

# DEN DANSKE OSTINDIE- OG KINAHANDEL

*Af*

KNUD KLEM

Det 14.—16. Aarh. er de store Opdagelsers Tid. I denne Periode udvikledes Kendskabet til Verden i en vældig Grad. Italienerne og Portugiserne lagde for med Opdagelsen af de kanariske Øer, Madeira og Azorerne i første Halvdel af det 14. Aarh. Navnlig betegner den portugisiske Prins Henrik Søfarerens imponerende Initiativ en vældig Indsats. Under ham breder Kendskabet sig videre langs Afrikas Vestkyst. Det var Indien der var det store Maal. Faa Aar efter den store Foregangsmands Død naaede Bartholemeo Diaz i 1488 Afrikas Sydspids. I Erkendelsen af Opdagelsens Værdi og i Fortrøstningen om snart at naa frem til Maalet kaldte man Stedet Kap det gode Haab, og endelig lykkedes det i 1498 Portugiseren Vasco da Gama at naa frem til Kalikut i Forindien. Samtidig virkede Spanierne med Energi. Columbus naaede i 1492 Amerika — iøvrigt ogsaa i Haabet om at komme til Indien —, andre fulgte efter ham og koloniserede i Syd- og Mellemamerika. I en kort Periode blomstrede Spanien og Portugal, mægtige Rigdomme i ædle Metaller førtes til disse Lande, men da ingen af dem formaaede at udvikle et velunderbygget Handelsliv, blev det Hollændere og Englændere, som drog Nytten af de store Fremskridt.

Opdagelsernes Tid betegner en vældig Ændring og Udvikling af de europæiske Nationers økonomiske og kommercielle Liv. Indiens og Kinas Produkter naaede lettere og billigere frem til det europæiske Marked, og den stærke Import af ædle Metaller lettede Overgangen fra Naturaløkonomi til Penge-

økonomi, som var en Forudsætning for Erhvervslivets Udvikling. I de første Aar af det 17. Aarh. stiftedes i Holland og England de berømmelige ostindiske Kompagnier, og rundt omkring i Landene rettedes Købmændenes Opmærksomhed mod den nye søgaaende Storhandel.

I Norden var Danmark—Norge den førende Stat, Frederik II anerkendtes som Herskeren over Nordhav og Østersø. Som Udtryk for denne Magtfuldkommenhed rejstes Kronborg Slot i Aarene 1574—85, og hans Efterfølgers kendte maritime og kommercielle Interesse blev af stor Betydning for Udviklingen af det danske Handelsliv og for vort Lands Udnyttelse af de store Muligheder, som nu frembød sig for den internationale Handel.

Som den store søfarende Nation havde Danskerne allerede i Opdagelsestidens ældre Periode deltaget i de søgaaende Togter. Opmærksomheden havde dog især været rettet mod de nordlige Farvande i Danmark—Norges Nærhed. Under Christian I sendtes Søfarerne Diderik Pining og Hans Pothorst i 1470-erne til Ishavet. Det skete i Forstaaelse med Portugiserne og med portugisisk Deltagelse. Vi kender kun lidet til denne Færd, men det er sandsynligt, at man under dette Tøgt anløb Grønlands Østkyst, og det er endog muligt, at de to gæve Skippere naaede helt over til Østkysten af Amerika, som saaledes muligvis er opdaget af Nordboer 20 Aar før Columbus. Der kom dog ikke noget praktisk Resultat ud af disse Anstregelser. Under Frederik II og Christian IV foretoges en Række Ekspeditioner til Nordhavet, der havde til Opgave dels at hævde Rettigheden til Herredømmet over Grønland, dels at foretage den saakaldte Nordvestpassage, hvorved man haabede at finde en lettere Vej til Ostindien. Disse Bestræbelser afsluttedes med Jens Munks berømmelige og heltedmodige men resultatløse Tøgt i 1619—20 til Hudson Bugten.

Da det saaledes ikke lykkedes ad en nordlig Passage forud for andre Nationer at naa Ønskernes Maal Indien, slog ogsaa Danskerne ind paa den mere regulære Vej Syd om Afrika, og nu naaede man snart virkelige Resultater. Christian IV var en ivrig Tilhænger af de merkantilistiske Handelsprinciper. Især

stræbte han at udvikle dansk Erhvervsliv gennem Oprettelsen af en beskyttet Industri og ved Grundlæggelsen af Handelskompagnier, der fik Privilegium paa Handel paa et bestemt afgrænset Omraade, og blandt hans forskellige Kompagnier spillede det ostindiske en meget stor Rolle.

Oprettelsen af et dansk ostindisk Kompagni var imidlertid en saare vanskelig Opgave. Dels manglede det danske Samfund de store Kapitaler, der var nødvendige for Udrustelsen af Skibe i Farten paa Ostindien, dels savnede man naturligvis foreløbig ganske Erfaringer for Paabegyndelsen af en saadan Fart. Endelig stod man jo ogsaa paa bar Bund derved, at Danmark ikke ejede nogen Besiddelse i Ostindien.

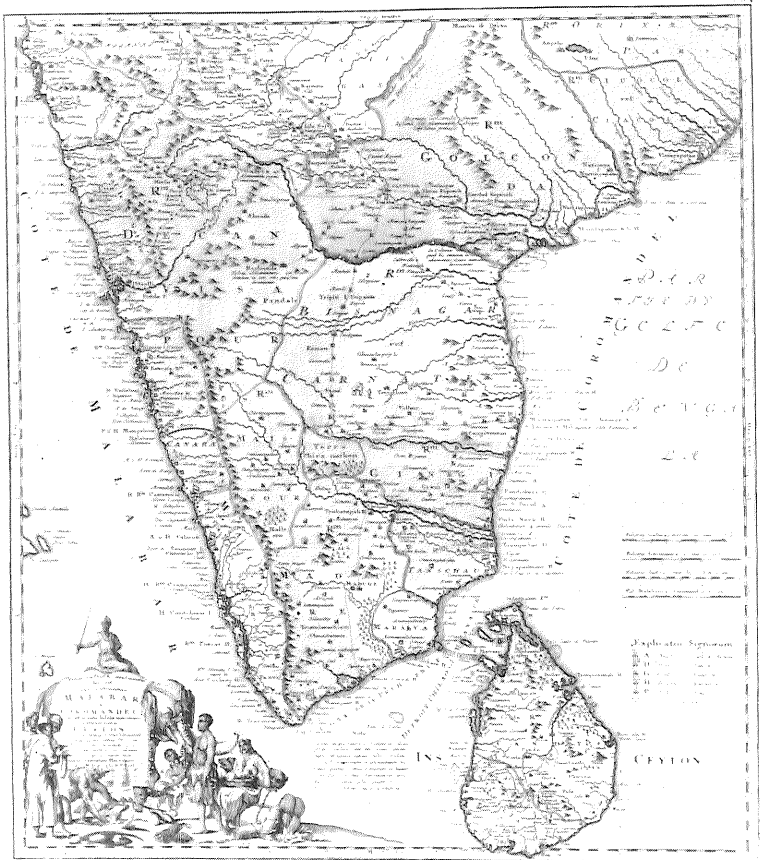
Det var Tanken at søge oprettet en Forbindelse med Koromandelkysten paa Forindiens Østkyst. I 1615 el. 1616 kom en Hollænder Roland Crappé til København. Han var kendt med Ostindiehandel og havde vistnok inden sin Ankomst til Danmark Forbindelse med Fyrsten af Tanjore og med Kejseren af Ceylon. Han opfordrede de københavnske Handelsmænd og de i Hovedstaden boende Hollændere til at interessere sig for Ostindiehandelen. Ved Crappés Hjælp og muligvis ogsaa paa hans Initiativ oprettedes d. 17. Marts 1616 et ostindisk Kompagni. Kongen indskød personlig et større Beløb i Kompagniet og stillede et betydeligt Laan til dets Raadighed, ligesom han ivrigt opfordrede andre til Deltagelse; bl. a. rettede han Opfordring til Købstædernes Magistrater, til Lensmændene og til Professorerne i København om at gøre Indskud. Kompagniet fik Privilegium for 12 Aar paa Handelen med Ostindien, Kina og Japan. I Spidsen for Kompagniet stod en Præsident, der dog kun havde nominel Betydning, idet Kongen dertil udnævnte sin femaarige, uægte Søn Christian Ulrich Gyldenløve. Ledelsen besørgedes iøvrigt foreløbig af 9 Forvaltere, der skulde lønnes med en Provision af 2 % af Varernes Værdi. Først naar der var et Overskud paa 15 % skulde Interessenterne have Udbytte i Forhold til deres Indskud.

Inden Udrustningen af de første Skibe var tilendebragt, ankom endnu en Hollænder til København. Hans Navn var Marcellis de Boshouwer. Han havde været i det hollandske ost-



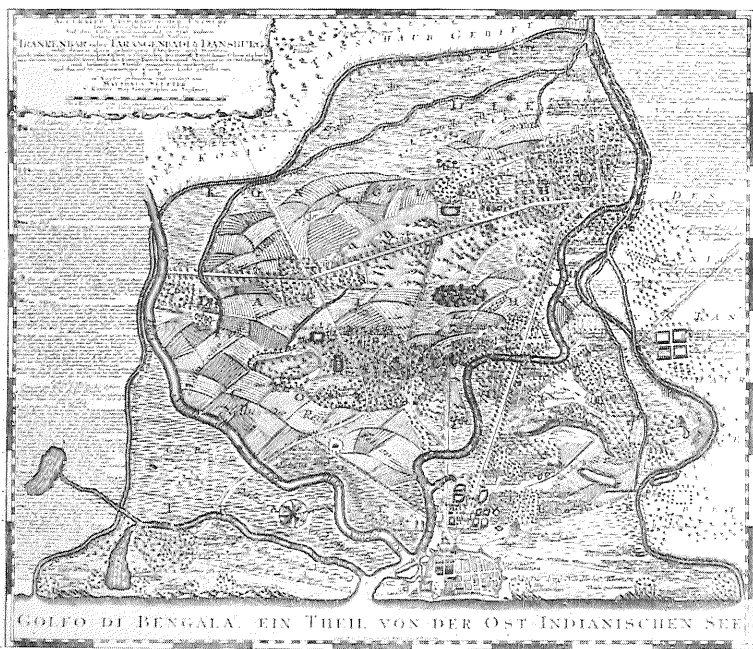
*Illustri Generoso Domino Oveo Gjedde Dno de  
 Tommerup Equiti Aurato Regni Danicæ Thalassiarcho &  
 Senatori. Ser: Reg: Maj: Praefecto Helsingburgensi:  
 H. Hædelwegh sculp. et cura Gm. gr. R. D.*

Stik af Alb. Haelwegh efter Maleri af Abr. Wuchters:  
 Portræt af Rigsadmiral Ove Gjedde (1594—1660).  
 Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.



Kobberstukket Kort over Ostindien. 1733.  
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

indiske Kompagnis Tjeneste, havde opholdt sig paa Koromandelkysten og havde desuden været paa Ceylon, hvor han havde faaet et Forbund i Stand mellem Kejseren, Cenerat Adassin, og det hollandske Kompagni. Siden var han indtraadt i Kejserens Tjeneste. Kejseren sendte ham i 1615 til Europa for at skaffe væbnet Hjælp mod Portugiserne, som var blevet for nærgaende overfor Kejseren. Da Boshouwer ingen Hjælp kunde faa ud af Hollænderne, tog han til Danmark, hvor han i November 1617 fik Forbindelse med Christian IV, der straks



Kobberstukket Kort over Kolonien Trankebar. Ved Matthæus Seutter,  
Augsburg. 18. Aarh.  
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

interesserede sig for ham og sluttede en Overenskomst med ham, i hvilken Kongen lovede at udruste Orlogsskibet „David“ og medgive ham 250 velbevæbnede og veluddannede Soldater.

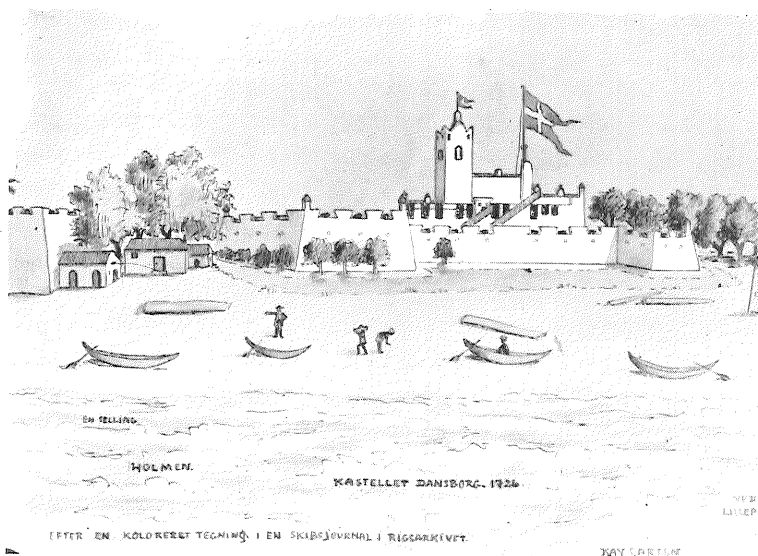
I August 1618 sendtes Crappé paa Jagten „Øresund“ afsted til Ceylon for at meddele Kejseren den Overenskomst, som var sluttet med Boshouwer, og i November samme Aar afgik Hovedeskadren. Den anførtes af den 24-aarige danske Adelsmand Ove Gjedde og bestod af fire Skibe: Orlogsskibene „Elefanten“ med Gjedde om Bord, „David“ med Boshouwer og Kompagniskibene „Christian“ og „København“. Boshouwer vilde ikke indordne sig under Ove Gjedde og udskilte sig ved Kap det gode Haab fra Eskadren for at komme først til Ceylon. Han døde dog under Overfarten, og da Gjedde i Maj 1620 naaede Ceylon, kom det for Dagen, at Boshouwer var en Svindler. Kejsere-

ren, der paa dette Tidspunkt ikke længere havde Brug for den europæiske Hjælp, vilde ikke anerkende Overenskomsten, men det lykkedes dog alligevel Gjedde at opnaa en ny Traktat, efter hvilken Trinkomali paa Ceylon blev overladt til den danske Konge samtidig med, at der opnaaedes vigtige Handelsprivilegier.

Ogsaa Crappé havde været uheldig. Under sin Overfart var han ved Ceylon kommet i Strid med Portugiserne og havde mistet sit Skib, men han havde dog opnaaet Forbindelse med Trankebar. Crappé og Ove Gjedde sejlede da videre hertil, og det lykkedes da at opnaa Overenskomst med Najken af Tanjore om Overladelsen af Trankebar og nærmeste Landomraade til Danmark. I den nye Koloni begyndte man straks paa Opførelsen af Fæstningen Dansborg, der i Tidens Løb blev en meget vigtig Fæstning til Beskyttelse af de danske Handelsinteresser i det Fremmede. Ved Ove Gjeddes Hjemrejse blev Crappé i Trankebar som Guvernør. Han tog dog snart efter hjem igen, men blev paany i 1622 sendt til Ostindien. I 1629 kaldes han Kongens General i Ostindien. 1637 rejste han paany til København, hvor han forblev til sin Død nogle Aar senere. Ogsaa i København virkede han dog i Kompagniets Tjeneste, idet han i 1639 blev en af dets tre Direktører i København. Af de øvrige Direktører i denne Periode skal nævnes den fra Hamborg indvandrede Johan Braem, der var en af Tidens dygtigste Handelsfolk, og som stod i livlig Handelsforbindelse med den danske Konge. Andre var Borgmester Jakob Mikkelsen og den helsingørske Købmand Villum Leiel.

Ogsaa Danmark var nu blevet et Koloniland. Forbindelsen med Ceylon blev hurtigt afbrudt, men Trankebar kom i to Aarhundreder til at spille en vigtig Rolle i dansk Erhvervsliv, omend af vekslende Betydning. I de første Aar gik Handelen udmærket, dog under stor Konkurrence med Hollændere og Portugisere, men i Christian IV's senere Aar vanskeliggjorde Krigsforholdene i høj Grad den ostindiske Handel, der svandt ind til intet, og i 1650 blev Kompagniet paa Rigsraadets Forslag helt ophævet.

Frederik III gjorde forgæves Forsøg paa at udruste Skibe



Farvelagt Tegning: Kastellet Dansborg 1726. Kopi ved Kay Larsen  
 efter Original i Rigsarkivet.

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

til Ostindien. Trankebar forblev dog stadig i dansk Besiddelse. Guvernøren var i denne Periode Eskild Andersen Kongsbakke. Paa Initiativ af Cort Adeler udsendtes i Oktober 1668 Orlogsskibet „Færø“, og da det efter en vellykket Rejse i September 1670 vendte hjem med en rig Ladning, lykkedes det i November 1670 at faa oprettet et nyt ostindisk Kompagni. Dets første Direkør blev Cort Adeler. Blandt dets mange fornemme Deltagere var Griffenfeld, der som Tak for den Umage han havde haft med Oktrojens Udstedelse blev indskrevet som Deltager for et Beløb af 1000 Rdlr., hvad der iøvrigt senere kom ham til megen Skade, idet dette Forhold optoges i Anklagen mod ham i den store Retssag, som medførte hans Fald.

Dette nye Kompagni havde nær Tilknytning til Søetaten. Herfra fik man Udrustning og Mandskab, og Skibene var gerne ældre Orlogsskibe med Navne som „Færø“, „Mageløs“, „Oldenborg“, „Haabet“ og „Christianus Quintus“. Handelen gik udmærket og rige Ladninger hjemkom. Skønt Skibene naturlig-



vis nu og da var udsatte for Uheld med Forlis og Brande, blev Kompagniet dog i det store og hele forskaanet for større Uheld, og Udbyttet var tilfredsstillende. Men ogsaa for dette Selskab varede den gode Tid kun kort. Endnu i de første Aar af det 18. Aarh. var Forholdene gode, men under den langvarige store nordiske Krig forværredes Tilstandene igen. Kompagniet maatte overlade Virksomheden til et privat Selskab, men ogsaa dette fik Vanskeligheder og maatte i 1725 indstille Virksomheden. Kompagniet bestod dog endnu, og der gjordes ogsaa Forsøg paa at tilføre det ny Kapital. Der var Planer fremme om at starte en Filial af Kompagniet i Altona ved Hjælp af Penge udefra. Maaske kunde dette være ført igennem med Held, men Sagen maatte af politiske Grunde falde, idet Holland og England satte sig imod en saadan Konkurrence. En ny Oktroj for det gamle Kompagni udstedtes i 1727, men Forsøget mislykkedes, og i 1729 frasagde Kompagniet sig sin Oktroj og indstillede helt Virksomheden.

Det hævdes, at Uenighed og Misundelse mellem de interesserede var en vigtig Aarsag til Kompagniets Fald. Der var i Virkeligheden ogsaa store Muligheder for en Fornyelse af Handelen. Chancerne laa i en Udvidelse af Markedet, saaledes at man ikke indskrænkede sig til at hente Varene i Ostindien, men ogsaa inddrog Kina under sin Interessesfære. Det kinesiske Marked var efterhaanden blevet aabnet for den europæiske Handel. Portugiserne var allerede begyndt i det 16. Aarh., og i det 17. Aarh. fulgte Hollændere og Englændere efter. Ogsaa danske Købmænd havde Tid efter anden drevet Handel paa Kina. Denne nye Handel foregik praktisk talt udelukkende fra Kanton, som de kinesiske Herskere havde aabnet for Europæerne. Fra Kina hentede man Laksager, Silkestoffer og andre Kineserier, som kom paa Mode i de højere Kredse, og ikke mindst spillede den kinesiske Te en stor Rolle, og der oparbejdedes efterhaanden et betydeligt Marked i Europa for de kinesiske Luksusvarer. I 1729 — samme Aar som det ostindiske Kompagni indstillede sin Virksomhed — henvendte Bremeren Peter Baker sig til Frederik IV med Forslag om at aabne Handel paa Kanton. Baker paapegede „hvorledes andre europæiske

Nationer mange Aar efter hinanden meget profitabelt har trafikeret og handlet paa Canton“ og mente „at saadant Negotium med ikke mindre Fordel vilde kunne drives fra København.“ Kongen gik ind paa Tanken, og ved Reskript af 21. Sept. 1729



Figur i Ler: Portræt af Superkargo Peter van Hurk (ca. 1697—1775).  
Udført i Canton 1731.  
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

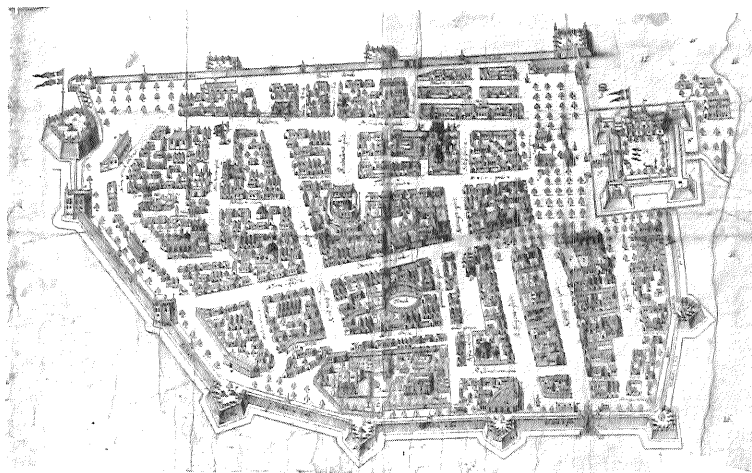
udnævntes Peter Baker til Leder af et Foretagende, der med to Skibe skulde forsøge denne Handel indledet. Frederik IV oplevede imidlertid ikke at se Resultatet af dette nye Initiativ. Samme Dag, som det første af Skibene, Orlogsskibet „Kronprins Christian“, varpedes udenfor Bommen paa Udfærden mod Kina, d. 13. Okt. 1730, afgik han ved Døden i Odense.

Kongens Tillid havde dog ikke været forgæves. Det andet af Kinaskibene, „Den gyldne Løve“, naaede ganske vist ikke sit Bestemmelsessted, idet det forliste paa Udrejsen, men „Kron-

prins Christian's Togt blev overmaade vellykket. Det er beskrevet saavel af Skibets 4. Styrmand, Kadetten Tobias Wiegandt, en Sønesøn af den bekendte københavnske Købmand Wiegandt, som af Skibspræsten Johan Henrik Huusmand. Skibets Fører var en Søofficer, Kommandørkaptajn Michael Tønder, flere af Officererne var ligeledes tilknyttet Søetaten. Foruden de nævnte Beskrivelser har vi et meget interessant Minde om den berømmelige Færd. En Række af Skibets Officerer, saavel de navtiske som de til Negotien knyttede, lod sig ved Ankomsten til Kina portrættere af en kinesisk Kunstner i Kanton. Resultatet af hans Arbejde, en Række Lerbuster af realistisk Karakter og utvivlsomt alle vellignende, indgik senere i det kongelige Kunstkammer, hvorfra de via Nationalmuseet er kommet til Handels- og Søfartsmuseet.

Kinarejsen varede ca. 20 Maaneder, og Opholdet i Kina havde strakt sig over 5 Maaneder. 27. Juni 1732 kom „Kronprins Christian“ paany til København efter en vellykket Rejse, under hvilken man kun havde mistet 11 Mand, hvad man ansaa for et ringe Tab. Rejsen indbragte et vældigt Udbytte. Medvirkende til det gode Resultat havde vel ogsaa været, at man havde søgt sagkyndig Assistance ved Indkaldelsen af den hollandske Købmand Peter van Hurk, der fulgte med Skibet som „Prima Supercargo“. Under dette Togt var et nyt Kompagni blevet dannet. Det stiftedes d. 12. April 1732 og kaldtes Asiatisk Kompagni af Hensyn til, at dets Handelsinteresser omfattede Kina saavel som Ostindien. van Hurk blev Medstifter af Selskabet, i hvilket han var Hovedparticipant 1732—45. I Perioden fra 1745—54 var han Direktør i Kompagniet. Han fik desuden den Forbindelse med dansk Kolonivæsen, at han gennem sit Ægtskab med en Fabritius blev Stedfar til den senere bekendte Guvernør Abbestee i Trankebar.

Det nye Kompagnis Oktroj blev givet paa 40 Aar. Det fik Eneret paa Handelen paa Ostindien og Kina, fik overladt Byen Trankebar med Fæstningen Dansborg, fik Toldbegunstigelser, Frihed for Øresundstold etc. og var saaledes i det hele taget et højst begunstiget Foretagende. Aktiekapitalen var paa 100.000 Rdlr. fordelt paa 400 Aktier à 250 Rdlr. De fleste af disse



Haandtegnet Kort over Byen Trankebar med Fæstningen Dansborg.  
 Udført i 1733 af Premierløjtnant Gregers Daa Trellund.  
 Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Penge medgik til Overtagelsen af det gamle Kompagnis Ejendomme, saaledes at der blev forholdsvis faa Penge til Udrustningen af Skibene. Der oprettedes derfor et løbende Fond, hvori Interessenterne efter Behag kunde indskyde Beløb til Gennemførelse af de enkelte Ekspeditioner, ligesom andre udenfor Interessenternes Kreds kunde gøre det samme.

I København havde Kompagniet sit Domicil i Strandgade paa Christianshavn. Her opførte den bekendte Arkitekt Philip de Lange i 1739 det smukke Kompagnihus, der endnu er en af Christianshavns skønneste Bygninger. Det er i fornem Palæstil bygget i streng Symmetri. Det af høje Pilastre indrammede Midterparti krones foroven af den smukke afrundede Fronton, der meget apropos bærer en Fremstilling af Merkur og Neptun. Indenfor Hovedetagens høje sandstensindrammede Midtervinduer laa Kompagniets Mødesal, der blev Rammen om mangen stormfuld Generalforsamling gennem Selskabets hundreedaarige Levetid. I 1781 opførtes den nordlige Tvillingbygning paa den anden Side af Porten mod Strandgade. Skønt denne Bygning kun rummede Spantehus og Magasiner,

fik den dog af Hensyn til Symmetrien den samme Facade som Administrationsbygningen. Træder man gennem Porten ind paa Pladsen, ser man endnu „Kompagniets Grav“, ved hvis Bolværker de gamle Ostindie- og Kinafarere laa fortøjede under Udrustning, eller naar de vendte hjem rigt ladede med Østens herlige, eftertragtede Varer. Paa Pladsens nordlige Side ligger endnu det af Eigtved i 1748 opførte, prægtige, høje Pakhus med de talrige Kviste, der foroven er forsynet med Hejseværk til Varenes Ophejsning. Til Pladsen hørte ogsaa Skibsværft med Kran og Skibsbedding, paa hvilke Skibe byggedes for Kompagniets egen Regning af en Stab af Haandværkere. I Østen omfattede Aktiverne foreløbig Byen Trankebar. Det var ikke nogen helt lille By. Dens mange Gader med de gammelkendte Navne som Dronningensgade, Kongensgade, Nørregade, Vestergade, ja endog Vimmelskafet, omfattede talrige Bygninger, den rummede flere Kirker, Guvernementshus etc., og den var omsluttet med Volde og Bastioner, som Led i hvilke den betydelige Fæstning Dansborg hævede sine Taarne og Tage over Byens øvrige Bebyggelse.

Asiatisk Kompagni fik som sagt Eneret paa al Handel mellem det dansk-norske Monarkis europæiske Omraader og Ostindien og Kina, og til Ostindien regnedes alt, hvad der laa Øst for Kap det gode Haab. Alle Ladninger skulde saavidt muligt indbringes til København — denne By blev jo i høj Grad begunstiget i den merkantilistiske Periode. I Hovedstaden skulde Varerne sælges ved offentlig Auktion, hvorefter der til Statskassen skulde betales et Beløb af 2 % af Auktionsprisen i Told. Kompagniets Skibe maatte føre Splitflag, Gøs og Vimpel, hvad der iøvrigt af Hensyn til Kapere og Sørøvere ogsaa var tilladt private Redere, hvis Skibe gik i lange oversøiske Farter. Endvidere maatte Kompagniet afslutte Alliancer, forhandle med de indiske Regeringer, evt. føre Krige til Handelens Beskyttelse, anlægge Fæstninger, Faktorier etc. Efter nogle Aars Forløb udvidedes Besiddelserne i Ostindien. I 1755 erhvervedes Kolonien Frederiksnagore eller Serampur ved Calcutta i Bengalen, ligesom der oprettedes forskellige andre indiske Loger. I 1756 indledede man en Kolonisation af Nicobarøerne i det indiske Ocean.



Blyantstegning, signeret V. H. : Asiatick Kompagnis Bygninger i  
 Strandgade paa Christianshavn.  
 Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Skønt Besiddelsen heraf fastholdtes indtil 1848, fik den dog aldrig nogen Betydning og voldte kun Besvær, da de klimatiske Forhold hindrede en ordentlig Udnyttelse af denne Koloni.

Handelen paa Ostindien og Kina florerede imidlertid i høj Grad i denne Periode. I de 40 Aar under den første Oktroj hjembragtes Ladninger til en Værdi af 40 Mill. Rdlr. Kun en Fjerdedel heraf forbrugtes i Landet selv, mens der eksporteredes for et Beløb af 30 Mill. Rigsdaler, hovedsagelig over Lybæk til Tyskland, saaledes at Kompagniets Udenrigshandel betød Landets største Eksportsats. Kinahandelen var den mest indbringende Del af Virksomheden, dels paa Grund af den stærke og stadigt stigende Efterspørgsel efter kinesiske Varer, dels fordi den ostindiske Handel var stærkt tynget af de store Udgifter, der var forbundne med Opretholdelsen af Etablissementerne i Indien. Der udsendtes ogsaa i denne Tid flest Skibe til Kina. Under Frederik V's 20-aarige Regeringsperiode fra 1746—66 var der 38 Skibsekspeditioner til Kina mod 27 til Indien. Som Helhed var ogsaa Fortjenesten god. Paa enkelte Ekspeditioner kunde der tjenes op til 58 %, og man kan regne med, at Kompagniet ved Auktionerne opnaaede en Gennemsnitspris, der var 3 Gange saa høj som Indkøbsprisen.

Kongens Bevaagenhed overfor Kompagniet betød meget for dettes Virksomhed. Dets hele Arbejdsforhold var afhængig af den enevældige Konge. Han var Giveren af dets Oktroj, han lod sine Orlogsskibe konvojere Kompagniskibene til Beskyttelse mod Kapere og Sørovere, undertiden helt nede fra Afrikas Vestkyst; af disse og mange andre Grunde var Kompagniet interesseret i at staa sig godt med kongelig Majestæt. Det var derfor naturligt, at Interessenterne gerne vilde vise deres Erkendtlighed overfor deres kongelige Velynder. Da Frederik V havde sluttet Kontrakt med den franske Kunstner Saly om Udførelsen af en Rytterstatue af Kongen, foreslog Kompagniets Præsæs, Kongens gode Ven Grev A. G. Moltke, paa Generalforsamlingen i April 1754, at Selskabet i Taknemlighed for „de højkongelige store og uskatterlige Velgerninger, der allermildest var blevet bevist det til Negotiens Flor og Udbredelse“ skulde lade denne Rytterstatue støbe og opstille paa Amalien-

2094



## Underkrevne Directeurer

for det Asiatiske Actieselskabs Lønning  
 Asiatiske Compagnie som hermed vederbyr at  
He Capitain og Regimentskvartermester  
Friederich Wilhelm Bartholin  
 er Interessent i benævnte Compagnie. Fordi for en Tid siden  
 er en Tve Tusinde Aatte Hundrede Doel i benævnte Compagnie  
 og udgjør 50 Rdlle. somer Fem Hundrede Sjogeldige Lønning  
 Courant. Thi endvidere benævnte He Capitain og Regi-  
mentskvartermester F. W. Bartholin  
 eller hvem dette Actiebrev med Bette skandshverer for en  
 Interessent i benævnte det Kongelige Actieselskabs Lønning  
 Asiatiske Compagnie og skal være delagtig som Bæter  
 sandtan Capital i benævnte Compagnies Skatter og Effecter  
 inden og uden Europa. hævende og tilkomme, jaavelst og  
 i alle benævnte Compagnie ved den Kongelige allernærmste  
 Actieselskabs af 2 Marts 1702 forordte Friheder, Bemaadninger  
 og Herligheder samt de deraf ved den Allernærmste Lønning  
 siglende Forordte alle efter dette Compagnies Conventioner forber.

Men naar He Capitain og Regimentskvartermester F. W. Bartholin  
 selv eller affraaer dette Actiebrev gærs det som Compagnies  
 Begjælder sigelig tilkomme, som netter sandtan Forordning  
 indfører den Indbørlige Navn i Compagnies Bæter, jaavelst  
 i Løften over Compagnies Interessenters for hvilken Forordning  
 den Indbørlige betaler til Compagnies Begjælder af heri 100  
 i Rdlle, samt til Compagnies Fattig Casse i Rdlle og for samme  
 til samme Fattig Casse. Kjøbenhavn den 13. Januar 1824

Titmer: Schjøtt      Kjøbenhavn

Fra Arne Leth og Louis Thomsen, Eftagere af Compagnies  
 Registre og Akt. S. 2 18.

Kjøbenhavn, 1 1824.

Tom. Christoffersen.

Act. 7. 1263

Aktiebrev paa 500 Rdlr. i Asiatick Kompagni. Udstedt til Kaptajn og  
 Regimentskvartermester Fr. Wilh. Bartholin.  
 Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

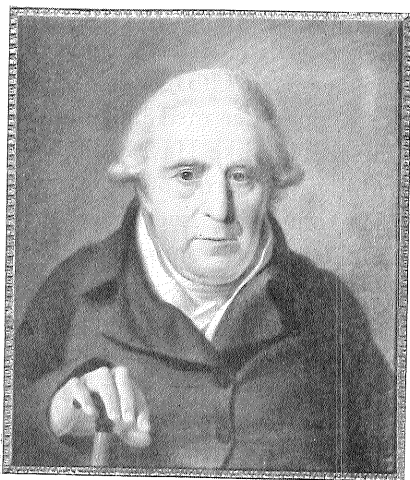


borg Plads. Interessenterne vedtog dette med stor Begejstring, men Begejstringen kølnedes stærkt senere, idet det viste sig, at Arbejdet blev overmaade langvarigt og bekosteligt. Det kom ialt til at koste Kompagniet en Sum af 471.000 Rdlr. Grundstenen blev lagt i Okt. 1760 ved Jubelfesten for Enevældens Indførelse. Kunstnerens og Bronzestøbernes Arbejde tog meget lang Tid, og først i Oktober 1774 var hele Værket færdigt. Ikke mindst havde Overførelsen af den tunge Statue fra Gjæthuset, hvor den var blevet støbt, og Figurens Anbringelse paa Soklen, været besværlig med Datidens Hjælpemidler. Det blev derfor ogsaa altsammen foreviget i et stort kobberstukket Værk. Sagen debatteredes paa en Række højst livlige Generalforsamlinger i Kompagniet, hvor Interessenterne luftede deres Misfornøjelse med alle de Penge, der var gaaet i Svang. Skønt der saaledes klæber sig forskellige utiltalende Momenter til den hele Sag, kan Eftertiden dog kun være Asiatisk Kompagni taknemlig for Gennemførelsen af dette Arbejde, idet det skaffede vor Hovedstad en af Verdens værdifuldeste Rytterstatuer og dens skønneste Plads en Prydelse, der gav den en Fornemhed og en Harmoni, som ikke overgaas noget andet Sted i Verden.

Det var dog ikke alene Rytterstatuen, som Interessenterne fandt Lejlighed til at skændes om eller gøre Ophævelse over. Ved forskellige Lejligheder forekom Besvigelser overfor Kompagniet. En Kasserer døde i Juni 1769 fra en Kasseangel paa 33.000 Rdlr., i 1773 kunde en Bogholder ikke gøre Rede for et Beløb af 153.000 Rdlr., og i det følgende Tiaar blev det endnu værre. Interessenterne lagde i saadanne Tilfælde Ansvaret paa Direktørerne, men maatte som oftest affinde sig med Indbetaling af mindre Beløb. Det bestaaende Administrationsapparat i dette og i tilsvarende privilegerede Handelskompagnier var heller ikke velegnet til at forhindre saadanne Besvigelser eller Skødesløsheder hos uefterrettelige Embedsmænd. Kompagniets højeste ansvarlige Embedsmænd Direktørerne kunde nemlig kun levne en Del af deres Arbejdskraft til Kompagniets Tjeneste, idet de ved Siden af denne Virksomhed havde deres private Forretninger eller sad i andre Kompagniers Ledelse.

I 1772 vilde Kompagniets første Oktroj udløbe. Allerede

længe forinden havde man diskuteret Kompagniets Forhold. Der klagedes over, at Direktørernes Energi var for ringe, at der udsendtes for faa Skibe, og at der brugtes for store Beløb til Udbytte for Interessenterne, saaledes at der var for lidt Kapital til Raadighed til Kompagniets Stabilisering. Ogsaa andre



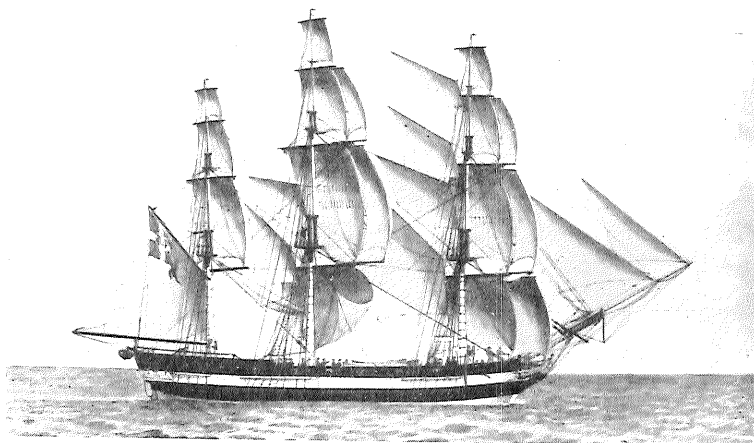
Pastel af Hornemann: Portræt af Storkøbmanden Fr. de Coninck.  
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Spørgsmaal var fremme. En Told, som blev paalagt den af Kompagniet indførte Te, forringede Tesalget stærkt, idet Købmændene billigere kunde indkøbe deres Te i Göteborg. Dette Spørgsmaal løstes dog under Struenseeperioden. Af større Betydning var imidlertid Omfanget af Kompagniets Privilegium. Initiativrige yngre Købmænd som Niels Ryberg og Frederik de Coninck var af den Anskuelse, at Handelen paa Ostindien burde frigives for alle Kongens Undersaatter, og heri var Statsadministrationen enig med dem, men dette Spørgsmaal fremkaldte naturligvis den største Uenighed blandt Interessenterne, idet det betød Fratagelsen af Kompagniets Eneret i Ostindien. Direktionen og en stor Del af Interessenterne holdt paa det gamle og satte sig derfor imod det nye Oktrojforslag, som var fremsat, men heroverfor rejstes en skarp Opposition med Ry-

berg i Spidsen. Sagen blev Genstand for talrige stormfulde Generalforsamlinger, men Oppositionen sejrede. Flertallet vedtog Forslaget som gældende for et nyt asiatisk Kompagni, mens det gamle skulde betragtes som ophævet. Det viste sig imidlertid snart, at samtlige Interessenter valgte at blive i det gamle Kompagni under de nye Betingelser.

Ved den nye Oktroj af 23. Juli 1772, der gjaldt for 20 Aar, blev Ostindiehandelen saaledes frigivet, men dette betød i Virkeligheden aldeles ikke nogen Tilbagegang for Kompagniet, idet der af alle private Redere, der med indenlandske Skibe sejlede paa Ostindien fra indenlandske Havne, til Kompagniet skulde betale 2 % af Ladningens Værdi for udgaaende Skibe og 8 % af Værdien af hjemkommende Ladninger, hvad der betød en meget væsentlig Indkomst for Kompagniet. Det bestemtes samtidig, at alle Skibe, Kompagniets saavel som private, fra Danmark skulde udføre for mindst 3000 Rdlrs. Værdi for Ostindiefareres Vedkommende og for 4000 Rdlr. paa Kinafarerne. Denne Bestemmelse tilsigtede at støtte det indenlandske Erhvervsliv, der jo i den merkantilistiske Periode var stærkt beskyttet, og for Industriens Vedkommende naturligvis var trængt haardt af den fremmede Import, men den var til Skade for Handelen, da der kun var et ringe Marked for de danske Varer i Kina og Ostindien. Størst var Mulighederne for det danske Klæde, men ogsaa dette kunde man kun sælge med Tab.

Den nye Oktroj gav Anledning til nye langvarige Stridigheder indenfor Kompagniet, idet den nødvendiggjorde Vedtagelsen af nye Vedtægter for Kompagniets Administration, men ogsaa her maatte de gamle Synspunkter vige. Ved den nye Ordning blev der 7 Direktører, der alle skulde være bosiddende i København. Heraf skulde en være lovkyndig, en søkyndig, en skulde have Kendskab til Forholdene i Ostindien og Kina og de resterende 4 repræsentere Købmandsstanden. Samtidig ophævedes Præsidentværdigheden, hvorved Kompagniet ligesom emanciperede sig lidt fra Statsmagten. Aktiekapitalen, der var steget flere Gange siden 1732, forøgedes nu til 4800 Aktier à 500 Rdlr., altsaa ialt 2.4 Mill. Rdlr. I Ostindien skulde Trankebar være Hovedkontoret, under hvilket forskel-



Farvelagt Tegning: Fregatten „Tre Venner“, bygget i Bengalen 1794, tilhørte Agent C. W. Duntzfelt. Kopi ved Prof. Chr. Blache efter en Tegning fra 1807. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

lige andre Faktorer og Loger sorterede. Der blev endvidere oprettet et Faktori i Kanton med 2 Superkargoer og 2 Assistentter, ligesom der med hvert Skib skulde følge en Superkargo og en Assistent.

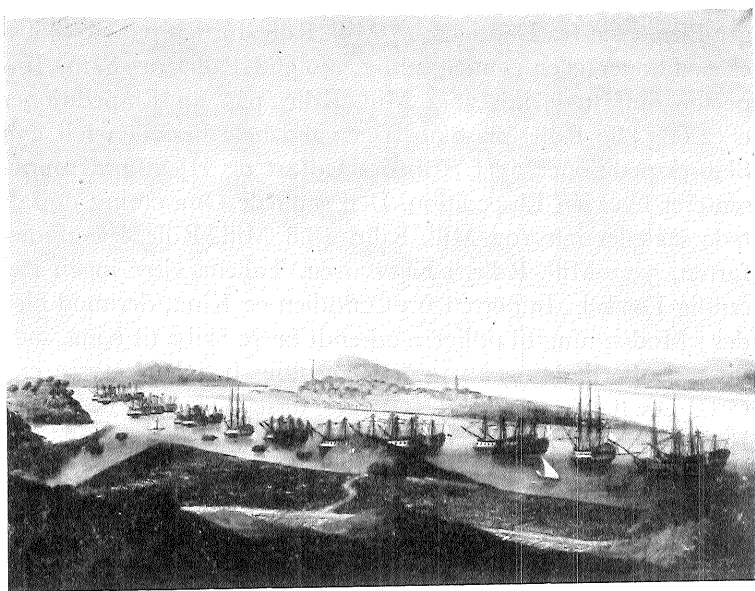
Blandt de nye Direktører, som Oppositionen havde indsat, var baade Ryberg og de Coninck. Den gamle Ledelse, blandt hvilken endnu befandt sig den gamle Peter van Hurk, forsøgte at modsætte sig Generalforsamlingens Bestemmelser og nægtede at udlevere Kompagniets Protokoller og Papirer, saaledes at der i en Periode — lig et paveligt Skisma — var 2 Sæt Direktører. Tilsidst maatte de gamle Ledere bide i Græsset, dog ikke før Sagen ved Domstolene var afgjort til Fordel for de nye Folk.

Spørgsmaalet om den private Handel, den saakaldte „partikulære“ Handel vedblev i lange Tider at være brændende. Selvom Afgifterne heraf skæppede godt i Kompagniets Kasse — en enkelt privat Skibsekspedition indbragte ca. 25.000 Rdlr. uden ringeste Anstrængelse fra Kompagniets Side — betragtede mange af Interessenterne det som en uheldig Konkurrence, og Vredens Bæger flød over, da det viste sig, at selv Kompagniets

Direktører, bl. a. de Coninck, deltog i saadanne Forretninger. Striden medførte, at de Coninck og Ryberg udtraadte af Direktionen, den sidste for dog et Par Aar efter paany at komme ind igen. For at hjælpe paa Kompagniets økonomiske Tilstand og for bedre at kunne støtte den partikulære Handel overtog Staten i 1777 alle Kompagniets Ejendomme i Indien. Da der derefter af Kongen udstedtes en Forordning om den ostindiske Handel, og Kompagniet igen fik en af Ændringerne nødvendigjort ny Vedtægt, efter hvilken der blev 5 Direktører og samtidig indstiftedes en saakaldt bestandig Kommission, sammensat af Direktørerne, de tre Revisorer og 5 Decisorer, var de forskellige Stridigheder bilagt, og Bedømmelsen af den partikulære Handel faldet i et roligt Leje. I 1779 deltog Kompagniet endog selv sammen med en Englænder i en saadan partikulær Ekspedition.

Den private Handel blev meget snart en saare vigtig Faktor. I 1780 importerede den Varer til et Beløb af 532.000 Rdlr., mens Kompagniets Import omfattede 1.481.000 Rdlr., i 1783 var Tallene 2.9 Mill. og 3 Mill. Rdlr. og i 1785 henholdsvis 4 Mill. og 3 Mill. Rdlr., saaledes at den private Import altsaa i det sidstnævnte Aar væsentlig oversteg Kompagniets.

Paa Grund af Krigsforholdene rundt om i Verden voksede den danske Handel betydeligt, idet vore Skibe, dækket af det neutrale danske Flag gik saa nogenlunde uantastet igennem, samtidig med at den almindelige Stigning i Varebehovet skabte en Efterspørgsel, som i særlig Grad kom den neutrale Handel tilgode. Da Krigene fulgte saa hurtigt efter hinanden, og imod Aarhundredets Slutning kulminerede i det store Opgør i Revolutions- og Napoleonstiden, vedvarede disse Forhold med mindre Svingninger frem og tilbage i Konjunkturerne lige til Danmarks Ulykkesaar i 1807. Hele denne Periode var derfor gunstig for Asiatisk Kompagni. I 1772 ejede Kompagniet 7 Skibe, 5 Kinafarere og 2 Ostindiefarere med 900 Mands Besætning, i 1783 var der 9 Kinafarere og 6 Ostindiefarere, ialt 15 Skibe med 1750 Mand om Bord. Aktionærernes Udbytte var i 1782 helt oppe paa 150 Rdlr. pr. Aktie eller 30 %. Aktierne havde da en Værdi af 1900 Rdlr., mens deres nominelle Værdi kun



Maleri af ukb.: Kinafarere opankrede paa Whampoas Red.  
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

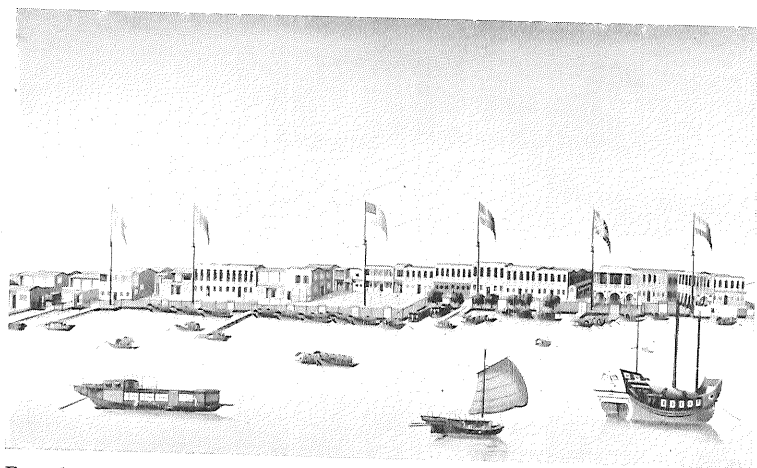
var 500 Rdlr. Det var ganske vist det bedste Aar, der i Udbytte laa væsentligt højere end de øvrige Aar, men i Perioden fra 1776—1791 betaltes dog gennemsnitlig 11 % aarlig, i Tiden 1792—1807 gennemsnitlig  $8\frac{1}{2}$  % aarlig. Ryberg anslog den af Interessenterne i Perioden 1772—83 indvundne Kapital til over 5 Mill. Rdlr. eller 422.000 Rdlr. om Aaret, mens Tiden 1732—72 havde indbragt ca. 4.2 Mill. Rdlr. eller 105.000 Rdlr. aarlig. Det bør desuden anføres, at mens i 1772  $\frac{1}{3}$  af Interessenterne var Udlændinge var i 1783 kun  $\frac{1}{10}$  fremmede, saaledes at Landets egne Børn i stigende Grad nød Indtægterne af Handelen.

I Tiden fra 1776 til 1807 eksporterede Ostindiefarerne beregnet efter Opgivelserne i Kompagniets Protokoller i 67 Skibsekspeditioner Varer for 13.6 Mill. Rdlr. fra Danmark eller gennemsnitlig 202.771 Rdlr. pr. Skib. Paa 62 Ekspeditioner fra Ostindien til Danmark hjembragtes for 35.2 Mill. Rdlr. eller 568.275 Rdlr. pr. Skib. For Kinafartens Vedkommende andra-

ger Eksporten fra Danmark 17 Mill. Rdlr. fordelt paa 50 Skibsekspeditioner eller gennemsnitlig 340.368 Rdlr. pr. Skib, Importen omfattede ialt 36.2 Mill. Rdlr. paa 53 Ekspeditioner eller 683.880 Rdlr. pr. Skib. Der var i hele Perioden ialt 232 Skibsekspeditioner, idet Skibenes Udfart og Hjemfærd repræsenterer hver sin Ekspedition. Den samlede Omsætning omfattede saaledes ialt 102 Mill. Rdlr. 48.8 Mill. Rdlr. i Ostindiefarten, 53.3 Mill. Rdlr. i Kinafarten. Tallene viser ingen væsentlig Forskel i Importen fra Ostindien og Kina, derimod blev der i Modsætning til tidligere udsendt færre Skibe til Kina, men disses Importladninger var gennemsnitlig betydelig større end Ostindieskibene. Derimod fortæller disse Tal ikke noget om Fortjenesterne paa Import og Eksport, men det er allerede foran berørt, at Eksporten af de danske Produkter i Almindelighed var en Underskudsforretning. Naar Tallene for den partikulære Ostindiefart føjes til, vil man forstaa Ostindiehandelens store Betydning. Som Eksempel skal anføres, at af de i Tiden 1772—84 hjemkomne 46 Ostindiefarere var de 28 private. Man aner hvilke Beløb, der kunde have været Tale om i Kinahandelen, hvis denne ligesom Ostindiehandelen havde været fri for alle Landets Undersaatter, saaledes at det private Initiativ ogsaa her havde kunnet udfolde sig uhindret.

Paa Trods af de meget store Indkomster, som gik i Interessenternes Lommer, blev Kompagniet aldrig selv kapitalstærkt, og der maatte jævnlig paa ekstraordinær Maade skaffes Midler til Veje til Skibsudrustninger eller til Dækning af pludselige Tab ved Skibsforlis. Kompagniet lod nemlig aldrig sine Skibe forsikre, skønt Danmark siden 1726 i Det kgl. oktr. Søassurance Kompagni havde et virksomt Assuranceselskab, og skønt Folk i Kompagniets egen Ledelse som Niels Ryberg drev Assurancevirksomhed i stor Stil. I 1779 fandt man da paa at laane næsten 1 Mill. Rdlr. hos Kompagniets Interessenter mod 4 % Rente og med Udlodning af 63.000 Rdlr. i 500 Gevinster af forskellig Størrelse. Da Pengene hurtigt kunde tilbagebetales, og denne Laaneform slog godt an, blev den siden forsøgt gentagne Gange.

Da det var umuligt for Direktørerne paa Grund af deres omfattende Forretninger at føre et effektivt dagligt Tilsyn med



Farvelagt Tegning paa Rispapir : De forskellige Staters Faktorer i Canton.  
 Det danske Faktori ses længst tilvenstre.  
 Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Kompagniets Affærer, gav man i 1780 den juridisk kyndige Direktør Kancelliraad Haaber med Titlen „bestandig Direktør“ en Gage af 1000 Rdlr. for at han skulde paatage sig dette Arbejde og hellige al sin Tid til denne Gerning. Det var tilsyneladende en Betyggelse for de øvrige Direktører, men viste sig snart at være det modsatte, idet man i Maj 1783 opdagede en Kasseangel. Justitsdirektøren havde dannet et Komplot med Bogholder Battier og Kasserer Jacob Holm, og de havde til sammen tilvendt sig den uhyre Sum af 673.000 Rdlr. Det var en stor Skandale, det tristeste Kapitel i Kompagniets Historie, og den gav Anledning til en langvarig Retssag, Nedsættelse af en Kommission til Sagens Udredning og Retsforfølgning mod Direktørerne, Niels Ryberg og to andre, der ligeledes var Indehavere af ansete Handelshuse. Haaber druknede sig, Battier flygtede, men kom senere hjem med Løfte om frit Lejde for at hjælpe med til Opklaringen. Regeringen blandede sig ved Guldbergs Initiativ i Sagen til Støtte for de tre ansete Handelsmænd, hvis Brøde bestod i den Tillid, de havde vist deres Kollega, men Interessenterne var krigersk stemt. Efter mange Aars Undersøgelser, under hvilke Parterne hver især udsendte Angrebs-



og Forsvarsskrifter, endte Sagen med et Forlig, ved hvilken Niels Ryberg kom af med det største Beløb 25.000 Rdlr., de øvrige Direktører slap med 10.000 Rdlr. hver; den ene slap endda helt fri, da han intet ejede.



Farvelagt Kobberstik: En dansk Matros kommende fra en Kinarejse.  
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Denne Affære havde naturligvis opskræmt Offentligheden, der i høj Grad interesserede sig for Kompagniets Affærer. Adskillige af Hovedstadens Borgerskab havde jo Aktier i Kompagniet. Det var i det hele taget naturligt, at Københavns Befolkning nærrede stor Interesse for Asiatisk Kompagni. Det var det betydeligste af den merkantilistiske Perodes Handelskompagnier, det eneste som var virkelig vellykket, og det eneste som opnaaede en lang Levetid. Paa Kompagniets Plads paa Christianshavn var der altid Liv, navnlig naturligvis paa de Tids-

punkter, da Skibe udrustedes eller hjemkom. De udlossede Varer gav Arbejde til mange Hænder; der hamredes og tømredes paa Skibe under Reparation eller Nybygning, i Administrationen var mange Funktionærer i Virksomhed, Auktionerne sam-



Miniature af ubk. : Portræt af Kaptajn Poul Christensen, Fører af Asiatick Kompagnis Skib „Christianshavn“. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

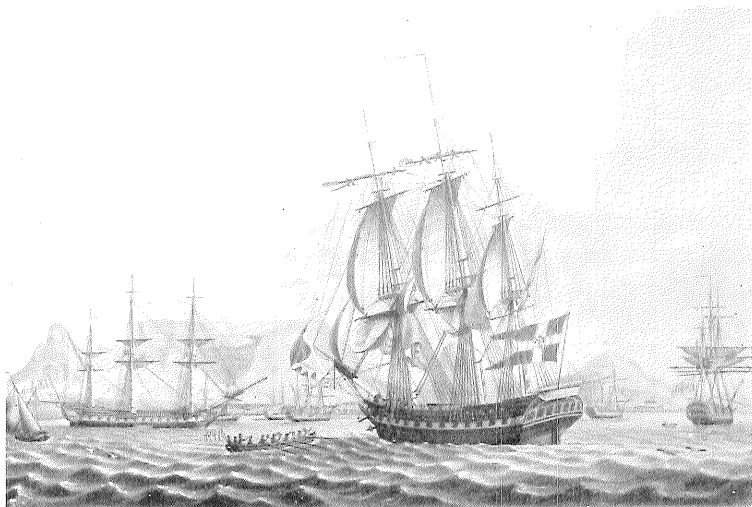
lede mange Mennesker, og Byens Folk og Købmænd fra nær og fjærn havde deres Gang for at se paa de eftertragtede Varer.

Ikke mindst rettedes Opmærksomheden naturligvis mod Skibene. Alle kendte dem og var stolte af dem. En Kinafarer, der for fuld Sejlføring stod ud gennem Sundet var et flot Syn. Mange gode Ønsker fulgte det paa dets lange og farlige Færd. Vilde det finde sin Grav et Sted paa det uendelige Hav, eller vilde det komme hjem med rig Ladning. Den vigtigste Indførselsartikel fra Kina var som nævnt Te, men kinesiske Silkestoffer og Porcellæner, Sago m. m. var ogsaa stærkt efterspurgte Varer. Fra Ostindien kom Kattuner og især allehaande

Krydderier. Skibene var, sammenlignet med vore Dages Langfarere, ikke særlig store, i ældre Tid 200—250 Kommercelæster, d. v. s. 400—500 Tons, hen i det 18. Aarh. kunde en Kinafarer naa helt op til 750 Læster; senere gjorde man dem lidt mindre, saaledes at de ogsaa kunde bruges i Ostindiefarten, da Landingsforholdene i Ostindien krævede noget mindre Skibe. I 1807 maalte Kompagniets samlede Flaade paa 11 Skibe ialt ca. 5500 Tons, altsaa kun ca. Halvdelen af et enkelt af Ø. K.'s Skibe i vore Dage. Besætningerne var derimod temmelig store. Fregatten „Norge“, der maalte under 600 Tons, gik i 1798 til Ostindien med en Besætning paa 91 Mand, „Christianshavn“, der var paa 750 Tons, gik i 1806 til Kina med 113 Mands Besætning. Det var Sejlenes Manøvrering, som krævede saa stort et Mandskab.

Skibenes Rute gik i Almindelighed Nord om Skotland, kun sjældnere gennem Kanalen. Dernæst gik man sønden om Afrika og over det indiske Hav til Indien. Hvis man skulde til Kina, gik Rejsen gennem Sundastrædet mellem Sumatra og Java. En Kinarejse varede i Almindelighed 16—18 Maaneder. Da Perlefloden har for lavt Vand, kunde Kinafarerne ikke løbe helt op til Canton, men maatte stoppe op ved Whampoas Red. Ladningen blev da overført til smaa Flodbaade, de saakaldte Sampaner, der transporterede den til det danske Faktori, der laa paa Rad og Række med de øvrige Staters Faktorer i Faktorigaden i Canton. Paa samme Maade transporteredes den i Kina samlede Ladning ud til Skibene. Da denne Omladning som Regel varede 2—3 Maaneder, afriggede Skibene delvis i Mellemtiden, saaledes at Besætningen i Ventetiden kunde udbedre den undertiden haardt medtagne Rig, ligesom Skibene blev kalfatrede, som Regel ved Kinesere, der lejedes til dette Arbejde.

Som Regel døde en Del af Besætningen under den lange Rejse. De hygiejniske Forhold var naturligvis ikke særlig gode, og selvom Kosten vistnok var upaaklagelig, var det ubehageligt, naar Beholdningen af Grønsager og fersk Kød var sluppet op. Skørbug var derfor en slem Svøbe. Man hjalp sig saa godt man kunde og sørgede bl. a. for, at Mandskabet fik rigelig med



Farvelagt Tegning: Asiatick Kompagnis Skib „Christianshavn“ ankommer til Kap. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Brændevin. Som Regel havde Folkene ikke noget imod det, men alle syntes dog ikke ligegodt om det. Paa „Kronprins Christian“s Udrejse i 1730 blev en Korporal og en Matros straffet, fordi de ikke vilde tage deres Brændevin, og Kvartermesteren, som havde anstiftet Nægtelsen, maatte „3de Gange springe fra Raaen under Kanonskud.“

Trods Ulemperne var det et eftertragtet Job at være Kinarefarer. Der var Penge at tjene. Hyren var ganske vist ikke saa stor. En Kaptajn fik 24 Rdlr. om Maaneden, Matroserne 5—7 Rdlr. De private Redere betalte dog adskilligt mere. Men der var ogsaa andre Indkomster forbundet med en Rejse. Alle havde Ret til den saakaldte „Føringsducør“. En Fjerdedel af denne var fortjent, naar Returladningen var indtaget, og Skibet var kommet 20 Mil til Søs, de resterende tre Fjerdedele, naar Skibet lykkeligt var hjemkommet. Det betød for en Kaptajn 4000 Rdlr. paa en Kinarejse, 3500 Rdlr. paa en Ostindiefærd, og for de øvrige nedadgaaende Beløb i Forhold hertil, f. Eks. til Kahytskokken 130 Rdlr. og Korporelen, d. v. s. Skibsmeden, 60 Rdlr. Endelig havde Officerer og Mandskab Ret

til den saakaldte „Føring“, d. v. s. de maatte privat hjemtage en bestemt Mængde Gods, som de efter Hjemkomsten kunde sælge for egen Regning. Føringsgodsets Mængde ahang ligeledes af Chargen. Det blev der tjent store Penge paa, navnlig da der blev snydt bravt dermed, idet alle fra Kaptajnen og nedefter gerne medtog langt mere Føringsgods end de maatte, hvilket Kompagniet straffede, naar det blev konstateret, da det fyldte i Lasten og derfor var Kompagniet til megen Skade. Paa denne Maade kunde alle om Bord i Løbet af faa Rejser blive holdne Folk.

Foruden sine Styrmand og andre navtiske Befalingsmænd, saasom Baadsmændene, havde Kaptajnen ved sin Side en Skibsassistent, der optraadte som Skriver og desuden var Kaptajnens Hjelper udenfor den egentlige Kommando, Navigation og Handel. Proviandforvalteren kaldtes Bouteller. Han havde Overopsynet med Provianden og var en vigtig Embedsmand. Der var gerne en Læge eller to om Bord, Over- og Undermester kaldet. Desuden havde man altid en Skibspræst, hvis Opgave var at holde Gudstjeneste, trøste de syge og begrave de døde samt holde Konfirmation. Det sidste var ikke det mindst vigtige, da der ofte var mange Drengene om Bord. Paa „Kongen af Danmark“s Kinafart 1801—03 var der 12 Drengene med, af hvilke de 6 blev konfirmerede paa Hjemrejsen.

Skibets Ladning havde Kaptajnen intet at gøre med. Det var Superkargoens Opgave. Han skulde ogsaa tage sig af Returladningen paa Bestemmelsesstedet. Han kunde have en eller flere Underkargoer under sig. Navnlig fra Slutningen af det 18. Aarh. blev det en vigtig Post, da Faktorierne blev afskaffede baade i Trankebar og i Canton i 1790-erne. Superkargoen kaldtes derefter Negotiechef.

I 1792 fik Kompagniet en ny Oktroj, da den gamle udløb. Den medførte forskellige Ændringer, der dog ikke var væsentlige. De gode Tider holdt sig op til 1807. Danmarks Deltagelse i Krigen standsede naturligvis Virksomheden. Kompagniet fik afhændet sit Varelager til gode Priser. Det vilde dog have faaet endnu mere ud af det, hvis ikke Regeringen havde beslaglagt Restbeholdningen; 4 Kompagniskibe blev beslaglagt af Eng-

lænderne paa Frederiksnagors Red og „Norge“ blev taget ved Kap i Januar 1808. Ialt var Tabet i Anledning af Krigen ca.  $1\frac{3}{4}$  Mill. Rdlr.

Under selve Krigen kunde der naturligvis ikke tænkes paa at sende Skibe ud, men i de nærmeste Aar efter Fredsslutningen var det heller ikke muligt at samle sig til en saadan Kraftanstrengelse. Nogle private Firmaer fik efter Ansøgning af Kongen Lov til at udruste Skibene „Antoinette“ og „Norden“ mod store Ydelser til Kompagniet, men da man naturligvis ikke kunde blive ved med at drive en privilegeret Virksomhed ved udelukkende at indkassere Afgifter af andres Arbejde, fik man endelig i November 1818 udsendt „Kronprinsessen“ til Ostindien, hvilket blev Kompagniets sidste Ostindietogt. Næste Aar afgik „Christianshavn“ til Kina, og i 1820-erne var begge Skibe et Par Gange i Kina. Da „Christianshavn“ skulde have Hovedreparation, havde Kompagniet ikke Raad til at bekoste denne. Staten maatte da træde hjælpende til, hvorefter Kompagniet som Erkendtlighed herover omdøbte Skibet til „Frederik VI“. Under dette Navn gik Skibet endnu et Par Gange til Kina, sidste Gang i April 1833, og da det i Juni 1834 vendte hjem til København var Kompagniets sidste Skibsekspedition i dets hundredaarige Tilværelse afsluttet. Utvivlsomt kunde der i de sidste Tiaar have været sendt langt flere Skibe til Østen, end det blev Tilfældet, om Resultaterne havde været bedre. Men det blev efterhaanden klart, at et privilegeret Kompagni som Asiatisk Kompagni havde hørt til i de forudgaaende Krigsperioder, da den danske Neutralitet beskyttede det, og da det kunde gøre Regning paa at reeksportere Størsteparten af de hjemkomne Ladninger. I Virkeligheden forsynede Kompagniet dengang Østersøegnene med Østens Produkter. Efter Fredsslutningen i 1815, da en lang europæisk Fredsperiode indlededes, kunde hvert Land sørge for sin egen Import, og Asiatisk Kompagnis Skibsfart betalte sig ikke længere. Oktrojen af 1792, der udløb i 1812, forlængedes Gang paa Gang med korte Aaremaal. Kompagniets Direktion haabede paa en ny og gunstigere Oktroj og foretog sig intet, gjorde heller ikke noget Forsøg paa at forenkle og billigøre Kompagniets Administrationsapparat,

der altid havde været kostbart, men navnlig var blevet uhen-sigtsmæssigt nu, da ingen Virksomhed svarede til det store Apparat. Men efterhaanden modnedes Erkendelsen af, at Kom-pagniets Tid var ude. Dets Oktroj udløb endelig og uigenkalde-ligt d. 1. Maj 1843. Dermed afsluttedes en Virksomhed, som ganske vist havde vist sig ikke længere at være tidssvarende, men som dog gennem  $\frac{3}{4}$  Aarhundrede havde været i fuld Kraft og Styrke, og som i sine Velmagtsdage havde været med til at kaste Glans over Danmark. Den fremtidige danske Ostindie-og Kinafart kom til at arbejde under helt andre Former og Forhold. Den har navnlig i vore Dage udfoldet sig med vældig Kraft, men det er en Historie for sig.

## L I T T E R A T U R

*Carl Bruun*: Kjøbenhavn. 1—3. Kbh. 1887—1901.

*Kay Larsen*: Den danske Kinafart. Kbh. 1932.

— De danske ostindiske Koloniers Historie. 1—2. Kbh. 1907—08.

*Jul. Lehmann*: Til Østen under Sejl. Kbh. 1935.