutral Fragtfart mellem franske Havne. De første havde vel alene Gyldighed for Frankrig og dets Allierede. Da det i Forvejen paa det strengeste var forbudt at indføre engelske Varer i Frankrig, kunde det i hvert Fald ikke faa større Betydning, at Dekretets Artikel 7 nægtede

¹⁾ Smstds. 1805 Nr. 6, Forest. ²⁵/₂, Res. ⁵/₃.

²⁾ Engelsk Note ²²/₅ 1807. Dep. f. udenr. Anl. Alm. Korrespondancesager. Reclamationer II.

neutrale Skibe, som kom fra England eller dets Kolonier, at faa Adgang til franske Havne. Farligere var de engelske Bestemmelser. De norske Skibe kunde nu ikke længer bringe deres Hjemlands Produkter til de nordlige franske og spanske Havne, og derpaa gaa videre i Fragtfart til sydligere Stæder i de samme Lande for endelig at vende tilbage med Returladninger. Fragtfarten i Middelhavet, som til Stadighed beskæftigede flere Hundrede Skibe, maatte ophøre¹⁾. Det var alene af Betydning for den direkte Handel mellem Danmark-Norge og Frankrig, at den engelske Udenrigsminister, Lord Howick, i en Forklaring af Bestemmelsernes Rækkevidde lovede aldrig at lade engelske Krydsere opbringe neutrale Skibe, som i franske Havne havde solgt deres Varer og derpaa ubefragtet søgte anden fjendtlig Havn for der at hente Returladning²⁾. Fragtfarten mellem franske Havne var og blev forbudt. Til Overflod hjalp franske og russiske Kapere deres engelske Kolleger med at vanskeliggøre dens Fortsættelse. En Prisedomstol, som den russiske Gesandt havde oprettet i Palermo, var en sand Røverkule, hvis Medlemmer alene tænkte paa at stjæle og plyndre³⁾.

Selv om Danmark undlod formelt at anerkende de engelske Paabud, var det alligevel aabenbart for alle Skibsførere, at England som Havets Herre besad Magtmidler til at skaffe sin Vilje respekteret. I Løbet af 1806—07 tog Opbringelserne foruroligende til⁴⁾. 28. April 1806

¹⁾ Skrivelse fra Komm. Koll. til Dep. f. udenr. Anl. ²⁸/₁ 1807. Komm. Koll. Handelsfaget. Kopib. 1807 Nr. 69.

²⁾ Engelsk Note ¹⁷/₃ 1807. Om Forhandlingerne vedr. disse Spørgsmaal se Dep. f. udenr. Anl. England VIII. Forhandlinger om den neutrale Skibsfart paa Frankrig 1793—1830.

³⁾ Indberetninger fra Schubart ¹²/₂ og ²⁷/₈ 1807. Komm. Koll. Handelsfaget.

⁴⁾ Se Skrivelser fra Komm. Koll. til Dep. for udenr. Anl. ²⁸/₄, ²⁰/₅,

var der iflg. Indberetning fra Generalkonsulen i London bleven opbragt 22 danske Skibe. 20. Maj var der kommet 19 til, d. 31. 27. Mellem 14. Juni og 3. Novbr. 1806 blev 68 Skibe ført ind til engelske Havne. I Løbet af 1807 voksede Tallene yderligere. Kaperne optraadte ganske vilkaarlig. Flere af de opbragte Skibe kom fra de danske Kolonier og var bestemt for Moderlandet¹⁾. Ganske særlig maatte det være den danske Regering ubehageligt, at engelske Kapere beslaglagde et Par Skibe, der skulde overbringe de aarlige Gaver til Algier og Tunis. Kom de ikke i rette Tid, var der overhængende Fare for, at Sørøverstaterne skulde tage Anledning til at angribe de danske Handelsskibe²⁾.

Trods Danmarks kraftige Protester — som gentagne Gange førte til ubehagelige Sammenstød med den engelske Udenrigsminister — var der ingen Støtte at vente hos de britiske Domstole. De engelske Kapere gjorde deres Fædreland saa væsentlige Tjenester, at Myndighederne var ivrige for at varetage deres Interesser. I danske og norske Handelskrese kunde det derimod ikke andet end vække Forbitrelse, at alle Opbringelser, selv om de ikke kunde opretholdes under de følgende Retssager, alligevel blev drejet til Kaptøernes Fordel. Næsten alle Skibe, som passerede Kanalen, blev opsnappet. Kaperkaptajnerne havde deres faste juridiske Raadgivere, af hvem de lod Skibspapirerne undersøge. Viste de den mindste Formfejl, var det tilstrækkelig Begrundelse for en klækkelig Erstatning, som skulde dække deres Udgifter. Penge-

¹⁾ 1/5, 14/8 og 3/11 1806. Komm. Koll. Handelsfaget. Kopib. 1806 Nr. 267, 340, 378, 429, 901.

²⁾ Skrivelse fra sm. til sm. 31/5 1806. Smstds. Nr. 378.

³⁾ Note fra Rist til Canning. 26/5 1807. Dep. f. udenr. Anl. Alm. Korrespondancesager. Reclamationer II.

afpresningen var formelig sat i System¹⁾. Det var Redernes Sag at føre Beviset for, at Ladningen var neutral Ejendom; selv i bedste Fald tog det lang Tid og var en kostbar Historie. Adskillige foretrak derfor at købe sig fri enten i Havnen eller straks ved Opbringelsen. Skønt Regeringen ikke mente ligefrem at kunne forbyde det, lod den dog sin engelske Generalkonsul indskærpe Kaptajnerne, at de ved slige mindelige Overenskomster alene opmuntrede Kaperne til at fremture i deres vilkaarlige Fremgangsmaade²⁾. Jo mere Tiden for Fredsbruddet nærmede sig, desto flere og alvorligere blev saaledes Bryderierne.

II.

Danmark-Norges Handel og Skibsfart var imidlertid ikke alene bestemt ved de skiftende Konjunkturer, som skyldtes Napoleonstidens urolige udenrigspolitiske Forhold. For saa vidt Handelsmændene og Skibsrederne besørgede Omsætningen af Landets egne Produkter eller dækkede dets Forbrug af fremmede Varer, var Told- og Handelslovgivningen en næsten lige saa væsentlig Faktor for deres Erhverv.

Ved det 19. Aarhundredes Begyndelse var dens Grundlag i alt væsentlig færdigbygget³⁾. Lovene om Kornhandelens Frigivelse (6. Juni 1788), Forordningen om Kreditoplagene (31. Maj 1793), det nye Sportelreglement (30. Decbr. 1795) og endelig Toldloven af 1. Febr.

¹⁾ Note fra Rist til Canning 5/6 1807. Anf. Reclamationer II.

²⁾ Skrivelse fra Komm. Koll. til Generalkonsul Wolff 14/6 1806. Komm. Koll. Handelsfaget. Kopib. 1806 Nr. 421. Jvnf. Rubin: 1807—14 S. 85 f.

³⁾ Se om det flg. Edv. Holm: Danmark-Norges Historie 1720—1814. VI Bd. 2. Del. Kap. 14. Marcus Rubin: 1807—14, 43 ff. Schovelin: Fra den danske Handels Empire II, 278 ff.

1797 betød vel langt fra saa afgørende og principielle Brud med Fortidens Lovgivningsmaksimer, som Landbolovene havde gjort det paa det agrariske Omraade. Det var væsentligst praktiske Overvejelser saavel som Hensynet til Statens Finanser og de bestaaende Industrier, der havde behersket Synspunkterne. Overraskende meget var alligevel bleven udrettet. Enkelte Landsdele blev nu ikke længer begunstiget paa de øvriges Bekostning. Bestemmelser, som havde gjort Forskel mellem de forskellige Provinser, endog mellem Byer i samme Landsdel, var bleven fjernet. Talrige Ind- og Udførselsforbud var forsvundet, og Toldsatserne bleven afpasset efter Erhvervslevets og Forbrugernes Tarv. Adskillige Smaaafgifter havde man ganske afskaffet eller ogsaa slaaet dem sammen med den egentlige Indførselstold. Det nye Sportelreglement havde givet Embedsmændene en sikker Rettesnor for deres Opkrævninger og sikret de handlende mod Misbrug. Afskaffelsen af Toldederne og deres Erstatning af Erklæringer paa Tro og Love betød et væsentlig Fremskridt i kulturel og sædelig Henseende.

Indtil det 19de Aarhundredes Begyndelse havde næsten hele Reformlovgivningen taget udelukkende Hensyn til de to Kongeriger, til Danmark og Norge. Ved Toldforordningen af 8. Juli 1803 blev dens Virkninger udstrakt til Landsdelene Syd for Kongeaaen. Toldloven af 1797 havde reguleret Landets Søhandel, dens Supplement fra 1803 fastsatte Betingelserne for Omsætningen over Land. Da Forholdenes Udvikling i Aarene mellem 1800 og 1807 i høj Grad forøgede dennes Omfang, blev det af Vigtighed, at en ny og moderne Toldlov lettede dens Gang. I principiel Betydning maatte Forordningen af 1803 naturligvis staa tilbage for dens danske Forgænger; i Betragtning

af den forvirrede og gammeldags Ordning, paa hvilken den gjorde Ende, betegner den maaske et fuldt saa afgørende Brud med Fortiden¹⁾.

Alle Forandringer faldt indenfor samme Ramme som i den kongerigske Lovgivning. I Overensstemmelse med den danske Toldlov tillod man Indførslen af en Række Varer, som Forordningen af 20. Jan. 1783²⁾ havde gjort til Kontrabande: Møbler og Vogne, Tæpper og Ure, Sadelmagerarbejde, forarbejdet Guld og Sølv etc. Det samme gjaldt saltet og tørret Fisk³⁾ samt Kniplinger. Kunde de tønderske Kniplingspiger og Handelsmænd ikke taale den udenlandske Konkurrence, vilde Opretholdelsen af de ældre Forbud⁴⁾ i hvert Fald ikke hjælpe dem; dertil var det altfor let at indsmugle disse Varer. Væsentlig med samme Begrundelse tillod man Indførslen af ensfarvet Stentøj og Fajance⁵⁾, af forarbejdet Kobber⁶⁾ — Flensborg Kobberværk ansaa man for tilstrækkelig hjulpet ved en høj Beskyttelsestold — saavel som af alle Slags Vareprøver⁷⁾. Derimod opretholdt man Forbudene mod Indførsel af fremmed Porcelæn og kunstfærdigt Stentøj, samt

¹⁾ Den flg. Redegørelse for Toldforordningen af 1803 er udarbejdet paa Grundlag af Generaltoldkammerets meget udførlige Betænkning (Generaltoldkammerets tyske Forestillingsprot. 1803—04 Nr. 15. Forest. ²³/₆, Res. ⁸/₇). Selve Loven er trykt i den kronologiske Lovsamling for Hertugdømmerne. — Ligesom Tilfældet er med den danske Toldlov af 1797, er saa godt som alle Forakter til den tyske gaaet tabt.

²⁾ Kronologisk Lovsamling for Hertugdømmerne.

³⁾ Indførselsforbud af ¹⁴/₃ 1774 (Schou: Forordninger).

⁴⁾ Af ¹⁶/₄ 1736 og ¹⁸/₅ 1775 (Smstds.).

⁵⁾ Indførselsforbud af ¹¹/₂ 1768, ¹⁰/₄ 1770, ²¹/₃ 1775 (Smstds.).

⁶⁾ Komm. Koll. tyske Forestillingsprot. 1775 Nr. 2, Forest. ²⁰/₂, Res. ⁶/₃.

⁷⁾ Indførselsforbud af ²⁰/₅ 1789. Kronologisk Lovsamling for Hertugdømmerne.

føjede et nyt til mod Indførsel af brændte Bønner og andre Kaffesurrogater. Som Grund angav man Frygt for giftige Urter; i Virkeligheden har man rimeligvis ønsket at beskytte Kaffeimporten.

Ophævelsen af Udførselsforbudene gik navnlig ud over Papirfabrikkerne, over Garvere og Skomagere. De første maatte trøste sig med en betydelig Eksporttold paa Klude (16 %); de sidste opnaaede med Understøttelse af Statholderskabet, at der for Fremtiden skulde svares 12 % af udført Bark. Af Hensyn til Digernes Vedligeholdelse bevarede man ogsaa Forbudet mod Udførsel af Marksten samt af Bygnings- og Brændeved fra Vestkysten af Holsten.

Bag Ophævelsen af alle disse Ud- og Indførselsforbud laa utvivlsomt en almindelig Overbevisning om slige Bestemmers Skadelighed, men tillige mange Aars bitre Erfaring, at et velorganiseret Smugleri ad hundrede Veje var i Stand til at gøre dem illusoriske. Den hjemlige Produktion gik derved Glip af den tilsigtede Beskyttelse, og Staten gav uden Nytte Afkald paa betydelige Indtægter. I Stedet foretrak man gennem Udførselstold at sikre Hjemmemarkedet dets Fornødenheder og ved Indførselstold at beskytte Erhvervene.

I Almindelighed gik Tilbøjeligheden baade Nord og Syd for Kongeaaen i Retning af at forøge Kresen af Artikler, som fortoldedes efter Vægt. I Hertugdømmerne naaede man dog langtfra saa vidt som i Kongerigerne. Talrige Varer, f. Eks. Silke, Bomuld, Uld og Linned, blev næsten udelukkende forhandlet paa de store Markeder, Dommarkedet i Slesvig, ved Kieler Omslag, i Flensborg og Husum. Da deres Vejning ikke blot vilde forøge Ud-

gifterne, men ogsaa sinke Omsætningen, fandt man det hensigtsmæssigt at bevare Værditolden.

Med Hensyn til Udførselstolden var det i flere Henseender stødt paa uoverstigelige Hindringer at bringe den i Overensstemmelse med Satserne i den danske Toldlov. I Danmark gik Kornet frit ud; i Hertugdømmerne mente man af Hensyn til Statens Indtægter at maatte bevare en Afgift paa 2%. Tilsyneladende blev de slesvigske og holstenske Landbrugere saaledes uheldigere stillet end deres kongerigske Standsfæller. I Virkeligheden opvejedes Forskellen ved de gode Afsætningsforhold, ikke mindst Hamburgs og Lübecks Nærhed. Andre Bestemmelser gav Hertugdømmerne et yderligere Forspring. Af hvert Stykke udført Kvæg blev der ifølge den gamle Toldordning betalt en Afgift paa 36 β, naar det var slesvigsk, 22 β, naar det stammede fra Danmark. Forskellen skulde udligne Omkostningerne, som var forbundet med den længere Transport fra Danmark. Med Hensyn til Heste havde Kongeriget haft endnu større Begunstigelse. Medens der kun var betalt 22 β for Eksporten af en dansk Hest, maatte de slesvigske Hestehandlere erlægge 1 Rdlr. 25 β. Disse Bestemmelser havde imidlertid givet Anledning til adskillig Misbrug. En Del af de danske Okser og Heste blev i Hertugdømmerne; ved Hjælp af Toldsedlerne, som var udstedt for dem, eksporterede man i Stedet slesvigske Dyr og tjente saaledes Toldforskellen. Uagtet det vilde betyde en væsentlig Begunstigelse af Hertugdømmerne, foretrak man derfor en ensartet Udførselstold.

Ligesom det havde været Tilfældet i Danmark og Norge, indførte den ny Toldlov en lang Række andre Lettelser i Hertugdømmernes Handelsomsætning. Man

ophævede den saakaldte Passagetold, en Afgift paa 1 β af hvert Stykke Kvæg eller hver Hest, som passerede Toldstederne i Slesvig, Frederiksstad, Tønder, Rendsborg og Ekernførde¹⁾. Det samme gjaldt Torvetolden i Oldesloe — 3 β pr. Okse eller Hest, som blev solgt til indenlandske Købere, 22 β , naar det var til fremmede — og Segeberg, saavel som en Række andre Smaaafgifter, hvis finansielle Udbytte ikke stod i rimeligt Forhold til Vanskeligheden ved deres Opkrævning og den Uvilje, de vakte. Samtidig forsvandt der talrige Bestemmelser, som stammede fra Tiden, da Hertugdømmerne havde flere Landsherrer, f. Eks. Forpligtelsen til i selve Slesvig By at gøre Anmeldelse om Kvæg og Heste, som passerede Hollingsted eller Lille Dannevirke. Da det aarlig drejede sig om c. 12,000 Stkr. Hornkvæg og 5—6000 Heste, var det en Foranstaltning, som maatte vække Tilfredshed. Den ny Toldforordning tillod ogsaa at benytte Veje og Flodovergange, som tidligere havde været forbudt, ligesom den omordnede Opkrævningen af Skibenes Laste- penge saavel som af den saakaldte Vogntold.

Den vigtigste Forandring angik dog de saakaldte „Licenser“, en Afgift, som ud over Tolden blev opkrævet af alle indførte Varer. Den stammede fra gammel Tid og havde som saa meget andet sin Forklaring i Hertugdømmernes udviklede politiske Forhold. Syd for Kongeaaen var Tolden oprindelig en Transitafgift, som betaltes ved det første Toldsted, Varerne passerede, ligegyldigt om det var kongeligt eller gottorpsk. Licenserne var derimod en Afgift, som betaltes paa Varernes endelige

¹⁾ Indtil 1790 var den ogsaa bleven betalt ved Bau i Flensborg Amt og Toldsted i Aabenraa Amt (Generaltoldkammerets tyske Forestillingsprot. 1790 Nr. 25, Forest. ³⁰/11, Res. ⁸/12).

Bestemmelsessted. Da Kongen siden Mageskiftet med Gottorperne var Eneherre i begge Landene, var der ikke længer nogen Grund til at opretholde denne Forskel. Ved Toldforordningen af 1803 gik man derfor over til en enkelt Indførselstold.

Skønt Lovgiverne i Almindelighed lod sig lede af de samme Principer, som prægede den danske Toldlov, fandtes der dog i Hertugdømmerne adskillige Forhold, som det ikke var muligt at komme udenom.

Først og fremmest var det Tilfældet med Toldfriheden, der fra gammel Tid var et Privilegium for Besidderne af adelige Godser og tillige for Beboerne af visse Marskegne. Uagtet dens Opretholdelse afgjort stred mod de Anskuelse, som ellers beherskede Regeringen, vovede den dog ikke at gøre Indgreb i disse Rettigheder. Generaltoldkammeret nøjedes med forsigtig at lade det staa hen, hvorvidt Godsejerne skulde være tilbøjelige til „at følge Eksemplet, som var givet af Adelen i et andet Land,“ og frivillig give Afkald paa deres Særstilling, eller om det maaske paa anden Maade var muligt at træffe en Forandring. Det var et Udtryk for samme Stemning, at man ikke vilde optage de gamle Bestemmelser i Loven for ikke derved at give dem „en ligesom forstærket Sanktion“.

Organisationen af Oplagsretten blev ligeledes forskellig fra Kongerigets. Generaltoldkammeret var vel i høj Grad tilfreds med de danske Bestemmelser, men ønskede dog ikke at overføre dem til Landene Syd for Kongeaaen. Skønt Hertugdømmerne siden deres Toldforordning af 1778 havde haft et Forspring i denne Henseende, havde Befolkningen ikke vidst tilstrækkelig at skønne derpaa. Flensborg havde vel i nogen Grad gjort Brug af Retten

til Kreditoplag; det samme havde en sjælden Gang været Tilfældet med Aabenraa og Ekernefærde. I Kiel og Tønning var den derimod aldrig bleven benyttet, uagtet den netop i disse Byer saavel som i Rendsborg og Frederikstad var bleven udstrakt til alle Varer, Kontrabande fra-regnet, uanset deres Mængde og uden Hensyn til, om Varerne var bleven indført paa indenlandske eller fremmede Skibe. Som Følge af denne ringe Paaskønnelse holdt man fast ved den overleverede Ordning, lod Kreditoplagene bestaa i Byer, hvor de allerede fandtes, og gav de øvrige en usikker Anvisning paa Fremtiden.

Transitoplagene var allerede i 1778 bleven organiseret paa tilsvarende Maade, som det senere var sket i Danmark og Norge, og trængte derfor ikke til Forandring. Den sædvanlige Transitafgift paa 1 % blev dog forhøjet, naar Varerne havde været oplagt i mere end 3 Maaneder, fordi Købmændene havde misbrugt Manglen paa Tidsgrænse og derved skaffet sig Kredit paa Varer, som i Virkeligheden var bestemt til Afsætning i Indlandet. Ved Forordningen af 17. Juni 1771 var Transitolden bleven ophævet for alle Produkter, som over Kiel blev indskibet til København. Denne Bestemmelse, som skulde ophjælpe Byen paa Lübecks Bekostning og drage dennes Mellemandel til den, gik ogsaa over i den ny Toldlov.

Med Hertugdømmernes Toldforordning af 8. Juli 1803 havde Statens Handelslovgivning fundet sin foreløbige Afslutning og stod nu som det afrundede Udtryk for en Generations økonomiske Anskuelse. I det hele og store har der ogsaa været Enighed om dens Hensigtsmæssighed, og mange Lovord er der med Rette bleven ofret dens Ophavsmænd, i første Række Ernst Schimmelmann.

Den svarede til Forholdenes Krav paa den Tid, den blev givet — i Handelens og Skibsfartens Blomstring i Aarhundredets første Aar har den utvivlsomt sin væsentlige Andel — og kunde mere end tre Menneskealdrer igennem danne Grundlaget for Landets Handelsomsætning.

Alligevel skulde man ved Forholdenes Magt blive nødt til for en Tid at løsne en enkelt Sten i den store Bygning, der var bleven rejst.

Under den livlige Drøftelse af Kornhandelsprinciperne, som var gaaet forud for Loven af 1788, havde man alene beskæftiget sig med Ophævelsen af de gældende Indførselsforbud. I de følgende Aar maatte man gentagne Gange erkende, at Tilstanden paa Udlandets Kornmarkeder ogsaa kunde nødvendiggøre Udførselsforbud¹⁾. I Aaret 1800 meldte Spørgsmaalet sig paany²⁾. Den langvarige og strenge Vinter 1798—99 „medtog næsten heele Forraaden af de i de danske Stater i Behold værende Korn-Sorter“ og beskadigede i høj Grad Høsten for det følgende Aar. Navnlig med Byg og Havre stod det galt til; i Norge blev der Mangel paa Sædekorn; i de øvrige Landsdele steg Priserne bestandig. Udenlandske Tilførsler turde man ikke regne med. Rusland udstedte Udførselsforbud paa Byg og Havre, Preussen paa alle Kornsorter undtagen Hvede. I Sverige og England var Priserne saa høje, at de snarest vilde tiltrække danske Lad-

¹⁾ ^{23/10} 1789 blev der saaledes udstedt Forbud mod Udførsel af dansk Hvede; det blev ophævet Aaret efter, ^{20/6} ^{6/4} 1795 forbød man enhver Kornudførsel, saavel fra Danmark som fra Norge. ^{15/4} 1796 blev Handelen med Hvede igen givet fri, ^{20/5} blev det samme Tilfældet med de øvrige Kornsorter (Schou: Forordninger).

²⁾ Om det flg. se: Rentekammerets danske Sekretariat. Bilag til Forestillinger 1799 Nr. 339 og 1800 Nr. 43.

ninger. Fra Norge kom der under disse Forhold Anmodninger om Udførselsforbud; flere danske Amtmænd gav samme Raad, medens andre foretrak Forbud mod Brændevinsbrænding af Rug.

Indenfor Regeringen var der delte Meninger. General-toldkammeret og den ekstraordinære Finanskommision, som under Ernst Schimmelmans Ledelse havde ført an i de foregaaende Aars frisindede Handels- og Toldlovgivning, kunde vanskelig bekvemme sig til et Brud med de hidtil fulgte Principer. De benægtede Rigtigheden af de Argumenter, som fra modsat Side blev ført i Marken, og frygtede, at et Forbud tvertimod sin Hensigt vilde modvirke fremmed Kornindførsel og i Tilfælde af virkelig Trang umuliggøre Landets Forsyning. Rentekammeret med dets Chef Christian Reventlow var mindre doktrinært og satte ogsaa igennem, at der 30. Oktbr. 1799 blev udstedt Forbud mod Udførsel fra Norge af Hvede, Rug, Byg, Havre, Malt og Bælgfrugter, Mel, Gryn, Brød og Skibstvebakker¹⁾. Tre Maaneder senere kom der lignende Bestemmelser for Danmark og Hertugdømmerne. Ved kgl. Resolution af 12. Febr. 1800 standsedes den søværts Udførsel af Byg og Havre samt Malt²⁾. Naar Udførslen over Land var undtaget og desuden Afsetningen af alle Kornvarer fra Marskegnene, var det en vigtig Indrømmelse til Hertugdømmerne. For yderligere at fremme Udskibningen til Norge, der var alle Bestemmelsernes Hovedformaal, blev der yderligere givet Toldfrihed for Indførsel af fremmed Korn og desuden

¹⁾ Rtk. norske Forestillingsprot. 1799 Nr. 106, Forest. ²⁹/₁₀, Res. ³⁰/₁₀.

²⁾ Rtk. danske Forestillingsprot. 1800 Nr. 43, Forest. ¹¹/₂, Res. ¹²/₂.
— Schou: Forordninger ¹⁴/₂.

fastsat en Præmie paa 1 Mk. 8 β for hver indenlandsk Tønde, som indførtes i det søndenfjeldske Norge.

Glad var man dog ingenlunde over disse Indskrænkninger. Allerede 30. Maj s. A.¹⁾ ophævedes de danske og norske Udførselsforbud, og med Udgangen af Juli Maaned forsvandt Toldfriheden. Forhaabningerne, man havde stillet til den ny Høst, slog imidlertid fejl. Ved Plakat af 1. Aug. 1800²⁾ maatte Regeringen atter tage sin Tilflugt til Kornudførselsforbud og denne Gang lade dem gælde saavel den landværts som den søværts Forbindelse, baade Danmark-Norge og Hertugdømmerne. Snart efter føjedes der nye Forbud til. 19. Septbr.³⁾ standsedes Udførslen af Flæsk og Svin, 14. Novbr.³⁾ af indenlandsk Kornbrændevin. I Tiden mellem 30. Juli 1800 og 25. Sept. 1801 mente man det yderligere nødvendigt at imødekomme Anmodningerne om Forbud mod Brændevinsbrænding af Rug³⁾. Alle disse Bestemmelser stod dog ikke længe ved Magt. Allerede 30. Septbr. 1801⁴⁾ ophævedes Forbudet mod Udførsel af indenlandsk Kornbrændevin; 7. April i det følgende Aar⁴⁾ blev Handelen med Korn, Svin og Flæsk paany givet fri. Forbudslovgivningen blev saaledes kun en foreløbig Episode.

III.

Hvor gunstigt de handelspolitiske Konjunkturer formede sig i Aarene mellem 1800 og 1807, og hvor heldigt

¹⁾ Rtk. danske Forestillingsprot. 1800 Nr. 172, Forest. ^{29/5}, Res. ^{30/5}. — Schou: Forordninger.

²⁾ Schou: Forordninger.

³⁾ Schou: Forordninger. — I Foraaret 1807 blev denne Tanke genoptaget. Se Skrivelse fra Kronprinsen til Generaltoldkammeret ^{22/5} 1807. Krp.'s Brevkopib.

⁴⁾ Schou: Forordninger.

det end var, at Statens Toldlovgivning var undergaaet gennemgribende Reform, vilde det dog altsammen kun have haft ringe Betydning, saafremt de dansk-norske Storkøbmænd og Redere ikke samtidig havde forstaaet at gribe og udnytte de Chancer, Forholdene bød dem.

En Oversigt over Skibsfartens og Handelens Udvikling vil vise, i hvor høj Grad dette var Tilfældet.

Hele Perioden igennem vajede Dannebrog over omkring 2400 Skibe paa mindst 10 Kommercelæster med en samlet Drægtighed af mellem 120.000 og 136.000 Kl. og en Besætning, der for alle Landets Fartøjer — store og smaa mellem hverandre — svingede mellem 16.697 og 21.385 Mand¹⁾. De politiske Forhold bragte dog adskillig Op- og Nedgang. I Løbet af 1801, da engelske Opbringelser gjorde lyst mellem de danske Skibe, formindskedes Flaaden trods Indkøb og Nybygninger med 160 Skibe, hvis Drægtighed udgjorde 8172⁷/₁₂ Kl. Først i 1805 bragte Købet af en Række store Skibe, bestemt til Farten paa Ost- og Vestindien, Handelsflaaden op paa dens gamle Størrelse; det følgende Aar steg den til Maksimum: 2529 Skibe med 135.767⁵/₆ Kl. Om Værdien af alle disse Skibe er det vanskeligt at danne sig nogen Forestilling. Handelsskibe er en Vare som alle andre, og dens Pris afhængig af Efterspørgslen. Kommercekollegiet, som i 1804 har foretaget en Beregning, gik imidlertid ud fra en Pris af 80 Rdlr. for hver Kommercelæst i et sødygtigt Skib uden Hensyn til de enkelte Fartøjers Alder, Slitage og Byggemateriale. Derefter skulde den samlede Handelsflaade i dette Aar repræsentere en Kapitalværdi af næsten 10 Mill. Rdlr.

¹⁾ Jvnf. med det følgende Tillæg I. — Det bemærkes, at 1 Kommercelæst svarer til 2 Tons.

Den dansk-norske Handelsflaade var højst ulige fordelt mellem Landets Hoveddele. Vælger man et vilkaarligt Aar, f. Eks. 1804, raadede det egentlige Danmark over 560 Søskibe med 28.408 Kl., Norge over 1081 Skibe med 62.829 $\frac{1}{12}$ Kl., Slesvig 404 med 19.155 $\frac{1}{8}$ og Holsten 200 med 13.465 $\frac{1}{3}$ Kl. Efter en Beregning foretaget paa Grundlag af Læstetallene, var saaledes 22,9 % af den samlede Tonnage hjemmehørende i Danmark, 50,7 % i Norge, 15,5 % i Slesvig og 10,9 % i Holsten. Tallene svingede dog adskilligt i Løbet af de 8 Aar fra 1800—07. Navnlig var Handelsflaaden i det egentlige Danmark ret betydelige Forandringer underkastet. 1804 stod den lavest, 1800—01 og 1805 højest med over 34.000 Kl. Naar undtages 1801 — hvis Omskiftelser i særlig Grad gik ud over Norge — var derimod dette Lands Tonnage i bestandig Fremgang. Fra 53.051 $\frac{1}{4}$ Kl. i 1801 steg den til 71.456 $\frac{5}{6}$ Kl. i 1806. Slesvigs holdt sig nogenlunde uforandret, 19 à 20.000 Kl., medens Holstens til Gengæld var i jævn og stadig Tilbagegang: fra 20.959 $\frac{1}{2}$ Kl. i 1800 til 12.797 $\frac{1}{2}$ Kl. i 1806¹⁾. Ulykkerne 1807 ramte de enkelte Landsdele i meget forskellig Grad. Medens Tonnagen i det egentlige Danmark ved Aarets Udgang var blevet en Kende forøget, og Slesvigs endog vokset med 1231 Kl., mistede Holsten 3620 Kl. Da der netop for dette Aars Vedkommende mangler Oplysninger om adskillige norske Byer, er det umuligt at opgøre Tabene, som ramte denne Landsdel. Rimeligvis har de beløbet sig til omkring 5000 Kl.

Af de kongerigske Byer raadede København over en betydelig større søgaaende Tonnage end alle Landets

¹⁾ Jvnf. S. 424 f.

andre Købstæder tilsammen. Med de 334 Skibe paa 23.760^{1/2} Kl., som 1804 hørte hjemme i Hovedstaden, var de københavnske Redere saa nogenlunde i Stand til helt at beherske Landets udenlandske Skibsfart. Alle de øvrige Købstæder raadete i det samme Aar over 226 Skibe med 4647^{1/2} Kl. Deraf havde Aalborg, som kom næst i Rækken, 65 Skibe med 1302 Kl., Aarhus 34 med 698 Kl., Randers 26 med 798^{1/2} Kl. og Horsens 20 Skibe med 383 Kl. Netop i dette Aar mangler dog — vistnok tilfældig — adskillige Opgivelser. Aaret i Forvejen havde de nævnte Byer en nogenlunde tilsvarende Tonnage; desuden Nakskov 11 Skibe med 238^{1/2} Kl., Odense 18 med 397^{1/2} Kl., Kerteminde 10 med 172^{1/2}, Ribe 24 med 396, Øster- og Vesterland-Før 17 med 824^{1/2} og endelig Varde 12 Skibe med 211^{1/2} Kl. I dette Aar besad København derfor ogsaa „kun“ over Halvdelen af Skibene, men tre Fjerdedele af Lastedrægtigheden. Af Landets øvrige Søstæder er der Grund til at fremhæve Dragør, som — uvist af hvilken Grund — dukker op i 1805 og 1807 med ikke mindre end 70 Skibe paa over 2000 Kl.

I Hertugdømmerne havde Flensborg og Altona en ligesaa imponerende Stilling som København i Danmark og raadete i Aaret 1800 over henholdsvis 284 Skibe med 14.919^{1/2} Kl. og 249 Skibe med 18.350 Kl. Altona var imidlertid en By i rivende Tilbagegang og ejede 1806 ikke mere end 150 Skibe med 10.496 Kl. Aarsagerne var forskellige. Naar Skibstallet i Løbet af de 2 Aar fra 1800—02 gik ned til 143 Skibe med 10.863 Kl., var det ikke blot en Følge af Begivenhederne 1801, men, som Kommercekollegiet ogsaa fremhævede det, et Eksempel paa, i hvor stor Udstrækning udenlandske Skibsredere — sagtens fra Hamburg — indsaa Fordelen ved at lade

deres Skibe sejle under det neutrale danske Flag¹⁾. I Aarene efter 1803 var Altonas Tilbagegang en Følge af Elbens gentagne Spærring af Englænderne. Af Hertugdømmernes andre Byer er der alene Grund til at fremhæve Aabenraa, hvis Flaade varierede mellem 40 Skibe med 2231 Kl. i 1801 og 32 Skibe med 2007 Kl. i 1806, og Sønderborg, som 1800 ejede 47 Skibe med 1320¹/₂ Kl., men 1805 havde 60 Skibe med 1787 Kl. Endelig maa nævnes Ærøskøbing og Marstal, der den Gang som nu sendte talrige Skibe paa langvejs Fart. Den første nævnes i 1801 med en søgaaende Flaade paa 27 Skibe med 460¹/₂ Kl. Om Marstal findes der kun Oplysninger fra 1807, da Byen ejede 61 Skibe med 1013¹/₂ Kl. I Holsten er der alene Grund til at fremhæve Glückstadt, hvis Tonnage holdt sig nogenlunde uforandret omkring 20 Skibe med 12—1300 Kl.

I Norge var Handelsflaaden ligeligere fordelt end i Monarkiets øvrige Dele. Selv om Bergen bestandig indtog Førstepladsen (1800: 139 Skibe med 4729¹/₄ Kl. og 1806: 228 Skibe med 8051 Kl.), fandtes der ved dens Side en lang Række vigtige Søstæder, 1804 f. Eks. ikke mindre end 16 Byer, som havde fra 25 til 100 Skibe med fra 1188 til 6335¹/₂ Kl. Før og efter dette Aar var Tallene gennemgaaende henholdsvis lavere og højere. Blandt disse Byer kan man særlig fremhæve Drammen (1804: 44 Skibe med 6335¹/₂ Kl.), Tønsberg (78 Skibe, 4880 Kl.), Sandefjord og Laurvig (84 Skibe, 4409 Kl.), Langesund (65 Skibe, 5510¹/₄ Kl.), Østerrisør (83 Skibe, 4402¹/₂ Kl.), Arendal (100 Skibe, 5989¹/₂ Kl.), samt Kristianssand (90 Skibe, 3814 Kl.).

¹⁾ Jvnf. Marcus Rubin: 1807—14. S. 57.

For 100 Aar siden var Søfarten et farligere og mere usikkert Erhverv end nu til Dags. Forlis og Skibbrud hørte til Dagens Orden og medførte Aar for Aar en betydelig Foringelse af Landets Handelsflaade. Opbringelserne, af hvilke mange havde Skibenes Konfiskation til Følge, bragte yderligere Afgang. I alt har man regnet, at der aarlig udgik omtrent 10 % af den samlede Tonnage. 1798 var der saaledes forlist ca. 6 % af de københavnske Koffardiskibe, medens 3 % bortsolgtes og 1 % kondemneredes¹⁾. Naar det alligevel saa nogenlunde lykkedes at holde Flaaden oppe paa samme Standard, i flere Aar endda at forøge den, skyldtes det saavel det indenlandske Skibsbyggeri som Indkøbet af talrige udenlandske Skibe²⁾.

Regeringen søgte paa enhver Maade at fremme det hjemlige Skibsbyggeri. Kommercekollegiet syslede længe med Planer til Uddannelse af dygtige Haandværkere³⁾ og vandt omsider Kronprinsens Tilslutning til Oprettelse af en Skibsbygningsskole⁴⁾. Vigtigere var dog Forordningen af 20. April 1796, der for alle fremmede indkøbte Skibe havde fastsat en Toldafgift paa ikke mindre end 10 Rdlr. pr. Kommercelæst. Er 80 Rdlr., som Kommercekollegiet antog det, en passende Vurdering af Læsten, var det unægtelig en Udskrivning, som nok skulde lære Rederne først at henvende sig til Landets egne Skibsværfter. Selv om der i det følgende Aar blev indrømmet forskellige Lempelser⁵⁾, vidner det derfor i høj Grad om

¹⁾ Marcus Rubin: Anf. Arb. S. 57.

²⁾ Jvnf. med det følgende Tillæg II.

³⁾ Komm. Koll. Handelsfaget. Kopib. 1800 Nr. 205, Skrivelse til Produktionsfagets Sekretariat ^{26/3} 1800.

⁴⁾ Skrivelse fra Kronprinsen til Admiralitetet ^{25/11} 1806. Krp.'s Brevkopib.

⁵⁾ Se S. 463 f.

Værfternes Utilstrækkelighed, naar det langt fra lykkedes dem at overtage Handelsflaadens Fornyelse og Tilvækst. I det egentlige Danmark var det alene Taasinge og Svendborg, hvor Skibsbyggeriet blev drevet i større Omfang. I Statens Hovedstad byggedes der ikke et eneste Skib i Løbet af de tre Aar fra 1800—02. 1803 nævnes et enkelt Fartøj paa 30 Kl., det følgende Aar 2 paa til sammen 71 Kl. Hertugdømmerne og Norge var adskiligt heldigere stillet. Baade i Kiel og Altona, Ekernförde og Sønderborg fandtes Værfter, som Aar for Aar sendte nybyggede Skibe ud i Verden. Den største Virksomhed havde dog hjemme i Flensborg, hvorfra der eksempelvis i 1804 udgik ikke mindre end 13 Skibe med 992 Kl. I Norge var der større Skibsværfter i Arendal, Kristianssand, Østerrisør og Bergen. Særlig omfattende var Virksomheden dog heller ikke i disse Landsdele. Selv i 1804, som kan opvise de højeste Tal, blev der i hele Monarkiet kun bygget 149 Skibe paa 6498 Kl.

Under disse Forhold maatte Rederne trods Toldafgifterne købe talrige Skibe i Udlandet. Regner man med 10 %'s Afgang og dertil lægger Tonnageforøgelsen, er der i Løbet af 1804 bleven anskaffet omkring 15.000 Kl. Ca. 6500 dækkedes ved det indenlandske Skibsbyggeri, Resten, ca. 8500 Kl., maa saaledes være indkøbt i Udlandet, særlig i Finland og Pommern. Ret almindeligt var det at opkøbe mere eller mindre havarerede Skibe og derefter lade dem reparere paa indenlandske Værfter. I 1804 var det Tilfældet med 14 Skibe paa 1044½ Kl.

Af Danmark-Norges Handelsflaade var det kun den ringeste Del, som var beskæftiget med Farten paa Ost- og Vestindien¹⁾. I Tiden mellem 1800 og 1807 oversteg

¹⁾ Jynf. med det følgende Tillæg III.

de saakaldte ostindiske Ekspeditioner — d. v. s. Antallet af Skibe, som anløb Kap, Trankebar, Batavia, Isle de France og Kina, Manilla og Prince of Wales Island — aldrig 21. I 1802 faldt Tallet endog til 8; 1806 og 1807 var det henholdsvis 10 og 7. Paa Vestindien sejlede adskillig flere Skibe. Krigen med England bragte vel Tallet i 1801 ned paa 24; Aaret før var det derimod 66, Aaret efter 80. 1804 naaedes Højdepunktet med 100 Ekspeditioner.

Den europæiske Skibsfart var af større Betydning, men tillige i allerhøjeste Grad afhængig af Krigsaarenes skiftende Konjunkturer. Omkring Aarhundredets Begyndelse var den i kendelig Nedgang. Det russiske Forbud af 4. Septbr. 1799, der nægtede dansk-norske Skibe Adgang til Czarrigets Havne, var vel atter bleven ophævet i November, men faldt paa en Aarstid, da den dansk-russiske Handelsforbindelse var særlig levende, og virkede ved efter Aarsskiftet. De uberegnelige Svingninger, som den russiske Udenrigspolitik havde været underkastet, gjorde de handlende ængstelige ved paany at knytte de afbrudte Forbindelser. I Nordsøen led Skibsfarten under Blokaden af de hollandske Havne og Stridighederne i Anledning af Frejas Opbringelse, medens Spærringen af Brest og le Havre i Forbindelse med Handelslivets hele Stagnation i Frankrig og Spanien ganske lammede Skibsfarten paa de franske og spanske Atlanterhavsbyer. Portugals usikre Stilling gjorde Rederne yderligere betænkelige, Pesten og Blokaden i Middelhavsbyerne virkede i samme Retning. Stridigheder med Algier og Tunis kom yderligere til. Naar det alligevel lykkedes at bevare Skibsfarten i Middelhavet, skyldtes det ikke mindst Tilstedeværelsen af danske Orlogsskibe, som be-

skyttede Handelsflaaderne mod Sørøvernes Angreb og derigennem gav dem et Forspring i Konkurrencen med de øvrige Nationer.

I det hele og store var Tilbagegangen dog umiskendelig. Fra 1798 til 1800 blev Ekspeditionernes Antal formindsket med 532. Havnene ved Østersøen blev i 1800 anløbet af 790 Skibe (1798: 1395), ved Nordsøen af 1761 (1798: 1871), ved Atlanterhavet af 1247 (1798: 977) samt ved Middelhavet af 647 Skibe (1798: 734 Skibe). Dog var det en Trøst, at 1799 havde været et endnu uheldigere Aar. 1801 maatte Krigen gøre til et Nedgangsaar. Naar Handelsekspeditionerne dog kun formindskedes fra 4445 til 3421¹⁾, skyldtes det alene Østersøhandelen, som trods den engelske Flaades Nærværelse steg fra 790 Ekspeditioner til 1059. Baade Rusland og Preussen fik deres Part af den forøgede Skibsfart.

I 1802 ophørte Krigen mellem England og Frankrig. Uagtet den dansk-norske Skibsfart saaledes paany blev udsat for en kraftig Konkurrence, viste Købmænd og Redere sig alligevel i Stand til at bevare deres Markeder og genoprette Tabene fra det foregaaende Krigsaar. Gaar man ud fra, at Skibsfarten paa de Lande og Byer, om hvis Forbindelser med Danmark der ikke foreligger statistiske Opgivelser, saa nogenlunde har været den samme som i 1800, bliver der kun en ubetydelig Forskel mellem de to Aar. Ekspeditionernes Antal har i saa Fald i 1802 været 150 flere, det samlede Læstetal derimod 25.000 mindre end 2 Aar i Forvejen.

For Middelhavshandelen var Forholdene særlig heldige. Schubart, som nylig havde tiltraadt sin Stilling som

¹⁾ Efter en anden Beregning fra 4489 til 3302.

Kommerceintendant i de italienske Havne og fra første Færd viste stor Iver for at fremme sit Fædrelands Skibsfart, blev aldrig træt af at fremhæve dens lyse Udsigter. I Triest havde han personlig kunnét overbevise sig om, at ingen Søfolk og Skibe var mere søgt end de danske. Var der blot tilstrækkelig med Tonnage, skriver han, var der Fragter nok. Da der i Juni 1802 ankom et lille Skib paa 75 Kl., havde det efter 12 Timers Forløb faaet Ladning til Hamburg paa saa gunstige Vilkaar, at Turen vilde skaffe Ejeren en Fortjeneste paa 12—14.000 Mark Banco. Fragterne var ofte saa høje, at en eneste Rejse kunde indbringe Skibets 4-dobbelte Værdi¹⁾. En Fragt paa 160—170 Mark Banco pr. Kommercelæst var ingen Sjældenhed for Skibe, som gik i Fart mellem Middelhavet og Elben eller Østersøen²⁾. Ligesaa straalende lød Beretningerne fra Genua og andre Havne. I December 1802 vejede Dannebrog paa en Gang over 42 Skibe paa Livornos Red³⁾. Norske Skibe bragte til Stadighed tørret og saltet Fisk til Genua og indtog Olier, Citroner og Appelsiner, som afsattes i Frankrig, Holland eller England⁴⁾. Derimod var det Schubarts stadige Klage, at Redere og Kaptajner saa nødig vilde deltage i den levantinske Handel. Det var med kendelig Stolthed over det vellykkede Resultat, at han indberettede sin Andel i to danske Skipperes Befragtning til Smyrna, Konstantinopel og derfra tilbage til de græske Øer. I alle de foregaaende Krigsaar var kun tre danske Skibe bleven benyttet til denne Fragtfart⁵⁾.

¹⁾ Indberetning fra Schubart ²/₇ 1802. Komm. Koll.

²⁾ M. L. Nathanson: Danmarks National- og Stats-Huusholdning. 2. Udg. S. 784.

³⁾ Indberetning fra Schubart ¹⁷/₁₂ 1802.

⁴⁾ Indberetning ¹⁶/₉ 1802.

⁵⁾ Indberetning ⁴/₉ 1802.

Aarene fra 1803 til 1806 var i høj Grad gunstige. Skibsfarten var bestandig beskæftiget med Landets Ud- og Indførsel saavel som med en indbringende Fragtfart mellem de forskellige europæiske Byer. Danmarks Flag var saa at sige bleven „det eneste Middel, hvorved Communicationen imellem de ved Krig og Fiendtskab adskildte europæiske Stater er bleven vedligeholdt og en giensidig Omtusknig af Naturens og Industriens Frembringelser er bleven tilvejebragt“. Særlig straalende lød Lovordene over Udviklingen i 1805. „Med Føje kan dette Aar kaldes et af de lykkeligste, som Dannemarks Handelsannaler kunne fremvise“ — skriver Kommercekollegiet i sin Indberetning om dette Aars Handel og Søfart; — „en uforstyrret Freds- og Neutralitets Nydelse midt imellem en næsten almindelig Krig paa Søen og senere tillige paa Fastlandet kunde ikke andet end frembringe velgjørende Virkninger til heldige Speculationers Udvidelse og en allerede meget udbredt Fragtfarts endnu større Forøgelse“. Ekspeditionernes Antal steg fra 4467 i 1803 til 5614 i 1805, Læstetallet fra 205.680^{1/4} til 282.364^{2/3}. Østersøhandelen naaede sit Højdepunkt i 1805 (1890 Ekspeditioner paa tilsammen 48.407^{3/4} Kl.), Atlanterhavshandelen ligeledes (1432 Ekspeditioner med 88.912^{9/16} Kl.). Sejladsen paa Nordsøen og Middelhavet var derimod livligst i 1806, henholdsvis 1785 (105.930^{1/2} Kl.) og 794 (45.714^{1/4} Kl.) Ekspeditioner.

Navnlig Middelhavshandelen var i disse Aar en Rigdomskilde af Betydning. De danske og — især — norske Skibe bragte deres Hjemlands Produkter til Syden, søgte derpaa Fragter, hvor Chancerne var gunstige, for endelig at vende hjem med værdifulde Ladninger. Schubart var stadig paa Færde for at forbedre sine Landsmænds

Stilling¹⁾. I Pavestaten, navnlig i Ancona, aabnede han dem nye Muligheder²⁾. Uagtet det var bleven nægtet andre neutrale, skaffede han dem Tilladelse af Neapels franske Regering til at besejle Adriaterhavskysten³⁾. Ved hans Ankomst til Italien havde Danmark saa at sige været ukendt i det joniske Hav; om en Fragtfart paa de frugtbare joniske Øer var der slet ikke Tale. 5 Aar senere kunde han indberette, at danske og norske Redere nu drev en betydelig Skibsfart paa disse Egne, og at den danske Konsul, Grev Lunzi, endog havde fragtet et dansk Skib og direkte afsendt en Ladning Korender og Rosiner til Firmaet Constantin Brun i København⁴⁾. Derimod var det Schubarts stadige Sorg, at danske Skibe ikke fik Adgang til Sortehavet, skønt Svenskerne havde opnaaet denne Tilladelse⁵⁾. For 2 à 3000 Dukater mente han, at Danskerne ogsaa vilde kunne opnaa at blive ligesaa heldigt stillet⁶⁾.

Selvfølgelig er det uoverkommeligt i det enkelte at gøre Rede for Skibsfarten paa de forskellige europæiske Stater og forklare dens mange og mærkelige Svingninger. I det hele og store tyder de statistiske Tabeller paa, at Skibsfarten, selv hvor den overvejende beskæftigede sig med Landets egen Ind- og Udførsel, kun i forholdsvis ringe Grad bevægede sig ad faste Ruter. Som det ogsaa under de urolige Forhold maatte være naturligt, var den

¹⁾ Det vidner om Regeringens Tilfredshed med hans Virksomhed, at der i 1806 blev bevilget ham en Belønning paa 2000 Rdlr. (Komm. Koll. Handelsfaget. Forestillingsprot. 1806 Nr. 24. Forest. ⁹/₇, Res. ¹/₈.)

²⁾ Indberetning fra Schubart ²⁰/₅ 1804.

³⁾ Indberetning ²¹/₈ 1806.

⁴⁾ Indberetning ¹⁰/₇ 1807.

⁵⁾ Indberetning ¹⁰/₁₂ 1805.

⁶⁾ Indberetning ²⁰/₃ 1806.

et udpræget „Chanceerhverv“. Redere og Købmænd fulgte med Opmærksomhed Markedets Forandringer og traf paa Grundlag deraf deres Dispositioner. 1804 gik der 1 Skib til Sverige, 238 til Rusland, 452 til det tyske Rige, 631 til Preussen. Storbritannien og Irland blev besøgt af 1048 Skibe, Holland af 460 og Frankrig af 472. I portugisiske Havne ankom der 193 Skibe, i spanske 411 og i italienske 143. Aarene før og efter 1804 var Tallene derimod ganske andre. I 1805 besøgte Rusland saaledes af 783 Skibe, og Storbritannien og Irland af ikke mindre end 1578 Fartøjer.

Med 1807 ophørte de gyldne Aar. Middelhavshandelen, som paa Grund af de høje Fragter havde været en stadig rindende Rigdomskilde, mødte i stedse højere Grad Vanskeligheder med franske og russiske Kapere¹⁾. Da Kongen af Sicilien erklærede Neapel i Blokade, voldte det ligeledes store Tab; en Række Skibe maatte uden Ladning vende tilbage fra Messina til Livorno²⁾. Den engelske Order in Council af Januar 1807 var endnu farligere. Straks ved Efterretningen om dens Udstedelse havde Konsulen i Livorno forbudt de danske Kaptajner at indgaa Fragter, som var uoverensstemmende med den britiske Kundgørelse. Denne Foranstaltning, som virkede ganske lammende og desuden var i Strid med Opfattelsen i den danske Regering, blev vel hurtigst muligt underkendt af Schubart, som nøjedes med underhaanden at advare Skipperne mod at sejle paa Ruter, hvor de kunde vente at træffe engelske Krydsere, men iøvrigt lod dem optræde, som de fandt bedst. Skønt de engelske Bestemmelser fortolkedes i gunstig Retning, og Kaperne

¹⁾ Indberetning ¹⁰/₇ 1807.

²⁾ Indberetninger ³¹/₇ og ²⁷/₈ 1807.

optraadte maadeholdent, lykkedes det alligevel ikke at redde Middelhavsfarten¹⁾. Ved Krigsudbruddet var den allerede i rivende Tilbagegang. Det samme gjaldt rimeligvis i mindre Maalestok Landets øvrige Handel og Søfart. Uagtet Krigen først udbrød i Begyndelsen af August, blev Aarets samlede Handelsekspeditioner formindsket med omtrent Halvdelen. Mod 5564 Rejser i 1806 (267.096 $\frac{7}{12}$ Kl.) foretoges der 1807 kun 2832 (113.871 Kl.)²⁾.

IV.

Under de Forhandlinger, som gik forud for Udstedelsen af de nye Toldforordninger, havde det bestandig været en Forudsætning, at Reformerne ikke maatte forringe Statens Indtægter. For de to Kongerigers Vedkommende nøjedes man med at udtale Forvisningen om, at en saadan Frygt vilde vise sig ugrundet, for Hertugdømmernes opstillede man Beregninger, der viste, at Indførelsen af det ny Toldsystem — naar Handelsomsætningen blev den samme som tidligere — vilde forøge Indtægten med omtrent 25 %.

Forhaabningerne blev mere end virkeliggjort. Naar man alene tager Hensyn til de Indtægtsposter, som var under Paavirkning af Toldloven af 1797, og sammenligner dem i de 6 Aar henholdsvis før og efter dennes Gennemførelse, viser det sig, at den aarlige Gennemsnitsindtægt 1791—96 udgjorde 1.067.981 Rdlr. 83 β, 1797—1802 (altsaa Krigsaaret indbefattet) 1.421.234 Rdlr. 30 β. Forholdet er som 5 til 8, og Stigningen ikke mindre end 33 %. I Hertugdømmerne blev den endnu større. Aaret

¹⁾ Indberetning ¹⁹/₃ 1807.

²⁾ Det maa dog bemærkes, at Indberetningerne fra England mangler i 1807.

efter, at den ny Toldforordning var traadt i Kraft, voksede Toldindtægten med 154.778 Rdlr. 78 β eller ca. 48 %.

Med nogle mindre Svingninger varede denne Fremgang ved i alle Aarene mellem 1800 og 1806. Toldindtægten udgjorde saaledes:¹⁾

	i Danmark:		i Norge:		i Hertugdømmerne:		i alt:	
	Rdlr.	β	Rdlr.	β	Rdlr.	β	Rdlr.	β
1800..	725.399	3	709.398	42	232.664	73	1.658.462	22
1801..	693.276	7	663.052	95	223.541	54 ¹ / ₂	1.579.870	60 ¹ / ₂
1802..	812.138	3 ¹ / ₂	754.502	66	271.763	78 ¹ / ₂	1.838.404	52
1803..	883.932	86 ¹ / ₄	879.085	1 ¹ / ₂	322.237	2	2.085.254	88 ³ / ₄
1804..	982.710	81 ¹ / ₂	819.925	58 ¹ / ₂	477.015	80	2.279.652	28
1805..	954.633	83 ¹ / ₂	860.651	90	517.643	54	2.332.929	35 ¹ / ₂
1806..	1.013.012	36	967.354	38	398.093	61 ¹ / ₂	2.378.460	39 ¹ / ₂

Indtægternes stadige Stigning skyldes rimeligvis for en Del, at talrige Ind- og Udførselsforbud var bleven ophævet og det tidligere saa omfattende Smugleri derved bleven formindsket. For Størstepartens Vedkommende hænger den dog sikkert sammen med en stærkt forøget Handelsomsætning og er saaledes et kraftigt Vidnesbyrd om den almindelige Fremgang i Landets Ind- og Udførsel.

Saaledes som den dansk-norske Handel havde udviklet sig i Løbet af det 18de Aarhundrede, faldt den i to fra hinanden adskilte Grupper, den oversøiske og den europæiske (med den nordamerikanske). I Tiden mellem Aaret 1800 og Krigen med England skabte de europæiske Krigsforhold endnu en tredje Gruppe, den engelsk-tyske Transithandel over Hertugdømmerne.

¹⁾ De fig. Tal stammer fra Generaltoldkammerets aarlige Oversigter over dets Indtægter. Generaltoldk. Danske Forestillingsprot. 1801 Nr. 55, Forest. ²⁹/₇, Res. ⁵/₈. 1802 Nr. 44, Forest. ¹/₆, Res. ⁹/₆. 1803 Nr. 26, Forest. ¹⁰/₅, Res. ¹⁰/₅. 1804 Nr. 39, Forest. ⁸/₅, Res. ¹⁶/₅. 1805 Nr. 42, Forest. ⁹/₇, Res. ¹⁷/₇. 1806 Nr. 44, Forest. ²⁶/₇. Beretningen for 1806 findes i Pk: Generaltoldkammerets Revenuer. Efterretninger og Forestillinger 1805—09.

Den oversøiske Handel var knyttet til Vest- og Ostindien. Først i 1805 begyndte Rederne i Altona at drive direkte Handel paa Senegalkysten for saaledes at faa Del i den internationale Omsætning af Gummi, Guldstøv og Elfenben. Noget videre var der dog ikke kommet ud af disse Tilløb, da Krigsudbrudet for bestandig gjorde Ende paa saa vidtrækkende Planer. Den vest- og ostindiske Handel var derimod i stadig Fremgang og bragte store Indtægter til Landet.

Af disse var den første for en væsentlig Del saa nøje knyttet til Regeringen, at den nærmest maatte siges at blive drevet for kongelig Regning¹⁾. Større Forandringer indtraf der ikke i disse Aar. Ved det vestindiske Kompagnis Oprettelse i 1778 var der som bekendt bleven tilstaaet det en Række overordentlige Begunstigelser. Blandt andet havde det for en Sum af 16.000 Rdlr. forpagtet den hele vestindiske Told. Da man imidlertid i Slutningen af 1779 havde ophævet Afgiften af Varer, som fra Amerika indførtes til St. Thomas, betød det en ikke ringe Formindskelse i det beregnede Udbytte. Til Genæld overlod man det i 24 Aar Indtægten af de 2 %'s Indførselstold, som — bortset fra Kaffetolden — skulde erlægges af alle Varer, som fra St. Thomas og St. Jan blev hjemført til København, Altona etc. Fra 1. Juli 1803 bortfaldt denne Overenskomst²⁾. Englændernes Besættelse af de danske Antiller voldte vel betydelige Tab, men opvejedes af en Række særlig heldige Ekspeditioner i Løbet af 1802. Øens Toldindtægter giver et Indtryk af

¹⁾ Om Statens Overtagelse af det vestindiske Kompagni se Edv. Holm: Anf. Arb. VI, 1. S. 157 ff.

²⁾ Generaltoldkammeret. Danske Forestillingsprot. 1803 Nr. 37, Forest. ²³/₆, Res. ¹/₇. Jvnf. Nathanson: Anf. Arb. S. 680 ff.

den livlige Handelsforbindelse. For St. Croix's Vedkommende naaede de saaledes 1806 en Højde af 380.455 Rdlr. og steg i 1807 til ikke mindre end 407.674 Rdlr.¹⁾

Det asiatiske Kompagni havde faaet sine Rettigheder bestemt ved den ny Oktroj af 21. Marts 1792, som skulde gælde i 20 Aar²⁾. Det havde beholdt den samme Eneret som tidligere til Handel paa Kina og tillige til direkte Indførsel af kinesiske Varer fra Ostindien, d. v. s. fra alle Lande Øst for det gode Haabs Forbjerg. Fra 1797 kunde derimod alle danske Undersaatter mod en ringe Afgift til Statskassen drive Fragtfart — men ikke Handel — mellem Kina og andre udenlandske Havne paa denne Side Kap. At Varerne atter derfra skulde blive videre-sendt til København, afværgede Toldsatserne, som var adskillig højere for alle andre end for Kompagniet. Særlig betryggende var Tilsagnet, at Tolden for indirekte indført Te aldrig, saalænge Oktrojen gjaldt, skulde blive nedsat. Den egentlige ostindiske Handel var fri for alle. Naar Kompagniet alene skulde svare den halve Indførselstold, 2 %, alle andre derimod 4 % af Varernes Værdi, var det vel en betydelig Begunstigelse, men dog ikke ikke tilstrækkeligt til at udelukke den private Konkurrence. 1798 ejede Huset Duntzfeld 13 Ostindiefarere, Blachs Enke 6, de Coninck 5, Fabritius & Wever 2, etc.³⁾.

Takket være sine store Rettigheder tog det asiatiske Kompagni Broderparten af Indtægterne. De ydrepolitiske Forhold voldte vel adskillige Vanskeligheder og benyttedes ofte af det engelsk-ostindiske Kompagni til at skade den

¹⁾ Nathanson: Anf. Arb. S. 763.

²⁾ Om det flg. se J. H. Deuntzer: Af det asiatiske Kompagnis Historie. Nationaløkonomisk Tidsskrift, 1908.

³⁾ Nathanson: Anf. Arb. S. 756 f.

ubehagelige Konkurrent. Opbringelser var dog meget sjældne, blev hurtig underkendt og medførte derfor kun nogle større eller mindre Bekostninger. Skønt der klæbde betydelige Mangler ved Kompagniets hele Organisation, mærkedes dog intet til Uordner og Misforhold, som saa ofte i Løbet af det 18de Aarhundrede havde sat Sindene i Bevægelse. I det hele og store var der Orden og Mandstugt paa Kompagniets Skibe. En heldig Stjerne vaagede samtidig over dets Ekspeditioner. I Tiden mellem 1792 og 1807 tabtes der kun et eneste Skib.

... Hele Perioden igennem benyttede Kompagniet alene sin egen Flaade, som bestandig talte 11 Skibe. Derimod formindskedes dens Tonnage fra ca. 3200 Kl. i Aarene 1800—01 til ca. 2600 i Tiden efter 1804. Ogsaa til Kinafarten foretrak man nemlig efterhaanden at benytte mindre Skibe, som tillige kunde sejle paa Ostindien, hvor Landingsforholdene var ugunstige for de altfor dybtgaaende Fartøjer. I Almindelighed var Kinaskibene henimod 400 Kl. store, Ostindiefarerne noget mindre.

Som Regel blev der aarlig udrustet 4 Ekspeditioner. 1801, 1803 og 1805 afgik dog kun 3 Skibe, 1804 til Gen-gæld 6. I 1807 lagde Regeringen sig imellem og forhindrede, at Kompagniet udsendte flere end 2. Kronprinsen lod det vide, at den oversøiske Handelsvirksomhed sandsynligvis vilde faa store Vanskeligheder at kæmpe med og være udsat for Tab. Desuden gjorde han opmærksom paa, at der i Forvejen var opsamlet saa betydelige Vare-mængder, at det ogsaa af den Grund vilde være betænkeligt at forcere Virksomheden. Kompagniets Bestyrelse delte dog ikke disse Anskuelse og holdt fast ved sit Program. Kronprinsen greb da til Trusler og lod Schimmelmänn tilkendegive Direktionen, at det var hans

faste Vilje, at den paatænkte Ekspedition blev stillet i Bero. Vilde man ikke godvillig bøje sig, var det hans Hensigt gennem et Forbud mod Sølvudførsel at skaffe sine Ønsker respekteret¹⁾.

Udførslen til Asien havde aldrig haft større Omfang. Skibene medbragte i Reglen Udførselsladninger til en Værdi af omkring 50.000 Rdlr., f. Eks. Jern og Tobak, Øl og Vin, Smør og Ost. Synderligt Overskud gav Salget dog aldrig og kunde langtfra dække Betalingen for de indkøbte asiatiske Varer. I Stedet maatte man forsyne Skibene med store Beholdninger af Sølvpjastre, som man købte i andre europæiske Lande. I Almindelighed medførte Kinafarerne for ca. 400.000 Rdlr., Skibene til Ostindien for mellem 100.000 og 300.000 Rdlr. Til Gengæld hjemførte de Mængder af kostbare Tøjer som Silketøjer og Nankin, desuden Te og Kaffe, Salpeter, Safran og andet lign. Værdien af Returladningerne var meget betydelig og kan anslaaes til mellem 300.000 og 500.000 Rdlr., mindst for Skibene, som kom fra Ostindien. Det regnedes for et godt Udbytte, da Skibet „Roskilde“ i Oktober 1798 havde hjembragt Varer, som bortsolgte for ialt 305.504 Rdlr. 8 β²⁾. Ialt indbragte de københavnske Auktioner i Aarene 1800—07 over 16 Mill. Rdlr.

Til den blomstrende Skibsfart paa de europæiske Lande svarede ingenlunde en lige saa betydningsfuld Vareomsætning³⁾. For det egentlige Danmarks Vedkom-

¹⁾ Breve fra Kronprinsen til Schimmelmann ⁹/₂ og ²⁰/₂ 1807. Krp.'s Brevkopib.

²⁾ Generaltoldkammeret. Danske Forestillingsprot. 1800 Nr. 25. Forest. ¹⁸/₃; Res. ²/₄.

³⁾ Om Danmark-Norges Vareomsætning foreligger der langtfra saa talrige og fuldstændige Oplysninger som om Skibsfarten. En almindelig og officiel Statistik kendes ikke. Man maa nøjes

mende var saa godt som hele Udenrigshandelen samlet i København og beskæftigede sig navnlig med Genudførslen af Kolonial- og Luksusvarer. Under de vedvarende Krigsforhold, som mange Aar i Træk berøvede adskillige europæiske Lande deres Besiddelser i fremmede Verdensdele, i hvert Fald umuliggjorde den stadige Forbindelse med dem, forstod de københavnske Handelsmænd at gøre Hovedstaden til en vigtig Oplagsplads for oversøiske Varer. Som det med Rette er bleven bemærket, havde denne tilsyneladende begunstigede Stilling sine væsentlige Skyggesider¹⁾. Saa snart Freden blev sluttet, og de gamle Konkurrenter vendte tilbage paa Markedet, vilde det rimeligvis være forbi med den vældige Omsætning og de høje Priser. Da Byens Handelsliv ikke havde en solid Basis i Omsætningen af Landets egne Produkter, maatte en farlig Krise til den Tid blive den nødvendige Følge.

I Aarene 1800 til ind i 1806 gik dog alt godt. 1804 hentede Sverige Varer i Danmark til en Værdi af næsten 1.394.000 Rdlr. Courant, deraf Sukker for ikke mindre end 606.000 Rdlr., Kaffe, Salpeter, Bomuld, Vin, Spirituosa, Ris, Tobak, Sydfrugter og Indigo for over 406.000. Sverige fik desuden en hel Del Bomuldslærred fra København, saaledes i 1804 for ikke mindre end 239.275 Rdlr.²⁾ Handelen med Rusland var af samme Karakter. Blandt Udførselsartikler til en Værdi af 375.714 Rdlr. var der raa og raffinerede Sukre for 121.422 Rdlr., Kaffe for

med nogle private Opgørelser over Hovedstadens Ind- og Udførsel, udarbejdet af den bekendte Handelsmand Pierre Peschier (og meddelt i Rubin: 1807—14 S. 73 ff.) samt Beregninger over Udførslen af et Par af Statens vigtigste Produkter, Fisk og Trælast, som Kommercekollegiet Aar for Aar lod udarbejde.

¹⁾ Marcus Rubin: Anf. Arb. 73 ff.

²⁾ Jvnf. Nathanson: Anf. Arb. 785 f.

83.755 Rdlr., Vin, Ris, Peber etc. for 117.337 Rdlr. Til Gengæld for disse Varer sendte Sverige store Masser af Jern, noget Kobber og Staal samt Mængder af Tjære til Danmark. Fra Rusland kom der navnlig Korn, Hør, Hamp, Sejldug og andre Skibsudrustningsprodukter. Paa de tyske Havne ved Østersøen, Holland, Belgien, Frankrig og Middelhavslandene var den københavnske Udførsel af væsentlig samme Karakter som Handelen paa Sverige og Rusland. Af Varer til en Værdi af næsten 6 Mill. Rdlr., der i 1804 indskibedes til de nævnte Lande, bestod de to Tredjedele af Sukker, Kaffe, Te, Ris og Peber; Resten var oversøiske Træsorter, Tobak, Olier, samt endelig nogle danske Raaprodukter, Kornvarer og Industrigenstande.

Jevnsides Udførslen af de oversøiske Kolonialvarer spillede Korn og Kornvarer en betydelig Rolle i baade Kongerigets og Hertugdømmernes Handelsomsætning. Pro vinsbyerne — navnlig Flensborg og Aalborg — besørgede Broderparten af disse Forretninger. Den samlede Overskudsudførsel fra Danmark og Hertugdømmerne er i Aarene 1796—98 bleven anslaaet til c. 911.000 Tdr.¹⁾ og har rimeligvis ogsaa under normale Forhold bevaret et lignende Omfang i de følgende Aar. Kun den ringeste Del gik imidlertid udenfor Statens Grænser. Efter Beregninger foretaget i Anledning af Forhandlingerne om Kornhandelens Frigivelse var der i Aarene 1775—85 af en Overskudsudførsel paa ca. 660.000 Tdr. bleven sendt næsten 503.000 til Norge²⁾. Er det samme Forhold bleven bevaret, er det ikke store Kvanta, man i noget af

¹⁾ V. Falbe Hansen: Stavnsbaands-Løsningen og Landboreformerne, I, 94 f.

²⁾ Nathanson: Anf. Arb. S. 721.

Aarene efter 1800 har været i Stand til at sende ud af Landet.

Slog Høsten fejl eller andre Ulykker stødte til, blev der alene Tale om Indførsel. Saaledes i de første Aar af den her behandlede Periode. Samtidig med, at Regeringen havde standset Udførslen af Korn- og Kornvarer, maatte den selv tage Haand i Hanke med Importen¹⁾. Finanskollegiet sendte en særlig Repræsentant til Rusland, medens det udenrigske Departement gennem Petersborg-Gesandten søgte at skaffe Forsyninger fra de kejserlige Magasiner. Det virkede yderligere ansporende, da Stiftamtmand Moltke i Trondhjem indberettede, at Kornmangelen i hans Stift var bleven saa alvorlig, at den kun kunde afhjælpes, saafremt man fik Tilladelse til at udføre 50.000 Tdr. Rug, Byg og Havre fra Archangelsk. Opgaven var vanskelig. Fra Slutningen af det 18de Aarhundrede havde den russiske Lovgivning først og fremmest haft til Formaal at regulere Priserne. I Følge en Ukas af Kejsersinde Katharina standsedes saaledes enhver Rug- og Hvedeudførsel, indtil Prisen var falden til 3 Rubler pr. Tschetwert (omtrent $1\frac{1}{3}$ Td.). Kejsers Paul havde vel atter ophævet denne Bestemmelse, men Alexander paany sat den i Kraft, idet han dog forbeholdt sig Retten til Dispensationer. Gesandten gjorde sit bedste for at opnaa Indrømmelser og opnaaede ogsaa — under Indtryk af Danskernes tapre Kamp paa Reden — at der blev givet Udførselstilladelse for ca. 60.000 Tschetwert. Desværre viste det sig snart, at de kejserlige Magasiner var ude af Stand til at præstere en saadan Levering. Forhandlingerne sneglede sig hen. Bedst som det lysnede,

¹⁾ Til det flg. findes Kilderne i Dep. f. udenr. Anl. Alm. Korrespondancesager Litr. K. Kornudførslen 1801—12.

mødte der nye Vanskeligheder. Under almindelige Forhold indkøbte man i Vinterens Løb de Varer, der tidligt om Foraaret afgik til Archangelsk. Da Forhandlingerne var trukket ud til henimod Slutningen af Juni Maaned, inden man kunde være sikker paa et heldigt Resultat, viste det sig derfor næsten umuligt at skaffe Tonnage til Transporten. Resultatet blev, at der kun kom 12.199^{1/4} Tschetwert Rug og 1700 Tschetwert Byg til Bergen, 12.942 do. Rug og 1562^{1/2} do. Byg til Trondhjem, samt 2.000 do. Hvede til Altona.

I 1802—03 maatte man atter tage sin Tilflugt til Udlandets Hjælp, denne Gang Preussen og England. Den britiske Regering gjorde vel en Del Vanskeligheder, men gav omsider Udførselstilladelse for 5000 Quarters Sædekorn, som i Foraaret 1803 afgik til Trondhjem. Den preussiske Minister Carl August Struensee stillede sig ogsaa i høj Grad imødekommende, og der blev sluttet Kontrakter om Køb af en Del Korn, navnlig i Danzig. Med Leveringen trak det dog ud. Den preussiske Regering gjorde sin Udførselstilladelse afhængig af, at der for en nærmere fastsat lav Maksimalpris blev stillet det nødvendige Kvantum Korn til Berlins Raadighed. De tyske Købmænd i Danzig vilde imidlertid kun forpligte sig til at levere en Femtedel af den Mængde, de udførte, og gav først efter, da et almindeligt Udførselsforbud hang truende over deres Hoveder. Derefter fik Danmark sit Korn.

Om nogen større Korneksport kunde der saaledes aldrig blive Tale. Derimod havde Regeringen i lange Tider nede i Hertugdømmerne søgt at organisere et Sildefiskeri og opmuntret Hvalfangsten for derved at skaffe Udførselsartikler til Veje. Det kgl. Fiskeri- og Handels-

institut i Altona udfoldede ogsaa en betydelig Virksomhed. 526 Søfolk fandt til Stadighed Underhold paa Institutets Skibe, en Mængde Haandværkere, Arbejdere, Leverandører af Skibsfornødenheder gav det en god Fortjeneste. Det direkte Udbytte var derimod ringe. I gode Aar udgjorde Fangsten 6 à 7000 Tdr. Sild, som indbragte omkring 100.000 Mk. Banco. I Almindelighed oversteg den ikke 4000 Tdr. og kunde til Tider blive endnu ringere. I Aaret 1805 havde man 30 Fiskefartøjer paa tilsammen $940\frac{1}{2}$ Kommercelæst under Sejl. Omkostningerne udgjorde 157.660 Mk. Banco, Udbyttet kun $2690\frac{15}{16}$ Tdr. Sild, hvoraf der ved Aarets Udgang var solgt $2553\frac{7}{16}$ Tdr. for 159.578 Mk. 7 β, og desuden $110\frac{3}{4}$ Tdr. Kabliau, der indbragte 2946 Mk. 10 β. Endnu uheldigere gik det med Institutets Hvalfangst i Str. Davis. Direktionen havde udrustet 3 Skibe paa tilsammen $327\frac{1}{2}$ Kl., men opnaaede kun et Udbytte paa 719 Tdr. Tran. Underskudet beløb sig til over 23.000 Mk. Banco. For Landets Handelsbalance kunde Virksomheden saaledes ikke faa større Følger. Til Gengæld for Fiskeeksporten, som gik til Königsberg, Riga, Reval, Hamburg og flere indre-tyske Byer, Brunswig-Lüneburg, Dresden, Erfurt og Gera, blev der indført St. Ybes Salt, russisk Sejldug og Hamp og hollandske Tøndebaand.

Ligesaa uheldig gik det med den private Hvalfangst, som havde sit Hovedsæde i Glückstadt. I 1805 blev der udsendt ikke mindre end 12 Skibe paa 999 Kl. og med en Besætning paa 498 Mand. Omkostningerne beløb sig til 110.506 Rdlr. 9 β slesv. holst. Courant, Udbyttet til 4462 Tdr. Tran, som sammen med de solgte Skælknuder og Barder indbragte 110.759 Rdlr. 33 β. Rederne tjente saaledes

kun de 8 Rdlr. pr. Kl. af de udrustede Skibe, hvormed Regeringen stadig søgte at ophjælpe dette Erhverv¹⁾.

I Modsætning til det egentlige Danmark og Hertugdømmerne raadede Norge over hjemlige Produkter, som var i Stand til at bære en omfattende Udenrigshandel og skabe fremmede Tilgodehavender, hvormed Landets betydelige Indførsel kunde betales. Medens den danske Skibsfart, hvad enten den gik i Fragt fart eller besørgede Afsætningen af oversøiske Varer, for en meget væsentlig Del var afhængig af Krigstilstandens yderst usikre Konjunkturer, var disse vel ogsaa for de norske Købmænd og Redere en væsentlig Faktor, som de til det yderste vidste at udnytte. I Afsætningen af Landets Trælast og Fiskefangst havde de dog Grundlaget for Virksomheder, som bestandig sikrede deres Erhverv en paalidelig Basis²⁾.

I Aarene mellem 1800 og 1807 var Handelen med Trælast og Fiskevarer i stadig Fremgang. Fra 1800—06 voksede Trælastudførslen fra 1383 Skibsladninger paa tilsammen 96.162¹/₂ Kl. til 2358 Ladninger paa 155.969⁵/₁₂ Kl. Afsætningen af norske Fiskevarer steg i samme Tidsrum fra 303 Ladninger paa 11.261 Kl. til 469 Ladninger paa 15.235 Kl. Medens Trælastudførslen væsentlig var koncentreret i det søndenfjeldske Norge, særlig Kristiania, Drammen og Kristianssand, blev det allermeste af Fisken udskibet fra nordenfjeldske Havne, først og fremmest Bergen. Det maaler enkelte Byers Afhængighed af disse nationale Virksomheder, at der i 1806 alene fra Drammen blev afsendt 514 Ladninger Trælast paa 43.260¹/₂ Kl., fra Bergen i samme Aar 336 Fiskeladninger paa til-

¹⁾ Forordninger ¹⁹/₃ 1800, ¹⁵/₁₂ 1802, ³¹/₁ 1806 (Schou: Forordninger)

²⁾ Jvnf. med det flg. Tillæg IV.

sammen 10.880^{1/2} Kl., d. v. s. to Tredjedele af Landets samlede Udførsel. I Almindelighed kan man vistnok regne, at omtrent de tre Fjerdedele af den norske Fiskeudførsel og seks Syvendele af Trælasthandelen besørgetes af norske Skibe¹⁾. Af Trælasten gik langt den største Del til Storbritannien og Irland, i 1806 ikke mindre end 1772 Ladninger paa 123.687^{11/12} Kl. Ogsaa Holland tog sin Part, 433 Ladninger paa 26.542 Kl.²⁾, og Frankrig en ringe Del, 106 Ladninger paa 4112^{1/2} Kl. Fiskefangsten havde derimod adskillig flere Aftagere. I 1806 købte det tyske Rige 81 Ladninger paa 2113 Kl., Storbritannien og Irland 60 (1355 Kl.), Holland 70 (1890^{1/2} Kl.), Frankrig 64 (1977 Kl.), Spanien 61 (2299 Kl.) og Italien 73 (3859 Kl.).

Den norske Udførsel repræsenterede betydelige Værdier. I Almindelighed blev Trælasten ikke falbudt paa Markedet, men var forudbestilt af fremmede Købmænd. Priserne varierede meget efter de forskellige Træsorter. De bedste afskibedes i Havnene ved Kristianiafjorden — Kristiania, Drammen, Holmestrand, Mos og Tønsberg — og udgjorde f. Eks. i 1804 898 Ladninger paa 63.822 Kl. Ifølge sagkyndigt Udsagn har en Tiendedel bestaaet af saakaldte „engelske Bord“ af 10 à 12 Fods Længde, som paa Stedet betaltes med 250 Rdlr. pr. Kl. (= 120 Bord), en Tiendedel af „franske Bord“, som solgtes for 180 Rdlr. pr. Kl., en Tiendedel af Granbjælker og Raatømmer, der navnlig udførtes fra Drammen og betaltes med ca. 8 £ pr. Kl., og endelig to Tiendedele af „blandet Vraglast“, hvis gennemsnitlige Pris blev ansat til 50 Rdlr. pr. Kl. Der-

¹⁾ Komm. Koll. Handelsfaget. Forestillingsprot. 1804 Nr. 1. Forest. 28/12 1803, Res. 4/1 1804.

²⁾ Naar Ostfriesland i 1805 aftog ikke mindre end 328 Ladninger paa 5812^{1/2} Kl., er det sandsynligvis Holland, som ad denne Omvej har dækket sit Forbrug.

efter havde Trælasten fra Egnene omkring Kristianiafjorden en samlet Værdi af 5.220.591 $\frac{3}{5}$ Rdlr. Lægger man dertil Eksporten fra de øvrige norske Havne, som samme Aar udgjorde 1551 Ladninger paa 75.766 $\frac{1}{2}$ Kl., og for hvilken Gennemsnitsprisen kan ansættes til 50 Rdlr. pr. Kommercelæst, eller ialt 3.788.325 Rdlr., kommer Værdien af den samlede norske Trælastudførsel i det nævnte Aar til at overstige 9 Millioner Rdlr. Lad dette Tal være noget for højt — navnlig kan man ikke gaa ud fra, at samtlige Skibe har haft fuld Ladning — og derfor nødvendigt at fradrage f. Eks. en Femtedel, bliver Værdien af Norges Trælastudførsel alligevel over 7 Millioner Rdlr. Da Priserne i England det følgende Aar var endnu højere, bragte Afskibningen yderligere Rigdomme til Huse hos Skibsredere, Købmænd, Skov- og Savværksejere; for de første var det dog et Skaar i Glæden, at Indførslen fra England saa langt fra stod Maal med Eksporten, at det overvejende Antal af deres Trælastskibe maatte gaa ballastede ud af de britiske Havne.

Ogsaa Fiskefangsten bragte mange Penge til Landet. Ifølge Toldmyndighedernes Beregning anslog man Kommercelæsten til 5200 Pund eller ca. 16 Skippund og den samlede Udførsel i 1804 til 222.256 Skippund. For saa vidt Varen blev indkøbt pr. Kommission og betalt paa Udskibningsstedet, var Prisen 12 Rdlr. pr. Skippund eller for hele Fangsten 2.667.072 Rdlr. I Virkeligheden var den dog adskilligt større. Paa de fremmede Markeder var Middelpriisen ca. 30 Rdlr., deri dog indbefattet Fragtomkostninger, Told, Assurance og Forhandlerprovision. Selv med dette Fradrag fik Købmændene imidlertid en betydelig større Avance ved Afsætning paa de fremmede Markeder end ved Salg i Hjemlandet.

Baade Danmark-Norges oversøiske og europæiske Handel var vel i høj Grad afhængig af Krigskonjunkturerne, men dog ikke en ligefrem Følge af dem. Den livlige Transithandel, som i disse Aar bragte en Guldstrøm ind over Hertugdømmerne, skyldtes derimod alene de nordeuropæiske Krige.

Saa snart Napoleon i Maj 1803 genoptog Krigen med England og straks efter besatte Hannover, svarede Englænderne med en Blokade af Elben og Weser og fortsatte den med Smaaafbrydelser indtil 9. Oktbr. 1805, da Fransk-mændene trak deres Tropper bort, og Englænderne igen tog deres Konges tyske Lande i Besiddelse. Som Følge af den preussisk-franske Forstaaelse og dermed følgende preussiske Besættelse af Hannover blev Blokaden genoptaget 8. April 1806 og varede denne Gang ved til 25. Septbr. Den hvilede derpaa under den preussisk-franske Krig, men blev atter sat i Gang, saasnart Napoleon havde tvunget Frederik Vilhelm i Knæ og ladet Hansestæderne besætte.

I første Række skadede Blokaden ikke blot Hamburg, men ogsaa de holstenske Elbbyer, Altona og Glückstadt. For Landsdelene som Helhed aabnede den derimod mange Rigdomskilder. Englænderne vilde vel gerne ramme Modstanderen, men dog ikke ganske standse deres Udførsel eller afbryde de vante Forbindelser. Hamburg og det øvrige Nordtyskland kunde ikke undvære Tilførsler og var villig til at betale dem dyrt. Under disse Forhold blev Hertugdømmerne Midtpunktet for en omfattende Transithandel¹⁾. Fra 21. Juni 1803 løb det engelske Post-

¹⁾ Om Hertugdømmernes Mellemandel i disse Aar foreligger der ingen nyere Skildring. Den følgende Fremstilling bygger paa en Række spredte Træk, særlig hentede fra: P. A. Nemnich: Tønning. 1805. — Staatsbürgerliches Magazin II, 449 ff., 650 ff., 779, III, 160. og 174 f. — Se desuden Nathanson: Anf. Arb. 775 f.

skib ind til Tønning, siden til Husum, og Masser af Varer, som ellers var gaaet direkte ad Elben til Hamburg, blev nu udlosset i Tønning, Kiel og Lübeck, hvorfra de sendtes videre til deres Bestemmelsessted. Navnlig Tønning blev med ét en betydningsfuld Faktor i den nordeuropæiske Handelsomsætning. Havnen var til Stadighed overfyldt med Skibe; i Løbet af 1804, fortæller man, ankom der over 600, de hollandske endda ikke medregnet. Det følgende Aar besøgte Byen alene af 19 Skibe fra St. Thomas, 7 fra det øvrige Vestindien og 36 fra Nordamerika. I dette Aar kan Toldbøgerne opvise omkring 32.000 Klareringsposter. Transittolden, som udgjorde 1 pCt. af Varesnes Værdi, skal i 1804 og 1805 have indbragt henholdsvis 119.232 og 136.529 Rdlr. slesv. holst. Courant. Varer til en Værdi af over 25 $\frac{1}{2}$ Mill. Rdlr. har saaledes i Løbet af de 2 Aar passeret Tønnings Toldkontor. Ogsaa Kiel fik sin Part af denne Handel. Fra Hamburg og Altona transporteredes Mængder af Varer gennem Hertugdømmerne til København og derfra videre til England og de øvrige europæiske Lande¹⁾. Kronprinsen fulgte personlig Forholdenes Udvikling med Interesse og var ivrig for at udnytte de Chancer, som tilbød sig. Gennem Admiral Lütken lod han sig tilsende Beretninger og Forslag, hvis Gennemførelse yderligere skulde forøge Toldindtægterne²⁾. Med direkte Støtte af Staten blev der oprettet en ordentlig Fragtkørsel mellem Altona og Kiel. Landevejene

¹⁾ Spærringen af Elben og Weser havde ogsaa andre ligesaa heldige Virkninger. Adskillige Skibe, som tidligere besøgte Hamburg, gik nu i Stedet for til de nordtyske Østersøbyer. I 1804 steg Øresundstolden som Følge deraf med ikke mindre end 118.036 Rdlr. (Generaltoldkammeret. Danske Forestillingsprot. 1805 Nr. 42).

²⁾ Brev fra Kronprinsen til Admiral Lütken ^{21/11} 1804. Krp.'s Brevkopib.

blev istandsat, og den regelmæssige Paketfart mellem Kiel og København nød stadig godt af Regeringens Understøttelser¹⁾.

Handelen over Tønning var bestandig den vigtigste. Transporten foregik ad forskellige Veje. Man sendte Varerne op ad Ejderen til Flodens Landingspladser, derfra over Land til Itzehoe, Heiligenstedten eller Wilster og saa videre ad Elben til Hamburg. Denne Rute var dog i Almindelighed for kostbar og benyttedes særlig, naar Vejen over Vatterne var spærret. En anden Forbindelse gik helt over Land. Naar Godset paa Baade var ført over paa den anden Bred af Ejderen, blev det læsset paa Vogne og ført videre ad Vejen over Itzehoe. Særlig til de mere værdifulde Varer, engelske Manufakturer f. Eks., benyttede man denne Rute for at spare Søforsikringen. Turen over Vatterne var den almindeligste og benyttedes stadig, naar den ikke var standset enten af Englænderne eller af Isgang. De første havde altid i deres Magt at spærre den. I August 1803 kunde saaledes en enkelt Chalup, som var udsendt fra det engelske Vagtskib, bortsnappe ikke mindre end 13 Smaafartøjer, som langs Ditmarsken søgte at slippe ind til Hamburg.

Disse Tønnings gyldne Aar varede ved til ind i 1806. Under den sidste Blokade optraadte Englænderne adskilligt lemfældigere end tidligere, og tillod alle Skibe, som kom fra neutrale Havne og havde neutralt Gods ombord, frit at løbe ind og ud af Elben. Som Følge deraf virkede Spærringen ikke saa lammende paa Handel og Skibsfart og fik da heller ikke den samme Betydning for Tønning. Med den franske Besættelse af Hamburg og Prokla-

¹⁾ Komm. Koll. Handelsfaget. Kopib. 1800 Nr. 41. Skrivelse til Finanskollegiet ²⁵/₁. Forestillingsprot. 1805 Nr. 15, Forest. ²⁵/₄, Res. ¹/₅.

meringen af Fastlandsspærringen endte denne Byens første gyldne Periode helt.

Under alt dette skiftede Tønning Karakter. Den stille vestslesvigske Stad blev til et støjende Handelscentrum. I Begyndelsen var man slet ikke i Stand til at modtage, lagre og afsende de store Varemengder. Snart vænnede man sig dog til de ekstraordinære Forhold. Spekulanterne tog fat, opførte Pakhuse og Beboelsesbygninger; Havnen blev forbedret, og Arbejdskraft skaffet til Veje. Folketallet steg med rivende Hast. Speditører, Kommissionærer og Mæglere oprettede Kontorer, Folk, som vilde gribe Chancen, strømmede til i Mængde. 13. Febr. 1803 havde Tønning 1924 Indbyggere; under Elbblokaden steg Tallet til omkring 4000. Allesammen gjorde de gode Forretninger. Luksus og Overdaadighed fulgte i Pengenes Kølvand. Datidens Moralister fortæller artige Ting om Beboernes Liv og Færden¹⁾. De slesvigske og holstenske Fiskere, der besørgede Transporten over Vatterne, saavel som Bønderne, der overtog Fragtkørslen, fik nye Livsvaner. Da en Vogn og et Par Heste gav dem større Fortjeneste end det daglige Slæb med Jorden, var altfor mange tilbøjelige til at forsømme deres Gaarde. Adskillige gjorde Lejligheden til Tyve. Allerede i November 1802 fandt Regeringen det nødvendigt at udlove Ducører paa 200 Rdlr. samt give Løfte om Navnets Fortielse for alle, som opdagede Tyveri eller anden Mislighed med Transitgods²⁾. I 1804 maatte man endog ved en særlig Forordning fastsætte flere Aars Tugthusstraf for mislig Omgang med betroet Fragtgods³⁾. Der fulgte

¹⁾ Se f. Eks. J. A. O.: Ein Gemälde von Tönning. In Rahmen gefasst von Hans Jürgen Meiwert. April 1805.

²⁾ Plakat ⁹/₁₁ 1802 (Schou: Forordninger).

³⁾ Forordning ¹⁴/₈ 1804 (Kronol. Lovsamling for Hertugdømmerne).

andre Ulemper med. Matroser, der allerede var forhyret af indenlandske Skippere, lod sig alligevel hverve til Tjeneste paa udenlandske Fartøjer. Da Tønning's Havn adskillige Gange rummede baade 200 og 300 Skibe, var der saaledes rig Lejlighed til at berøve Staten en Mængde af dens Matroser, som maaske aldrig vilde komme tilbage. Kronprinsen tog sig personlig af Sagen og gav Admiralitetet Ordre til at træffe sine Forholdsregler¹⁾.

Mellemhandelen over Tønning og Hertugdømmernes andre Byer var imidlertid kun en Sæbeboble, som maatte briste. Endnu før Krigen med England var udbrudt, var Tønning — for en Tid — falden tilbage til sin tidligere Ubemærkethed og led nu under Følgerne. De fremmede Købmænd trak bort og tog deres Familier med. Kun løse Personer, som ingen Steder hørte hjemme og intet ejede, blev tilbage og faldt Byen til Byrde. Byggespekulanterne, som havde troet paa de gode Tidens Bestandighed, kunde hverken faa deres Huse solgt eller udlejet; en Række Fallitter blev Følgen²⁾.

I ovenstaaende Fremstilling er det bleven forsøgt at skitsere de vigtigste handelspolitiske Begivenheder og Forhold, som i Tiden 1800—07 var bestemmende for den dansk-norske Handel og Skibsfart, samt paa denne Baggrund — saa vidt det har været muligt gennem talmæssige Oplysninger — at gøre Rede for dens Omfang, belyse dens Hovedfaser og udskille dens enkelte Grupper. Bil-

¹⁾ Skrivelser fra Kronprinsen til Admiralitetet og Komm. Koll. 7/7 1804. Krp.'s Brevkopib.

²⁾ Neues staatsbürgerliches Magazin IV, 681.

ledet af den glimrende Handelsperiode, saaledes som det gennem Generationer er overleveret til vore Dage, er i det væsentlige gaaet uforandret ud af Prøven. Alle Tal, som det har været muligt at drage frem, bekræfter Fortællingerne om en svunden Tid, da Landets Handel og Skibsfart spillede en virkelig Rolle i Europas Handelsomsætning og bragte overordentlige Rigdomme til Hjemmet.

Hvor stor Gevinsten i Virkeligheden var, og navnlig hvor vidt omkring i de enkelte Landsdele eller i Samfundets forskellige Lag den fordeltes, er det derimod nu umuligt at afgøre. Datiden kendte hverken rationelle Indtægts- eller Formueskatter, af hvis Regnskaber Eftertiden kan udlæse Befolkningens almindelige økonomiske Kaar. Længere end til Eksempler¹⁾ og en almindelig Vurdering naar man derfor neppe. Til de første hører bl. a. de pragtfulde og solide Købmandsboliger og Landsteder, som endnu i København og andre Byer eller i deres Omegn staar tilbage som Vidnesbyrd om en svunden Guldalder, til den sidste de snart lovprisende, snart misundelige Bemærkninger i efterladte Breve og Erindringer.

En nærmere Redegørelse for hele dette Spørgsmaal — som tillige vilde give væsentlige Bidrag til Forstaaelsen af Danmark og Norges saa forskellige Stilling og Interesser i de følgende Krigsaar — ligger imidlertid udenfor Rammen af de Spørgsmaal, til hvis Besvarelse denne Studie har villet give et Bidrag. Til en historisk-statistisk Undersøgelse af det foreligger der i hvert Fald neppe Materiale.

¹⁾ Se Marcus Rubin: Anf. Arb. 89 f.

Statistiske Oplysninger.

I.

Den dansk-norske Handelsflaades Størrelse.

Til Oplysning om den dansk-norske Handelsflaade, dens Størrelse og Fordeling har Kommercekollegiet for hvert af de her omhandlede Aar udarbejdet en tabellarisk Fortegnelse over de i de kongelige Stater hjemmehørende Skibe og deres Størrelse. Fartøjer paa 10 Kommercelæster og derover anføres for sig, under 10 Kommercelæster for sig. Ved hver Gruppe opgives tillige Størrelsen af dens Mandskab. Tallene er sammenregnet Stiftvis, derefter for hver af Monarkiets fire Hoveddele og endelig samlet i en Hovedopgørelse. Disse Tabeller er udarbejdet paa Grundlag af Oplysninger, samlet af de forskellige Byers Toldmyndigheder eller Magistrater og i Reglen indsendt gennem Stiftamtmandene. Desværre har Materialet været ufuldstændigt. Ved adskillige Byer mangler enhver Opgivelse, ved andre nævnes deres Navne, men uden vedføjte Skibsantal, og uden at man faar Oplysning om, hvorvidt de paagældende Stæder er anført for direkte at markere Tabellens Mangler eller blot i deres Egenskab af Købstæder, om hvilke der altsaa kunde være Tale.

Tabellerne over det egentlige Danmark nævner slet ikke Byerne Frederiksværk, Frederikssund, Nykøbing S., Hasle, Sandvig, Allinge, Sæby, Nibe og Løgstør. Dragør noteres alene 1805 og 1807, Holbæk 1804, Hornbæk, Rønne, Neksø og Svaneke i 1807, Rødby og Nysted 1805—07, Faaborg 1804 og 1807, Svendborg 1804—07, Rudkøbing 1804—05 og 1807. Roskilde mangler 1804—07, Helsingør 1805—06, Rørvig 1801, 1804 og 1806, Kalundborg 1806, Næstved 1804 og 1806, Vordingborg 1805—06, Præstø 1806, Stege 1804. I Jylland opføres Nykøbing paa Mors alene i 1801, 1804, 1806 og 1807, Grenaa 1801, 1802, 1804, 1805 og 1807, Lemvig og Ringkøbing 1805 og 1807 samt Læsø 1807; desuden mangler Æbeltoft 1807, Hobro 1806 og 1807, Skive 1805 og 1806, Vejle 1806 og 1807, Frede-

ricia og Kolding 1806, Ribe 1804 og 1805, „Skads Herred“ 1804—07 samt Varde 1804 og 1805.

Følgende Bynavne anføres uden Angivelse af deres Handelsflaade, i 1800: Vejle, Fredericia, Kolding og Skads Herred, 1801: Roskilde, Fladstrand, Skagen, Hjørring og Skads Herred, 1802: Rørvig, Kalundborg, Saksøbing, og Skads Herred, 1803: Roskilde, Helsingør, Rørvig, Kalundborg, Næstved, Vordingborg, Præstø, Køge, Stege, Skive, Vejle, Fredericia, Kolding og Skads Herred, 1804: Helsingør, Kalundborg, Skelskør, Vordingborg, Præstø, Køge og Holbæk, Odense, Faaborg, Svendborg, Rudkøbing (Langeland), Naksø, Nykøbing F., Stubbe-købing, Maribo (Bandholm), Saksøbing og Skive. 1805, 1806 og 1807 er det ikke Tilfældet med nogen By.

For Hertugdømmernes Vedkommende er Materialet betydelig bedre. Naar undtages Kappel, som alene nævnes i 1800 og 1807. Før 1805 og 1806¹⁾, Aventoft 1805, Nordborg og Marstal 1807, opføres de øvrige slesvigske Byer hvert Aar: Haderslev, Aabenraa, Sønderborg, Flensborg, Slesvig, Ekernførde, Tønning, Frederiksstad og Husum; d. v. s. saa godt som alle nogenlunde betydelige Handelsstæder. Alene Sønderborg mangler 1806 og Ærøskøbing 1800. Noget lignende gælder Holsten. Burg paa Femern er 1800—03 regnet til denne Landsdel, 1804—07 under Slesvig. For de større Byer: Kiel, Heiligenhafen, Neustadt, Altona og Glückstadt findes der Opgivelser i alle de omhandlede Aar. Med Hensyn til Smaabyerne er derimod betydelig Usikkerhed. Elms-horn mangler 1801 og 1804—07 samt nævnes 1802—03 uden Angivelse af dens Skibe. Wewelsfleth mangler 1802, 1804 og 1806, „Pinneberg“ 1804—07, Ewer 1801—07, Vornstegen 1804—07, Uetersen 1804, Klostersande og Wisch 1804—07, Brockdorff 1804 og 1806 og nævnes 1802—03 uden Skibsantal. Itzehoe mangler 1804, St. Margarethen 1804 og 1806; 1802 er Skibsantallet udeladt. Med nogle andre ret uvigtige Opgivelser er man helt i Vildrede. Eidersted og Pelworm, som dog hører til Slesvig, anføres under Holsten 1800—03, under Slesvig i 1805 og mangler 1804 samt 1806

¹⁾ Før er dog opført under Kongeriget 1800—03 og 1807.

—07, „Nordmarsk“ ligeledes under Holsten i 1801—03, under Slesvig 1805 og 1807 og mangler 1800, 1804 og 1806, Beyenfleth nævnes kun 1801 og 1805, Hooge 1802, Langenes 1803 samt 1807 under Slesvig. Samme Aar anføres Holtenau ligeledes under Slesvig. Endelig skal tilføjes, at der i 1807 findes Opgivelser under Holsten for Brunsbüttel, Haseldorf, Haselau, Hetlingen og Rendsborg. Ved de fleste af de her nævnte Byer drejer det sig dog alene om Fiskerbaade.

Hvad Norge angaar, er Materialet næsten fuldstændigt, 1807 undtaget, da adskillige Indberetninger udeblev. For Aarene 1800—06 findes Oplysninger fra Frederikshald, Frederiksstad, Kristiania, Drammen, Holmestrand, Sands Tolddistrikt, Tønsberg, Laurvig Tolddistrikt, Østerrisør, Arendal, Kristianssand, Mandal, Flekkefjord, Stavanger, Bergens Tolddistrikt, Trondhjem, Molde og Kristianssund. Med Hensyn til de øvrige maa mærkes, at Moss nævnes 1801 og 1804, Langesund og Kragerø 1801 uden vedføjte Skibstal; Farsund opføres alene 1802—03, Sogndal og Ekersund 1804—07, Drøbæk 1807 og Skudenæshavn 1805. 1807 mangler Opgivelser fra Frederikshald, Frederiksstad, Kristiania, Drammen, Moss, Langesund og Tønsberg.

Som det vil ses, rammer Manglerne navnlig det egentlige Danmark og i nogen Grad Holsten, medens de for Norges Vedkommende i alt væsentlig er begrænset til 1807. Udeldelsen af de paagældende Byer og Stæder — enten helt eller i visse Aar — maa dog ikke tillægges altfor stor Betydning. De fleste af dem har sikkert kun haft ganske ringe Handelsflaader og navnlig slet ingen Skibe paa over 10 Kommerce-læster. I talrige Tilfælde er de rimeligvis medregnet under andre Byer, til hvis Tolddistrikt de hørte, Fanø f. Eks. under Ribe¹⁾ etc. etc. Overfor Dragør, som alene nævnes 1805 og 1807, endda med talrige store Skibe, er det dog umuligt at lade denne Forklaring gælde. Skønt Fiskerlejet hørte under Københavns Tolddistrikt¹⁾, tyder Tallene afgjort imod, at det i de øvrige Aar har været medregnet under Hovedstaden.

¹⁾ M. L. Nathanson: Danmarks National- og Stats-Husholdning. 2. Udg. 803.

Næst efter denne By er der Grund til at fæstne Opmærksomheden ved de adskilligt flere — især danske Købstæder — hvis Navne anføres uden vedføjet Skibsantal. Selv om man antager, at Opgivelserne i alle disse Tilfælde er kommet for sent eller af andre Grunde ikke er bleven medregnede i Tabellerne, er det vel en betydelig Mangel, men dog ikke afgø-

Tabel 1. Handelsflaadens Størrelse.

	Aar	Skibe af og over 10 Kommercelæsters Drægtighed		Skibe under 10 Kommercelæsters Drægtighed		Mandskab
		Antal	Drægtighed	Antal	Drægtighed	
Danmark	1800	696	34764 $\frac{1}{2}$	351	1752	5747
	1801	674	34830 $\frac{1}{2}$	308	1557 $\frac{1}{2}$	5346
	1802	683	33303 $\frac{1}{2}$	370	1810	5275
	1803	634	30007 $\frac{1}{2}$	327	1591 $\frac{1}{9}$	5388
	1804	560	28408	161	903 $\frac{1}{2}$	4805
	1805	797	34330 $\frac{1}{2}$	223	1466 $\frac{1}{2}$	6557
	1806	718	32530	367	2106 $\frac{1}{2}$	6353
	1807	845	33218 $\frac{1}{6}$	454	2484 $\frac{1}{2}$	6324
Norge	1800	948	57817 $\frac{5}{6}$	44	235 $\frac{1}{2}$	7442
	1801	873	53051 $\frac{1}{4}$	42	209 $\frac{1}{2}$	6408
	1802	990	53753 $\frac{1}{2}$	89	497	7884
	1803	1026	57556 $\frac{1}{12}$	152	733 $\frac{1}{2}$	8945
	1804	1081	62829 $\frac{1}{12}$	285	1336 $\frac{1}{2}$	8735
	1805	1173	67452 $\frac{5}{6}$	176	1051	10071
	1806	1239	71456 $\frac{5}{6}$	195	1189	10670
	1807	817	39821	228	1075 $\frac{1}{2}$	6455
Slesvig	1800	431	20575 $\frac{1}{2}$	103	662 $\frac{1}{2}$	1784
	1801	427	20646	93	601 $\frac{1}{2}$	1466
	1802	401	19042 $\frac{1}{2}$	102	652 $\frac{1}{2}$	1626
	1803	400	19053 $\frac{1}{2}$	105	689 $\frac{1}{2}$	1546
	1804	404	19155 $\frac{1}{8}$	114	739 $\frac{1}{2}$	1588
	1805	431	20223	118	726	1692
	1806	377	18983 $\frac{1}{2}$	81	524	1595
	1807	482	20214 $\frac{1}{2}$	220	1497	3168

Tabel 1. Handelsflaadens Størrelse (fortsat).

	Aar	Skibe af og over 10 Kommercelæsters Drægtighed		Skibe under 10 Kommercelæsters Drægtighed		Mand- skab
		Antal	Drægtighed	Antal	Drægtighed	
		Holsten	1800	304	20959 $\frac{1}{2}$	
	1801	245*	17417	482	987 $\frac{1}{2}$	3477
	1802	194	13143	470	911 $\frac{1}{2}$	2998
	1803	198	13286	499	1076 $\frac{1}{2}$	3076
	1804	200	13465 $\frac{1}{3}$	21	168 $\frac{1}{2}$	2763
	1805	184	12081 $\frac{1}{2}$	223	1050 $\frac{1}{2}$	2882
	1806	195	12797 $\frac{1}{2}$	187	877	2767
	1807	142	9177 $\frac{1}{2}$	389	486	1753
Hele Monar- kiet	1800	2379	134117 $\frac{1}{3}$	965	3594 $\frac{1}{2}$	18974
	1801	2219	125944 $\frac{3}{4}$	925	3356	16697
	1802	2268	119242 $\frac{1}{2}$	1031	3871	17783
	1803	2258	119903 $\frac{1}{12}$	1083	4090 $\frac{11}{18}$	18955
	1804	2245	123857 $\frac{13}{24}$	581	3148	17891
	1805	2585	134087 $\frac{5}{6}$	740	4294	21202
	1806	2529	135767 $\frac{5}{6}$	830	4696 $\frac{1}{2}$	21385
	1807	2286	102431 $\frac{1}{6}$	1291	5543	17700

* Ved en Regnefejl har Tabellen 254. Jvnf. Handels- og Industria-
Tidende 1802 Nr. 96.

rende. Næsten alle de paagældende Byer var smaa og havde kun ringe Handel; deres Udeladelse sætter derfor ingen dybe Spor, men bevirker alene sammen med de øvrige kendte og ukendte Ufuldstændigheder, som Materialet lider under, at det maa benyttes med Varsomhed, og dets Opgivelser betragtes som Mindstetal.

Kommercekollegiets Materiale er ikke fuldstændig gengivet i de meddelte Tabeller. Tabel 1 (S. 457 f.) indeholder de samlede Opgørelser for hvert af Monarkiets 4 Hoveddele og drager en Adskillelse mellem Skibene over og under 10 Kommercelæsters Drægtighed samt medtager Størrelsen af det samlede Skibsmandskab. I Tabel 2 (S. 460 f.) er der foretaget et Udvalg af Landets betydeligste Handelssteder. Grænsen er — selvfølgelig vilkaarlig — fastsat til Byer, hvis

Koffardiflaade talte 10 eller flere Skibe paa 10 Kommerce-læster eller derover. Til mindre Fartøjer, som alene benyt-tes i Lokaltrafiken, er der slet ikke taget Hensyn¹⁾.

II.

Handelsflaadens Fornyelse og Tilvækst.

Om Handelsflaadens Nybygninger findes der mange og udførlige Oplysninger blandt Kommercekollegiets statistiske Beregninger. Hvert Aar udarbejdedes Lister, som viser, hvor mange Skibe der blev bygget i de enkelte Byer og Øer, hvor der fandtes Skibsværfter, og tillige deres Drægtighed. I Tabel 3 er alene optaget de samlede Tal for Landets Hoveddele og dertil (S. 462 f.) føjet et Udvalg af Byer, hvor Skibsbygningsvirksomheden oversteg 100 Kommercelæster²⁾.

Tabel 3. Handelsflaadens Forøgelse og Fornyelse ved indenlandsk Skibsbygning.

Aar	Danmark		Norge		Slesvig		Holsten		I alt	
	Skibe	Dræg-tighed	Skibe	Dræg-tighed	Skibe	Dræg-tighed	Skibe	Dræg-tighed	Skibe	Dræg-tighed
1800	17	136	34	2029½	11	689	10	313½	72	3168
1801	20	174	31	1083½	19	1347	8	109½	78	2714
1802	18	219½	38	1326	16	1053½	9	287	81	2886
1803	11	242	45	2189½	22	1273½	12	301	90	4006
1804	21	438½	88	4020½	19	1220	21	819	149	6498½
1805	6	106½	87	3977½	11	783½	17	522½	121	5389½
1806	42	785½	66	2616	21	1408½	21	786	150	5596
1807	39	593½	56	2624	9	666½	17	832	121	4715½

¹⁾ I Handels- og Industrie-Tidende 1802 Nr. 14 og 96, samt 1803 Nr. 102 har et Uddrag af Kommercekollegiets Tabeller været offentliggjort og er derefter bleven benyttet af M. L. Nathanson og Marcus Rubin. For Aarene 1800 og 1801 meddeltes den københavnske Handelsflaadens Skibsantal, Drægtighed og Mandskab tilligemed de tilsvarende Tal for de danske og norske Stifter samt for Slesvig og Holsten. For 1802 offentliggjordes alene de endelige Tal for Monarkiets 4 Hoveddele.

²⁾ Listerne over Skibsbyggeriet i 1801 og 1802 har været meddelt i Handels- og Industrie-Tidende 1802 Nr. 95 og 1803 Nr. 102.

Tabel 2. Byer med 10 og flere Skibe paa mindst 10 Kommercelæsters Drægtighed.

	1800		1801		1802		1803		1804		1805		1806		1807	
	Skibe	Drægt.	Skibe	Drægt.	Skibe	Drægt.	Skibe	Drægt.	Skibe	Drægt.	Skibe	Drægt.	Skibe	Drægt.	Skibe	Drægt.
a. Danmark.																
København (private Skibe).....	316	22585	299	22289	321	21452	311	20253½	323	21112½	347	22175½	355	22823	321	19450
* (asiatisk Komp.)	11	3206½	11	3256½	11	2958½	11	2930½	11	2648	11	2648	11	2642	11	2642
Dragør.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	77	2194	"	"	71	2020
Helsingør.....	14	788	14	802½	10	568	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Hørvig.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10	162½	"	"	10	173½
Neksø.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	11	215½
Nakskov.....	11	220½	13	257	13	267½	11	238½	"	"	15	308	15	309	17	332
Nykøbing (Falster)	"	"	"	"	18	984	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Odense.....	25	607	17	402	16	372	18	397½	"	"	17	324	17	322	18	342
Kerteminde.....	"	"	"	"	"	"	10	172½	"	"	"	"	"	"	"	"
Nyborg.....	14	356	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10	251½
Svendborg.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37	819½
Rudkøbing.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33	650	36	711	20	441
Aalborg.....	60	1234½	58	1198½	59	1330	60	1233	65	1302	70	1460½	71	1465½	73	1517½
Tisted.....	"	"	"	"	"	"	12	186	"	"	"	"	"	"	"	"
Aarhus.....	30	557½	30	592	31	601	33	688	34	698	35	722½	38	802½	35	763
Randers.....	31	820½	25	717½	27	790	30	879	26	798½	27	848	27	835	28	856
Horsens.....	26	558½	22	506½	23	505½	21	422½	20	383	21	400	20	381	22	416
Ribe.....	28	421	27	419½	25	407½	24	396	"	"	"	"	27	457	28	467
Øster- og Vesterland Føer.....	28	1746	35	2192	23	1190	17	824½	"	"	"	"	"	"	"	"
Varde.....	14	263	15	270	13	222½	12	211½	"	"	"	"	11	174½	12	180
Ringkøbing.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	11	183
Nykøbing (Mors) ..	"	"	12	190½	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
b. Hertugdømmerne.																
Aabenraa.....	40	2231½	40	2219	35	2020½	36	2147½	33	1996½	35	2127	32	2007	30	1880
Sønderborg.....	47	1320½	47	1371½	53	1540½	52	1522½	52	1522½	52	1522½	52	1522½	52	1522½

Byer, hvor Skibsbyggeriet udgjorde over 100 Kommercelæster.

1800: Flensborg (6 Sk. 565¹/₂ Kl.), Kiel (6 Sk. 186¹/₂ Kl.), Sandefjord (1 Sk. 123 Kl.), Kragerø (2 Sk. 212 Kl.), Tvedestrand (2 Sk. 102¹/₂ Kl.), „Skilsoen“ (?) (1 Sk. 121 Kl.), Arendal (3 Sk. 128¹/₂ Kl.), Kristianssand (5 Sk. 148¹/₂ Kl.), Bergen (4 Sk. 155¹/₂ Kl.), Trondhjem (2 Sk. 150¹/₂ Kl.).

1801: Flensborg (13 Sk. 1069 Kl.), Ekernfærde (2 Sk. 120 Kl.), Arendal (7 Sk. 142 Kl.), Bergen (6 Sk. 221 Kl.).

1802: Sønderho (11 Sk. 113¹/₂ Kl.), Flensborg (12 Sk. 898¹/₂ Kl.), Ekernfærde (2 Sk. 108¹/₂ Kl.), Kiel (4 Sk. 141¹/₂ Kl.), Tønsberg (2 Sk. 109¹/₂ Kl.), Nøtterø (2 Sk. 190¹/₂ Kl.), Sandefjord (1 Sk. 108 Kl.), Østerrisør (3 Sk. 149 Kl.), Arendal (7 Sk. 211¹/₂ Kl.), Bergen (5 Sk. 124 Kl.).

1803: Sønderborg (4 Sk. 130 Kl.), Flensborg (13 Sk. 1002 Kl.), Ekernfærde (2 Sk. 108¹/₂ Kl.), Kiel (4 Sk. 123¹/₂ Kl.), Sandefjord (7 Sk. 669¹/₂ Kl.), Østerrisør (3 Sk. 219¹/₂ Kl.), Arendal (2 Sk. 326 Kl.), Bergen (8 Sk. 189¹/₂ Kl.).

1804: Svendborg (6 Sk. 156 Kl.), Taasinge (5 Sk. 105¹/₂ Kl.), Flensborg (13 Sk. 992 Kl.), Kiel (6 Sk. 274¹/₂ Kl.), Steinberghof (6 Sk. 210 Kl.), Glückstadt (4 Sk. 154¹/₂ Kl.), Tønsberg (2 Sk. 248 Kl.), Sandefjord (2 Sk. 233¹/₂ Kl.), Brevik (1 Sk. 113 Kl.), Stathelle (3 Sk. 218¹/₂ Kl.), Kragerø (3 Sk. 223 Kl.), Østerrisør (8 Sk. 665 Kl.), Arendal (3 Sk. 204 Kl.), Grimstad (2 Sk. 108 Kl.), Kristianssand (11 Sk. 437 Kl.), Flekkefjord (2 Sk. 100 Kl.), Stavanger (6 Sk. 199 Kl.), Bergen (11 Sk. 171¹/₂ Kl.).

1805: Flensborg (7 Sk. 553¹/₂ Kl.), Ekernfærde (2 Sk. 138 Kl.), Kiel (4 Sk. 207¹/₂ Kl.), Altona (1 Sk. 106 Kl.), Steinberghof (3 Sk. 136¹/₂ Kl.), Nøtterø (1 Sk. 115¹/₂ Kl.), Sandefjord (5 Sk. 440 Kl.), Sandehæred (3 Sk. 245 Kl.), Kragerø (10 Sk. 686¹/₂ Kl.), Tromsø (2 Sk. 134¹/₂ Kl.), Arendal (5 Sk. 224 Kl.), Grimstad (1 Sk. 116 Kl.), Kristianssand (7 Sk. 155¹/₄ Kl.), Stavanger (6 Sk. 137¹/₂ Kl.), Trondhjem (2 Sk. 155¹/₂ Kl.).¹⁾

¹⁾ Bergen er rimeligvis i dette Aar medregnet under Bergens Stift.

1806: Svendborg (6 Sk. 225¹/₂ Kl.), Flensborg (9 Sk. 803¹/₂ Kl.), Ekernfærde (4 Sk. 370¹/₂ Kl.), Kiel (10 Sk. 525¹/₂ Kl.), Steinberghof (6 Sk. 187¹/₂ Kl.), Kragersø (3 Sk. 262 Kl.), Østerrisør (3 Sk. 230 Kl.), Tvedestrand (4 Sk. 217¹/₂ Kl.), Arendal (3 Sk. 138 Kl.), Grimstad (2 Sk. 254 Kl.), Kristianssand (4 Sk. 173¹/₂ Kl.), Stavanger (9 Sk. 179 Kl.), Bergen (18 Sk. 559¹/₂ Kl.).

1807: Aalborg (5 Sk. 138¹/₂ Kl.), Flensborg (7 Sk. 627¹/₂ Kl.), Kiel (6 Sk. 353 Kl.), Steinberghof (7 Sk. 373¹/₂ Kl.), Kragersø (7 Sk. 640¹/₂ Kl.), Østerrisør (3 Sk. 343 Kl.), Arendal (2 Sk. 147 Kl.), Grimstad (1 Sk. 114 Kl.), Lillesand (1 Sk. 113 Kl.), Kristianssand (7 Sk. 449 Kl.), Bergen (15 Sk. 338 Kl.), Trondhjem (4 Sk. 161 Kl.).

Om Handelsflaadens Fornyelse og Tilvækst ved Indkøb af udenlandske Skibe findes der hverken i Kommercekollegiets Aarsberetninger eller andetsteds udførlige Oplysninger. For alligevel at tilvejebringe et begrundet Skøn, maa man derfor benytte en Omvej. Ved Forordning af 20. April 1796¹⁾ blev der fastsat en Afgift af 10 Rdl. pr. Kommercelæst, som skulde erlægges af alle udenlandske Skibe, der indførtes i Landet. Desværre blev denne Afgift, hvis Aarsudbytte divideret med 10 vilde svare til den indførte Tonnagemasse, inden længe gjort mere kompliceret. Ved kgl. Resolution af 7. Novbr. 1799 (bekendtgjort ved Generaltoldkammer-Cirkulære af 30. Novbr., s. A.²⁾) blev de 10 Rdl. nedsat til 9 Rdl. 88 β, naar Skibets „Casque“ var af Fyr. Ved en anden kgl. Resolution af 17. Oktbr. 1798³⁾, der gjaldt fremmede Vrag, og anførte Resolution af 7. Novbr. 1799, der ogsaa indeholdt Regler om Skibe, som efter deres Erhvervelse blev istandsat paa indenlandske Værfter, blev det desuden bevilget, at Afgiften af alle saadanne Fartøjer skulde beregnes og erlægges „efter det Forhold, hvori den oprindelige Kjøbesum staaer

¹⁾ Schou: Forordninger.

²⁾ Fogtman: Reskriptsamling.

³⁾ Anf. i Cirkulæret af 30. Novbr. 1799.

til den paa Reparationen anvendte Bekostning¹⁾. En Række andre Resolutioner nedsatte Afgiften for særlige Grupper af Fartøjer. Ved kgl. Resolution af 15. Juli 1796²⁾ blev den formindsket til 5 Rdl. for alle Fartøjer, som efter deres Anskaffelse skulde benyttes til Fiskefangst, og hvis Ejere forpligtede sig til at føre Fangsten levende i Land. Lignende Nedsættelser blev indrømmet Evere paa 5 à 5½ Kl. (7. Novbr. 1799³⁾), for alle Smaafartøjer af samme Størrelse (10. Juli 1800⁴⁾), for aabne Fartøjer uden Dæk uanset Læstetallet (22. Aug. 1800⁵⁾), for alle Fartøjer, som benyttedes til Sildefangst i aaben Sø, ligegyldigt om Fisken blev slagtet eller nedpakket om Bord (3. Oktbr. 1800⁶⁾), og endelig for alle Fiskefartøjer uden Forskel (10. Jan. 1806⁷⁾). Ved kgl. Resolution af 11. Maj 1803⁸⁾ blev de 5 Rdl.s Afgift yderligere halveret for 83 Fiskefartøjer, som var anskaffet af Beboerne i Blankenese. Helt fritaget for Afgiften blev forskellige Skibe ifølge særlig kgl. Resolution og desuden danske Skibe, som blev opbragt af krigsførende Magters Kapere og derpaa igen tilbagekøbt af Landets egne Undersaatter⁹⁾, samt endelig Fartøjer, som var bygget paa det hannoveranske Skibsværft, Reiserstiege, der tilhørte en Borger i Altona¹⁰⁾. For alle Fartøjer og Skibe uden Forskel blev samtlige Afgiftssatser ved Forordningen 21. Oktbr. 1803¹¹⁾ forhøjet med 12½ %.

Ifølge Kommercekollegiets Beretninger og dertil knyttede Bilag kan man opstille nedenstaaende Oversigt over Skibs-købsafgiftens aarlige Provenu 1800—07. Den meddeler det samlede Beløb for alle Fartøjer, for hvilke den fulde Afgift

1) Schou: Forordninger.

2) Kom.-Koll. Danske Forestillinger 1796 Nr. 29.

3) Se ovfr.

4) Kom.-Koll. Handelsfaget. Forestillinger 1800 Nr. 18.

5) Smstds. 1800 Nr. 20 b.

6) Smstds. 1800 Nr. 27.

7) Smstds. 1806 Nr. 1.

8) Smstds. 1803 Nr. 13.

9) Smstds. 1801—02 Nr. 57.

10) Smstds. 1805 Nr. 23.

11) Schou: Forordninger.

blev indbetalt, eller som hørte til Grupper, de forskellige kgl. Resolutioner en Gang for alle havde bevilget Nedsættelser.¹⁾

1800	37614	Rdl. 76	β
1801	10697	" 15	"
1802	19213	" 23 ^{1/2}	"
1803	25287	" 4	"
1804	40081	" 45	"
1805	53533	" 24	"
1806	52854	" 67	"
1807	33577	" 40	"

Alene for Aaret 1805 giver Kommercekollegiet Oplysning om den hertil svarende Tonnage: 72 Egeskibe paa 4153 Kommercelæster, 29 Fyrreskibe med 1986^{1/2} Kommercelæster samt 24 aabne Baade med 67^{1/2} Læsters Drægtighed, eller ialt 125 Fartøjer med 6107 Kommercelæster. Derefter skulde der gennemsnitlig være betalt ca. 8,8 Rdl. pr. Læst. Gaar man — vel noget dristigt — ud fra, at der i alle Aarene nogenlunde er bleven indført samme Antal Skibe af de forskellige Grupper samt regner med, at Afgiften i Aarene 1800—03 var ¹/₈ (= 1,1 Rdl.) lavere end de følgende Aar, bliver Resultatet som nedenfor anført. Tonnagemassen, for hvilken Afgiften som Følge af indenlandske Reparationer blev nedsat,

¹⁾ En Række Opgivelser i Generaltoldkammerets aarlige Oversigter over Statens Toldindtægter i Aarene 1800—06 (Se S. 435. Note ¹⁾) har følgende betydelig lavere Summer:

1800	28588	Rdl. 58	Sk.
1801	10697	" 15	"
1802	17145	" 76 ^{1/2}	"
1803	21719	" 64	"
1804	26792	" 26 ^{1/2}	"
1805	31682	" 69	"
1806	29108	" 76	"

Trods alle Forsøg har det været mig umuligt at begrunde Forskellen. Den nærliggende Forklaring, at der til Generaltoldkammerets Opgivelse skulde føjes enten tilstaaede Nedsættelser eller de 12^{1/2} pCt.s Forhøjelse, bringer ingen Overensstemmelse til Veje. Muligt er det, at Kommercekollegiet, hvis Meddelelser laa til Grund for Toldkammerets Opgørelser, er bleven afsendt, forinden alle de lokale Myndigheder havde afgivet Beretning.

er meddelt paa Grundlag af Kommercekollegiets Resolutioner, hvorved saadanne Nedsættelser stadfæstedes.¹⁾

Tabel 4. Erhvervelse af udenlandske Skibe.

Aar	Blev der betalt alm. Skibsafgift for	Fik paa Grund af Reparation Nedsættelse ²⁾	Fik ved særlig Res. Fritagelse ³⁾
1800	ca. 4885 Kl.	717 ^{1/2} Kl.	189 Kl.
1801	" 1389 "	} 664 "	} 136 "
1802	" 2495 "		
1803	" 3201 ³⁾ "	756 ^{1/2} ⁴⁾ "	25 "
1804	" 4555 "	2067 ⁴⁾ "	47 "
1805	" 6107 "	2205 ^{1/2} "	
1806	" 6006 "	1634 "	
1807	" 3816 "	1909 ^{3/4} ⁵⁾ "	

III.

Den dansk-norske Skibsfart.

Den dansk-norske Skibsfart oplyses gennem tabellariske Oversigter, i hvilke der ved hver enkelt udenlandsk By meddeles Antallet af dertil ankomne Skibe og disses samlede

¹⁾ Forestillinger 1800 Nr. 4, 10, 23, 37. 1801—02 Nr. 46, 91, 102, 105. 1803 Nr. 27, 30, 31. 1804 Nr. 3, 5, 26, 46. 1806 Nr. 3, 27, 28. 1807 Nr. 10, 15. 1808 Nr. 16.

²⁾ Nedsættelser og Fritagelser er indført under det Aar, i hvilket Bevillingen blev tilstaaet.

³⁾ Da den gennemsnitlige Afgift de 10 Maaneder af Aaret beløb sig til 7,7 Rdl., de 2 til 8,8 Rdl., er der regnet med en gennemsnitlig Afgift paa 7,9 Rdl. for hele Aaret.

⁴⁾ Disse Tal stemmer ikke med Kommercekollegiets Opgivelser i Tabellerne, som for 1803 har 1529^{1/2} Kommercelæster, for 1804 1044^{1/2} Kommercelæster. Rimeligvis skyldes Forskellen, at Kollegiet har været i Stand til at fordele Nedsættelserne paa de forskellige Aar med større Nøjagtighed, end det her har kunnet gøres.

⁵⁾ En Række Skibe, for hvilke der ved Resolution af 22. April 1808 blev bevilget Nedsættelse i Afgiften, og som var bleven indkøbt i Tiden mellem ^{17/3} 1807 og ^{22/4} 1808 er medregnet med det halve Antal Kommercelæster.

Drægtighed. De enkelte Byer er indordnet under Staterne, de i det paagældende Tidsrum tilhørte, og Sammenregninger gør Rede for Skibsrejserne, som hvert Aar er foretaget paa de forskellige Lande. For 1805—07 er disse Udregninger foretaget af Kommercekollegiet, som ogsaa har opstillet det endelige Sluttal for Aarene 1800 og 1802—05. 1800—04 har Udgiveren foretaget Sammenregninger for de enkelte Lande, 1801 og 1806—07 tillige tilvejebragt den endelige Opgørelse. Nogle ligefremme Sammenlægningsfejl, for hvilke Kommercekollegiets Embedsmænd eller Skrivere har Ansvaret, er bleven rettet. Foruden Oversigten over Skibsrejserne har Tabellerne ved hver enkelt By i særlige Rubrikker noteret Skibenes ind- og udførte Varer. Da de hverken angiver Ladningernes Maal eller Værdi, og Varerne nævnes i Flæng, ligegyldig hvor mange Skibe, der besøgte de paagældende Havne, giver Oplysningerne vel en almindelig Forestilling om Handels Karakter, men har ingen statistisk Værd.

Tabellerne er udarbejdet paa Grundlag af Konsulatsberetninger og lider — ligesom Tilfældet er ved Opgivelserne om Købstædernes Skibsantal — af adskillige Unøjagtigheder.

1801 nævnes Marseille og St. Lucar uden Angivelse af Skibe og Drægtighed; ved Emden anføres Skibsantallet, men mangler de dertil svarende Kommercelæster.

1802 mangler enhver Opgivelse fra Skotland, Ostende og Barcelona. Under Italien nævnes Byerne Civita Vecchia, Ancona, Neapel, Gallipoli og Messina, men uden Angivelse af Skibene eller deres Størrelse.

1803 siges det udtrykkelig, at Listen fra Cadiz er udeblevet. Gøteborg, Viborg, Liverpool, St. Lucar og Sevilla, Cartagena og Port Mahon findes opførte, men uden vedføjte Skibsantal eller Drægtighed. Ved Riga nævnes 186 Skibe, ved Barcelona 100; i begge Tilfælde mangler Læstetallet.

1804 opføres St. Petersborg, en Række irske Byer og Cetta i Frankrig; om Skibenes Antal og deres Størrelse siges derimod intet. Ved Malaga noteres 55 Skibsrejser, men ingen Drægtighed.

1805 mangler der Tal for Drægtigheden af 42 Skibe, som anløb Malaga, og 3, der besøgte den engelske Milford.

1806 er det atter galt med Malaga; denne Gang drejer det sig om Størrelsen af 71 Skibe. Fra Irland var alle Listerne udeblevet i dette Aar.

1807 mangler der ved Malaga som sædvanlig Oplysning om 56 Skibes Drægtighed, ved Archangelsk om 4's. Fra England mangler alle Opgivelser.

Paa Grund af de talrige Opgivelser og store Tal, hvorom det drejer sig, er disse Mangler for ringe til at berøve Materialet dets Betydning. Ved enhver Benyttelse af dets Resultater, maa det dog bestandig fastholdes, at det ingeniunde er fuldstændigt, og Tallene — ligesom Tilfældet var ved Oplysningerne om Handelsflaadens Størrelse — i Almindelighed for lave. Dertil kommer særlige Vanskeligheder for Skibsfartstatistikens Vedkommende. I alle de her omhandlede Aar var Europa i stadig Bevægelse. Gennem de uafslædelige Krige og hurtig skiftende politiske Konstellationer forandrede Lande og Byer bestandig Herre. De forskellige Staters Navne dækker næsten hvert Aar over et ændret Territorium. Tabelernes Oplysninger over den dansk-norske Skibsfart paa de enkelte Lande lader sig derfor ikke uden videre sammenligne.

Denne Bemærkning rammer hverken det britiske Rige, Spanien, Portugal, Rusland eller Sverige. Ved Tyskland, Holland, Frankrig og Italien er den til Gengæld af yderste Vigtighed. Af de tyske Byer opføres Königsberg, Memel og Pillau hele Perioden igennem under Preussen. Det samme gælder Danzig 1800—05; 1806—07 nævnes den derimod for sig selv som selvstændig Fristat. Stettin hører 1800—02 til det tyske Rige, 1803—05 under Preussen, fra 1806 under Frankrig. Rügenwalde opføres 1802 under det tyske Rige, 1803, 1805 og 1807 under Preussen. Ligesaa vekslende var Hansestædernes Skæbne. Hamburg nævnes — vel som Følge af de gentagne langvarige Blokader — alene 1801 og 1802—03, og da under det tyske Rige. Lübeck og Bremen opføres under samme Rubrik 1800—04, 1805 derimod som „Hansestæder“

for endelig 1806—07 at gaa ind under Frankrig. For Middelhavsbyernes Vedkommende er det navnlig Triest, som flyttes rundt i de forskellige Rubrikker. 1800—03 opføres den under Italien, 1804 under Tyskland og 1805—07 under Østrig. Genua henregnes 1800—06 under Italien, 1807 til Frankrig. Forandringen med Holland er dog den vigtigste. 1800—05 findes Landet opført som selvstændig Rubrik, 1806—07 — som Følge af dets Indlemmelse under Frankrig — som Del af denne Stat¹).

I omstaaende Tabel 5 (S. 470 f.) er Byerne, paa hvilke den dansk-norske Skibsfart fandt Sted, bleven fordelt efter Staterne, de tilhørte. Som allerede bemærket vanskeliggøres det derved at drage Sammenligninger mellem Opgivelserne for de forskellige Aar. Kommercekollegiet har selv haft Øje for dette Forhold og raadet Bod derpaa ved at opstille en Tabel (Tabel 6. S. 472), i hvilken Skibsrejserne er fordelt i 4 Hovedgrupper, alt eftersom Bestemmelsesstedet var en Havn ved Østersøen, Nordsøen, Atlanterhavet eller Middelhavet. For Aarene 1800—01 findes Opgivelserne i Kollegiets Forestillinger til Kongen og meddeler alene Skibsantallet, derimod ikke Drægtigheden; for 1802—04 findes de blandt Tabellerne og giver tillige Underretning om de enkelte Grupperes Læstetal. Da Byernes Fordeling nødvendigvis maa være ret vilkaarlig — f. Eks. af Kanal- og Kattegathavnene —, og det nu er umuligt at danne sig en Forestilling om Kollegiets Fremgangsmaade, vil ethvert Forsøg paa at supplere Listerne med de manglende Læstetal for 1800 og 1801 være ganske haabløst. For Aarene 1805—07 kan det derimod gøres. Østersø- og Middelhavshavnenes Fordeling falder af sig selv. Til Nordsøen er henregnet Kattegathavnene Gøteborg og Marstrand, alle Byerne paa Storbritanniens Østkyst samt Kanalhavnene nord for Linien Dover-Calais (incl.), under Atlanterhavet er opført Byerne paa Storbritanniens Vest- og Sydkyst, Irland og desuden de nordamerikanske Fristater. Sammenligner man de endelige Opgørelser

¹) Skibsfartsstatistiken for Aarene 1800, 1801 og 1803 har tidligere været meddelt i Handels- og Industrie-Tidende 1802 Nr. 25, 1803 Nr. 3 og 4, 1806 Nr. 16 og 17.

Tabel 5. Den dansk-norske Skif

Landet	1800		1801		1802	
	Skibs- rejser	Drægtig- hed	Skibs- rejser	Drægtig- hed	Skibs- rejser	Drægtig- hed
Sverige	21	525	25	727	13	10
Rusland	235	12873½	344	13962	351	10
Det tyske Rige	558	14165	411	6576½	731	10
Preussen	168	7312½	332	10261	545	10
Hansestæderne	"	"	"	"	"	"
Mecklenburg	"	"	"	"	"	"
Fristaten Danzig	"	"	"	"	"	"
Storbritannien og Irland	1651	131801	1133	80070	575	48
Holland	444	24129	219	12117	481	29
Frankrig	587	26610¾	280	13054	514	24
Portugal	148	9319½	141	9830½	164	11
Spanien	550	34424	309	19295	458	32
Italien	127	7451	101	6356½	216	14
Østrig	"	"	"	"	"	"
De 7 græske Øers Republik	"	"	7	587½	"	"
Tunis og Tripolis	"	"	"	"	6	"
Smyrna	"	"	"	"	"	"
De Nordamerikanske Fristater	"	"	"	"	"	"
I alt	4489	268611½	3302	172837	4054	213

* Deraf falder paa de tidligere hollandske Byer, i 1806: 631 Skibe med 32324½ Kommerce

med Tallene i den specificerede Skibsfartsstatistik (Tabel 5), viser de forskellige Uoverensstemmelser. 1805—07 skyldes de Udeladelsen af Skibsrejserne paa Archangelsk¹⁾. Naar Landsopgivelserne 1800—04 viser højere Tal end Tabellen over Sejladsen paa de forskellige Havne, maa Aarsagen derimod være

¹⁾ Sejladsen paa Archangelsk udgjorde:

1800	13	Skibsrejser med 1772½ Kommercælæster
1801	—	—
1802	24	" " 1483½
1803	28	" " 1497
1804	12	" " 999½
1805	29	" " 2767
1806	36	" " 3239
1807	4	" " —

Europa etc. og Nordamerika.

Aar	1803		1804		1805		1806		1807	
	Drægtig- hed	Skibs- rejser	Drægtig- hed	Skibs- rejser	Drægtig- hed	Skibs- rejser	Drægtig- hed	Skibs- rejser	Drægtig- hed	Skibs- rejser
"	"	1	6½	18	315½	90	4515½	123	6830½	
8	7807	238	11131½	783	27675½	952	30707½	227	10990	
6	13634	452	8930½	"	"	"	"	"	"	
10	22817½	631	21783½	627	17367½	170	4499½	644	12075	
"	"	"	"	564	9138½	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	176	2674	
"	"	"	"	"	"	107	4308	8	178½	
36	94382	1048	68767½	1578	111475½	1339	92972½	"	"	
23	17487	460	25229	576	33194½	} 1796 *	} 64311½	} 1166 *	} 52775	
58	11272½	472	22141	555	26577½					
30	8315½	193	13010	193	12618½	234	15131	"	"	
12	14485½	441	27753	425	26302	496	29146	256	14760	
54	15479	143	7677½	225	13247½	290	16152½	173	9732	
"	"	"	"	35	2076	56	3393	59	3856	
"	"	"	"	15	1007	"	"	"	"	
"	"	"	"	1	73	"	"	"	"	
"	"	"	"	4	320	"	"	"	"	
"	"	"	"	15	976½	34	1959½	"	"	
67	205680½	4079	206430	5614	282364½	5564	267096½	2832	113871	

77: 378 Skibe med 19586½ Kommerceløster.

Skødesløshed eller hænge sammen med, at de to Sæt Tabel-
ler ikke helt er udarbejdet paa samme Grundlag.

De nævnte Tabeller giver alene Oplysning om Dan-
mark-Norges europæiske og nordamerikanske Skibsfart. Ved
Siden deraf drev Landet en overmaade indbringende Handel
paa Ost- og Vestindien. Dens Gang og vekslende Skæbne er
i det hele velbekendt og har været Genstand for udførlig
Omtale i den handelshistoriske Litteratur, ligesom der ogsaa
foreligger adskillige talmæssige Opgivelser. I Kommercekolle-
giets Aarsberetninger og dertil knyttede Bilag føjes dog en-
kelte til, som ikke er uden Interesse. For Ostindiens Vedkom-
mende foreligger der 1803—07 detaljerede Oplysninger om
de oversøiske Havne, som var Maalet for de udgaaende Eks-

Tabel 6. Den dansk-norske Skibsfart paa Havne ved Østersøen, Nordsøen, Atlanterhavet og Middelhavet.

Aar	Havne ved Østersøen		Havne ved Nordsøen		Havne ved Atlanterhavet		Havne ved Middelhavet		I alt	
	Skibsrejser	Drægtighed	Skibsrejser	Drægtighed	Skibsrejser	Drægtighed	Skibsrejser	Drægtighed	Skibsrejser	Drægtighed
1800	790	"	1761	"	1247	"	647	"	4445	"
1801	1059	"	1270	"	699	"	393	"	3421	"
1802	1382	39076 $\frac{3}{4}$	1056	69516 $\frac{1}{2}$	1041	64735 $\frac{3}{4}$	574	40042 $\frac{1}{4}$	4053	213371 $\frac{1}{4}$
1803	1690	34238 $\frac{1}{4}$	1402	90116 $\frac{1}{4}$	741	49631 $\frac{3}{4}$	534	34256 $\frac{1}{2}$	4367	208242 $\frac{3}{4}$
1804	1260	37536 $\frac{3}{4}$	1325	78674 $\frac{1}{4}$	995	61762	499	28457 $\frac{1}{4}$	4079	206430
1805	1890	48407 $\frac{3}{4}$	1547	98099 $\frac{1}{2}$	1432	88912 $\frac{9}{16}$	716	44177 $\frac{1}{4}$	5585	279597 $\frac{1}{8}$
1806	1780	46547 $\frac{1}{3}$	1785	105930 $\frac{1}{2}$	1169	65665 $\frac{1}{2}$	794	45714 $\frac{1}{4}$	5528	263857 $\frac{7}{8}$
1807	1307	32507 $\frac{1}{2}$	460	23506	535	26980	526	30877	2828	113870 $\frac{1}{2}$

peditioner, 1803—04 tillige om Egnene, hvorfra de vendte tilbage. Da disse Specialmeddelelser udelukkende har Eksemplets Værdi og desuden benyttes andetsteds, medtages de ikke i Tabel 7. Det samme gælder Oplysningerne om, hvor mange Skibe der 1800—02 anløb henholdsvis St. Croix og St. Thomas eller dem begge.

Tabel 7. Den dansk-norske Skibsfart paa Ost- og Vestindien.

Aar	Udsendte Ekspeditioner til Ostindien		Hjemkomne Ekspeditioner fra Ostindien		Udsendte Ekspeditioner til Vestindien	
	Skibsrejser	Drægtighed	Skibsrejser	Drægtighed	Skibsrejser	Drægtighed
1800	18	"	13	"	66*	"
1801	15	2505	9	1607	24	"
1802	8	1597	15	1791	80	"
1803	21	3083 $\frac{1}{2}$	15	2914	66	5969
1804	21	3076 $\frac{1}{2}$	13	2114	100	9372
1805	21	3042	22	3475	87	7812 $\frac{1}{2}$
1806	10	1808	"	"	75	7069
1807	7	1320	"	"	40	3878

* Deraf gik dog de 10 til ikke-danske Kolonier.

IV.

Norges Udførsel af Trælaster og Fiskevarer.

Uagtet det allerede i 1797 var bleven Kommercekollegiet befalet Aar for Aar at opstille samlede statistiske Beregninger over Landets Ind- og Udførsel, har det dog utvivlsomt betragtet denne Opgave som altfor vanskelig. Bortset fra lejlighedsvisse Bemærkninger om Landets Kornudførsel har det i Aarenes Løb nøjedes med at tilvejebringe nøjagtige og fuldstændige Oplysninger om Norges Udførsel af Trælaster og Fiskevarer. Da ethvert statistisk Bidrag til Oplysning om Statens Erhvervsliv i disse Aar har sin Betydning, meddeles de i det følgende¹). For begge Varegrupper Vedkommende giver Materialet Oplysning saavel om Omfanget af Udførslen fra de enkelte norske Byer som om de Kvanta, der fordeltes i Udlandets forskellige Sæstæder. Opgivelserne — meddelt i Skibsladninger og disses Størrelse i Kommercelæster — giver ikke Anledning til mange Kommentarer. Skønt det ikke udtrykkelig bemærkes, har det utvivlsomt været Kommercekollegiets Hensigt at gøre Rede for den hele Udførsel og ikke alene for den Del, som sendtes ud af Landet paa Skibe under dansk Flag. Ligesom Tilfældet er med de øvrige Tabeller, kan man prøve Sammenregningernes Holdbarhed og rette eventuelle Fejl, men maa ellers stole paa Kommercekollegiets og dets Hjemmelmænds Paalidelighed. Med Hensyn til Beregningerne, der er opstillet paa Grundlag af Landene, hvortil Varerne udførtes, gælder væsentlig samme Bemærkninger, som anført ved Omtalen af Statens Skibsfart. De enkelte udenlandske Byer anføres, 1800—02 og 1804—07 efter Landene, de tilhørte, 1803 mellem hverandre i alfabetisk Orden. I Tabellen for dette Aar er Fordelingen derfor foretaget af Udgiveren.

Med Hensyn til Trælaster-Statistiken (Tabel 8) er der følgende at bemærke. Under Tyskland opføres: 1800 Emden, 1801 Lübeck og Pappenburg, 1802 Mecklenburg og Oldenburg, 1803

¹) Tallene paa Norges Udførsel af Fiskevarer og Trælaster i Aarene 1800—02 har været meddelt i Handels- og Industrie-Tidende 1802 Nr. 10, 91 og 92 samt 1803 Nr. 100 og 101.

Tabel 8. Norges
a. Efter

Byen	1800		1801		1802	
	Ladningernes Antal	Sammes Beløb i Komm.-læster	Ladningernes Antal	Sammes Beløb i Komm.-læster	Ladningernes Antal	Samme Beløb i Komm.-læster
Frederikshald	60	3983	46	3087	59	359
Frederiksstad	83	7872½	58	5178	75	67½
Moss	"	"	"	"	"	"
Kristiania	258	21883	192	16578½	240	1320
Drammen	327	27413	140	11316	271	259½
Holmestrand	20	1696½	38	2570½	42	374
Tønsberg	7	341	11	1101	17	146
Laurvig	22	1398	23	1733½	24	193
Sandefjord	"	"	"	"	"	"
Sand (?)	"	"	"	"	"	"
Langesund	31	2710	15	1249½	3	14
Kragerø	69	4848	40	2862	56	373
Østerrisør	77	3837½	53	2430½	77	383
Arendal	94	5462	83	4401	131	587
Kristianssand	155	6678½	116	6072	239	1183
Mandal	47	2145	36	1523	67	312
Farsund	"	"	"	"	1	30
Flekkefjord	13	411½	10	366½	12	29½
Stavanger	11	425½	13	519	23	87½
Bergen	33	863½	22	560½	31	82½
Molde	"	"	"	"	"	"
Kristianssund	"	"	"	"	2	64
Trondhjem	76	4194	65	4596½	125	947½
I alt.....	1383	96162½	961	66145	1495	96791
b. Efter Landene, hv						
Landet						
Danmark	"	"	"	"	36	1170
Sverige	"	"	1	88	2	45
Det tyske Rige	27	1137	3	131	2	34
Preussen	"	"	11	265½	12	262
Ostfriesland	"	"	"	"	"	"
Zevenland	"	"	"	"	"	"
Pappenburg	"	"	"	"	"	"
Oldenburg	"	"	"	"	"	"
Havne ved Nordsøen ...	"	"	"	"	"	"
Storbritannien og Irland.	1120	78935½	770	56893½	1044	71440
Holland	145	10938½	92	5008	216	15403½
Frankrig	66	2909	70	3201½	159	7300½
Portugal	1	61½	2	120½	4	198
Spanien	6	254½	7	284	16	760½
Havne ved Middelhavet.	2	90½	3	193	"	"
Italien	"	"	"	"	"	"
Algier, Tunis etc.	"	"	"	"	1	127
Ubestemte	"	"	"	"	"	"
I alt.....	1367	94326½	959	66185	1492	96741½

Tabel 9. Norge
a. Efte

Byen	1800		1801		1802	
	Ladningernes Antal	Sammes Beløb i Komm.-læster	Ladningernes Antal	Sammes Beløb i Komm.-læster	Ladningernes Antal	Sar Bel Kori læs
Frederikshald	"	"	"	"	1	
Frederiksstad	"	"	1	30	"	
Arendal	"	"	"	"	3	
Kristianssand	"	"	2	123	3	1
Mandal	4	79	"	"	6	1
Farsund	2	47	"	"	14	2
Flekkefjord	"	"	"	"	1	
Stavanger	"	"	10	219	30	6
Sogndal	"	"	"	"	"	
Bergen	269	9629	212	6988	326	105
Molde	"	"	"	"	"	
Kristianssund	8	458½	"	"	5	1
Trondhjem	20	1047½	24	1129	22	11
I alt.....	303	11261	249	8489	411	132
b. Efter Landene, h						
Landet						
Danmark	"	"	"	"	46	104
Sverige	"	"	7	259½	19	52
Havne ved Østersøen...	83	2449½	"	"	"	
Rusland	"	"	8	278½	6	18
Det tyske Rige	"	"	69	1866	66	189
Preussen	"	"	12	282½	37	134
Danzig	"	"	"	"	"	
Storbritannien og Irland	"	"	22	448	51	125
Holland	71	2125½	56	1963	64	197
Frankrig	42	1354	26	855	30	78
Portugal	"	"	"	"	"	
Spanien	37	1434½	16	578½	38	137
Havne ved Middelhavet.	12	725½	"	"	"	
Italien	52	3067	33	1950½	53	291
Madeira	2	41	"	"	"	
Ubestemt	"	"	"	"	"	
I alt.....	299	11197	249	8481½	410	132

—7 mangler denne Rubrik helt. Preussen omfatter 1801—02 Emden, 1803 Emden og Ostfriesland, medens 1804—05 Ostfriesland med Emden, Jevenland, Pappenburg og Oldenburg anføres som selvstændige Lande. 1806—07 er de alle, ogsaa Emden, henregnet til Holland. I Frankrig er 1800 indbefattet de tidligere belgiske Byer, uagtet Kommercekollegiet i dette Aar har opført dem for sig.

Den tilsvarende Tabel over Fiskeudførslen (Tabel 9) volder lignende Bryderier. Af de tyske Byer regnes Colberg og Stettin 1801 og 1804—06 til det tyske Rige, 1802—03 til Preussen. Emden opføres 1801—03 under Preussen, 1804—05 under det tyske Rige, 1806 under Holland. Danzig nævnes 1800—04 under Preussen, 1806 som selvstændig. Pillau findes omtalt 1802 under Rusland, 1807 under Preussen. Vliessingen er 1806 opført under Frankrig, ellers under Holland. Madeira nævnes for sig 1800, de øvrige Aar under Portugal. „Middelhavet“ og „Østersøen“ er selvstændige Rubrikker 1800 og 1805—07, men er 1801—04 opført under henholdsvis Italien og Sverige.

Selvfølgelig skulde de samlede Opgørelser stemme overens indenfor hvert af de to Sæt Tabeller. Som det ses, findes der dog i Opgivelserne over Trælastudførslen nogle ubetydelige Afvigelser 1800—03 i Oversigten over Fiskeudførslen 1800—02.