

DET KGL. OKTR.  
ØSTERSØISK-GUINEISKE  
HANDELSSELSKAB

Af

KNUD KLEM

*Det kgl. oktr. østersøisk-guineiske Handelsselskab var det sidste af de store af staten stærkt begunstigede handelskompagnier. Det stiftedes i højkonjunktursens sidste år, umiddelbart før fredsslutningerne i 1783 totalt ændrede forholdene for dansk udenrigsk handel, og måtte efter en meget kortvarig glansperiode trods rundhåndet støtte fra staten standse sin virksomhed allerede i 1787.*

SOM BEKENDT var den danske søgående handel i 1600- og 1700-tallet for en meget væsentlig del overladt til handelskompagnier, som oprettedes ved kongelig resolution, og som på en række områder fik meget væsentlige begunstigelser fra staten. Oprindeligt havde handelens organisation på denne måde fremfor enkeltmandsforetagender simpelthen været tvingende nødvendig for at tilvejebringe den fornødne kapital til de kostbare skibsudrustninger, og stadig var kompagniernes aktieselskabsform såre nyttig i samme øjemed. På nogle områder, navnlig ostindie- og kinahandelen, opnåedes udmærkede resultater, på andre var de særdeles kummerlige, uagtet de hyppige krige, især i 1700-tallets sidste halvdel, skabte særdeles gode betingelser for den neutrale danske handel. Forlængst havde der dog udviklet sig en betydelig privathandel, og det viste sig efterhånden stadig tydeligere, at det private initiativ, der hurtigt og rådsnart kunne sætte ind og udnytte de foreliggende muligheder, var langt bedre egnet for udviklingen af initiativet end det mere trægt virkende

apparat i kompagniernes styrelse, hvor en større kreds af personer skulle deltage i beslutningerne. Uanset den voksende forståelse for det private initiativ opretholdt staten dog stadig det merkantilistiske system, der først blev helt forladt ved toldloven af 1797, og staten ønskede også ved sin økonomiske deltagelse i en lang række kompagnier selv at udnytte de chancer, som konjunkturerne gav, og vi finder da som følge heraf kollegiernes embedsmænd i stor udstrækning placeret i kompagniernes styrelser.

Udover den asiatiske handel var der også betydelige chancer i vestindiehandelen, men heldet var dog her meget vekslende. Nye muligheder frembød sig ved købet af St. Croix i 1733. En kreds af københavnske købmænd, der handlede på Vestindien, og af hvilke de betydeligste var Andreas Bjørn og Frederik Holmsted, indtrådte i kompagniet, reorganiserede dets forhold og forøgede aktiekapitalen for bedre at klare udgifterne til udrustning af skibe, men heldet fulgte ikke kompagniet, og i 1754 overtog staten hele aktiekapitalen og frigav handelen på øerne. Til handelen på Vestindien var knyttet interesserne i Guinea, hvor Danmark allerede i 1600-tallet erhvervede besiddelser, og hvor flere kompagnier havde virket. Den såkaldte trekantsejlsads bragte varer fra Danmark til brug for indkøb af neger-slaver på Guineakysten, hvorfra sejlsadsen gik videre til Dansk Vestindien med disse og endelig til Danmark med sukker, der raffineredes på Vestindisk kompagnis sukkerraffinaderi i København, efter vestindiehandelens frigivelse tillige på en række andre privat oprettede raffinaderier. Plantagedriften udviklede sig først på St. Thomas og St. Jan, men fik ny og kraftig fremgang ved erhvervelsen i 1733 af St. Croix, hvorfor der var brug for et stort antal slaver til plantearbejdet i Vestindien.

I 1765 lykkedes det at få oprettet et nyt guineisk kompagni, det såkaldte slavehandels-societet, hvis stiftere var madam Gustmeyer og hendes svigersøn, købmand Henning Fr. Bargum. Den førstnævnte trak sig dog snart ud af handelen, der i de følgende år blev drevet af Bargum fra hans gård i Amaliegade, der endnu er bevaret, idet det var det såkaldte gule palæ, opført af N. H. Jardin. Selskabet havde

overtaget de danske forter på Guineakysten, Christiansborg og Fredensborg. Det gik dog kun trægt med aktietegningen, og da Bargums økonomiske omstændigheder var utilfredsstillende, således at han i 1774 måtte gøre opbud, blev forholdene så vanskelige, at kompagniet først måtte frasige sig etableringerne i Guinea og siden vedtog helt at indstille virksomheden fra 1. september 1776 og realisere sine effekter, hvorefter handelen på Guinea overtoges for kongelig regning.

Netop i disse år udfoldede staten store anstrengelser for at udvikle det danske skibsbyggeri. Til bygning og udrustning af skibe af en sådan kvalitet, at de kunne benyttes som defensionskibe, ydede staten et vist beløb pr. kommercelæst nybygget i kongens riger og lande. Det var den såkaldte overskattedirektion, der fik med denne opgave at gøre. Overskattedirektionen blev oprettet i 1762 med det formål at administrere en ekstra skat i anledning af rustningerne mod Rusland, men i tidens løb fik den pålagt adskillige andre administrationer, således banken, lotteriet og handelen på Island, Grønland og Finmarken, senere tillige Færøerne og nu altså også dette byggeri for statens regning af et større antal søgående skibe, der efter bygningen ved auktion overtoges af private, der især benyttede dem i vestindie- eller ostindiefarten. Ostindiehandelen var netop ved Asia-tisk kompagnis fornyede oktroj af 1772 blevet frigivet.

Endnu et område for dansk foretagsomhed kom ind i billedet, idet man ønskede en udvikling af nordlandsfarten. I hval- og robbefangst fandt man muligheden for at frembringe store værdier. Til brug for den kongelige grønlandske handel og fiskefangst lod staten derfor bygge et betydeligt antal større og mindre fartøjer, og i de følgende år foretoges et stort antal udrustninger af disse fartøjer, men desværre blev resultatet af anstrengelserne særdeles ringe, og det store foretagende måtte betragtes som uhjælpe ligt mislykket.

Staten lå derfor inde med et betydeligt antal effekter, dels i skibe fra Guineafarten og fra det grønlandske eksperiment, dels i kajpladser og et skibsværft, som var anlagt til den grønlandske handel og fiskefangst langs stranden udfor Toldbodgade syd for det område, som var overladt til Vestindisk Handelsselskab. Dette sidstnævnte

selskab var netop kort forinden blevet oprettet ved oktroj af 11. maj 1778. Det var nært knyttet til statsadministrationen og havde i sin direktion en række ministre. Dets opgave var ved siden af de private, som handlede på Vestindien, at udnytte de muligheder i denne handel, som krigsforholdene gav. Foreløbig gik handelen også godt. Selskabet gav i de første år udmærket udbytte og havde mange skibe i søen. Vestindisk Handelsselskab lod i 1780 nordligst ved Toldbodgade lige syd for toldbodens område rejse det endnu bevarede såkaldte Vestindiske Pakhus med Harsdorff som arkitekt.

Det er næppe sandsynligt, at man alvorligt har diskuteret mulighederne for at det vestindiske handelsselskab kunne overtage de forannævnte effekter, der var blevet ledige ved Guineisk Kompagnis ophør og det grønlandske foretagendes sammenbrud, men der var også andre handelsområder, som i denne florissante periode lod sig opdyrke af det neutrale Danmark i en krigsfyldt verden og med staten som fødselshjælper. Derfor blev der stiftet et nyt kompagni *Det kongelige danske østersøiske og guineiske Handelsselskab*, der den 5. juli 1781 fik oktroj på 30 år.

De fleste af tidens øvrige kompagnier har sine arkiver bevaret. De findes i Rigsarkivet, som netop fornylig i Vejledende Arkivregistraturer XIV ved J. O. Bro Jørgensen og Aage Rasch har udgivet oversigter over de asiatiske, vestindiske og guineiske kompagniers arkivmateriale, således at dette nu er lettere tilgængeligt end hidtil. Desværre har det østersøisk-guineiske handelsselskab ikke kunnet medtages her, da det ikke er bevaret. Efter 6 års virksomhed ophørte selskabet. Dets effekter overtoges af staten, der overdrog dem tillige med kompagniets arkiv til private entreprenører, i hvis samlede, men til vore dage ikke bevarede arkiv det indgik. Overdragelsen til staten har dog medført, at der i overskattedirektionens arkiv er bevaret en arkivpakke, der giver adskillige oplysninger om selskabets forhold, ligesom der er bevaret nogle breve til Skattedirektionen, omhandlende selskabets affærer. På basis heraf og enkelte andre mere spredte arkivsager, navnlig det såkaldte Johan Büloweske arkiv tilhørende den indflydelsesrige chef for kronprins Frederiks hofstab kammerjunker

Titelblad til det  
Østersøisk-guineiske  
Handelselskabs oktroj.

*Title page of the  
octroi of The Baltic  
and Guinea Company.*



Johan Bülow, er nærværende oversigt over selskabets virke udarbejdet.

Selskabet skulle tage sig af den østersøiske handel og tillige indrette oplag for østersøiske varer dels i København, dels i stæderne langs den slesvig-holstenske kanal, som netop i disse år var under udarbejdelse, og som man ventede sig meget af. „Og paa det denne for Vore Stater saa vigtige og magtpaaliggende Sag des snarere kan iværksættes og bringes i Drift, have Vi tillige fundet det fornødent med denne østersøiske at forbinde Vores Guineiske Handel med al sammes Eiendom og Tilhørende, samt dertil at overlade endeel af Vores grønlandske Handels tilhørende Skibe, Vare og Effecter.“<sup>1</sup>

Selskabet skulle have en fond på 3 millioner rigsdaler, som kongen ville indskyde i kontanter og effekter, men samtidig skulle der oprettes en aktiekapital af tilsvarende omfang, idet der udstedtes 30.000 aktier à 100 rdlr., der af overskattedirektionen overlodes til lysthavende. For at lette aktietegningen indførtes to indbetalingsterminer, juni og december terminer 1782.

De 3 millioner rigsdaler udrededes af staten, som anført delvis i effekter, nemlig den grønlandske handels bygninger og skibsværft beliggende i Toldbodgade fra Skt. Annæ Plads forbi Frederiksgade med de dertil hørende beddinger, slæbesteder, kran og øvrige indretninger tilligemed den udfor disse arealer liggende indpælede skibshavn; hertil hørte to pakhuse, et som allerede var færdigbygget og et andet som var under opførelse. Herudover lovedes yderligere to pakhuse opført ved statens foranstaltning, ligesom kongen gav tilsagn om indretning af to savmøller i nærheden af hovedstaden.

Til selskabet overgaves desuden følgende 37 skibe, der især hidrørte fra det guineiske og det grønlandske kompagni:

	Commerce-læster
Christiansborg	138
Fredensborg	138
Rio Volta	136½
Acra	162½
Ningo	162
Grev Bernstorff	124
Conferentz-Raad Stemann	128½
Skatmester Greve af Schimmelmann	116½
Greve Thott	118½
Stats-Secretaire Guldberg	128
Geheime-Raad Gregers Juel	127½
Prins Frederiks Haab	133
Grev Scheel	118½
Grev Joachim Gotsche Moltke	129
Baron Ernst von Schimmelmann	126
General Huth	127
Kongens Haab	122
Julianæ Haab	123½
Kammerherre Schack	127
Geheime-Raad Stampe	123

	Commerce-læster
Prinds von Bevern	159
Hertug Ferdinand	158
St. Jan	149
Upervavick	77½
Mariæ Kirke	50
Strat Davis	51
Grev Reventlou	115
Grev Adam Ferd. Moltke	112
Lastdrageren	90
Tønningen	} fra 50 til 60
Slesvig	
Neustadt	
Kiel	
Friderichsort	
Eckernförde	
Friderichstadt	
Helgoland	

### *Selskabets oktroj*

Når det grønlandske og det guineiske kompagnis bøger var afsluttede skulle det nye selskab overtage dets aktiver såvel i rede penge og udestående gæld som i varer – herunder alt skibsbygningstømmer, skibsbygningsmaterialer og andre effekter.

Forskellen mellem det beløb som det ovennævnte materiel repræsenterede og det tilsagte beløb på 3 millioner rigsdaler skulle gennem overskattedirektionen udbetales af statskassen efter anmodning tid efter anden fra handelsselskabets direktion efter handelens behov. Det til enhver tid værende restbeløb af de 3 millioner rigsdaler lovedes forrentet af staten med 4 % p. a.

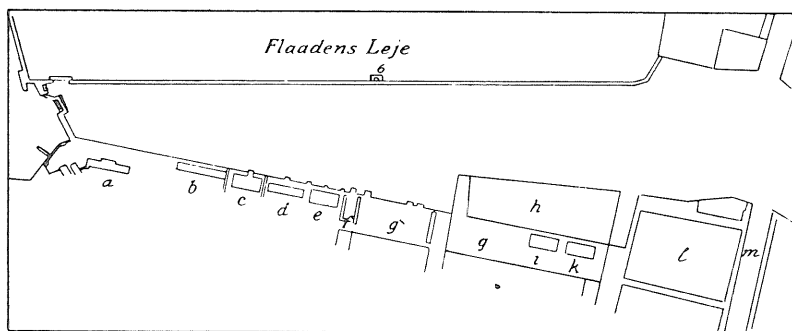
Det overtagne grønlandske etablissement ved Toldbodgade, der nu tilhørte det nye handelsselskab, ville staten forbedre ved udlægning af flydebomme på strømmen udfor værftet i en afstand af 60 alen fra bolværket, ligesom der for statens bekostning skulle nedrammes de nødvendige duc d'alber og foretages opmudring til den fornødne dybde, og der blev givet tilsagn om at udlægge en tømmerplads til selskabets brug mellem Kalkbrænderiet og Kastellet.

Selskabet fik desuden en række rettigheder til sikkerhed for dets virksomhed, herunder først og fremmest tilladelse til på sit værf at anlægge smede-, snedker- og bødkerværksted, ligesom det i eller udenfor staden måtte anlægge en reberbane. De svende, som antoges på disse arbejdspladser, måtte ikke hindres i deres arbejde af lavene og måtte ikke på nogen måde fratages kompagniet. Drengene, der udlærtes på selskabets værksteder, skulle agtes lige med andre og måtte altså ikke møde vanskeligheder fra lavenes side, når de senere søgte arbejde hos lavsmestre. Søfolk og håndværksfolk i selskabets tjeneste, såvel som deres koner, fritoges for borgerlige tynger, så længe de ikke drev anden borgerlig næring.

Det tilskud til nybygning af defensionsskibe og andre skibe, som staten havde givet tilsagn om ved forordningen af 18. marts 1776, stod naturligvis også til rådighed for det østersøiske kompagni. I og for sig var det vel på forhånd en selvfølge, men oktrojen kom dog desuagtet til at indeholde en udtrykkelig bestemmelse herom (paragraf 16).

Ved hjælp af det nye handelselskab var det statens agt at tilvejebringe et kornoplag i hovedstaden som sikkerhed for forsyningen i langvarige vintre. Selskabet fik under visse omstændigheder ret til at handle med dette korn. Fra hver vinters begyndelse indtil isen gik af vandene om foråret fik selskabet derfor i sine pakhuse pligt til at ligge inde med et kornoplag på mindst 30.000 tønder. Staten lovede hertil at yde et årligt tilskud på 5000 rdlr., ligesom selskabet ved kornets indførelse fik fritagelse for told, konsumtion, accise og pakhusleje. I lighed med den islandske, finmarkske og færøske handel måtte selskabet, såfremt den indenlandske rugpris steg til over 13 mark tønden, efter forudgående anmeldelse til Rentekammeret lade male og uden afgift af konsumtion og accise anvende så megen rug som var nødvendig til etableringerne i Guinea. For at skaffe det danske landbrug godt og rent sædekorn skulle selskabet årligt indføre sæde-  
rug, det indenlandske toldfrit, det udenlandske mod erlæggelse af indenrigsk told. Vestindisk-Guineiske Rente- og General Toldkammer skulle påtage sig at garantere, at dette korn anvendtes til såning. Hvis





Kort over en del af Københavns havn: *d* og *e* er pakhuse nr. 1 og 2, gule og blå pakhuse, *i* kgl. oplagsmagasin, *k* kgl. korntørrings magasin, *g* og *h* Østersøisk-guineisk Handelsselskabs værft og havn, *c* Vestindiske pakhuse, *l* Kvæsthuset, *m* Nyhavns kanal. Efter Johs. Werner: Christian Wilhelm Duntzfeldt, Kbh. 1927.

*Plan of a part of the harbour of Copenhagen; d, e, i and k the four warehouses belonging to the Baltic and Guinea Company, g and h the company's shipyard and harbour.*

kornpriserne i København steg til 18 mark tønden for rug og 24 mark for hvede fik østersøisk-guineisk handelsselskab tilladelse til at åbne sine magasiner og sælge kornet til de anførte priser mod erlæggelse af udenrigsk told. For det korn som sendtes til det nordenfjeldske Norge fik selskabet tilsagn om en permanent oplagsfrihed i Bergen og Trondhjem.

Østersøhandelen støttedes udover det nævnte på forskellige måder. For alle slags varer som selskabet indførte fra Østersøen skulle det nyde bestandig oplagsfrihed uanset om de blev indført på egne eller befragtede skibe. Af dette oplag kunne uden afgifter eksporteres til udlandet og til Guinea. Hvad selskabet havde brug for til sin egen virksomhed, f. eks. materialer til sin skibsbygning, eller hvad man afsatte af østersøiske varer til indlandet skulle der dog betales afgifter af i overensstemmelse med de almindeligt gældende bestemmelser.

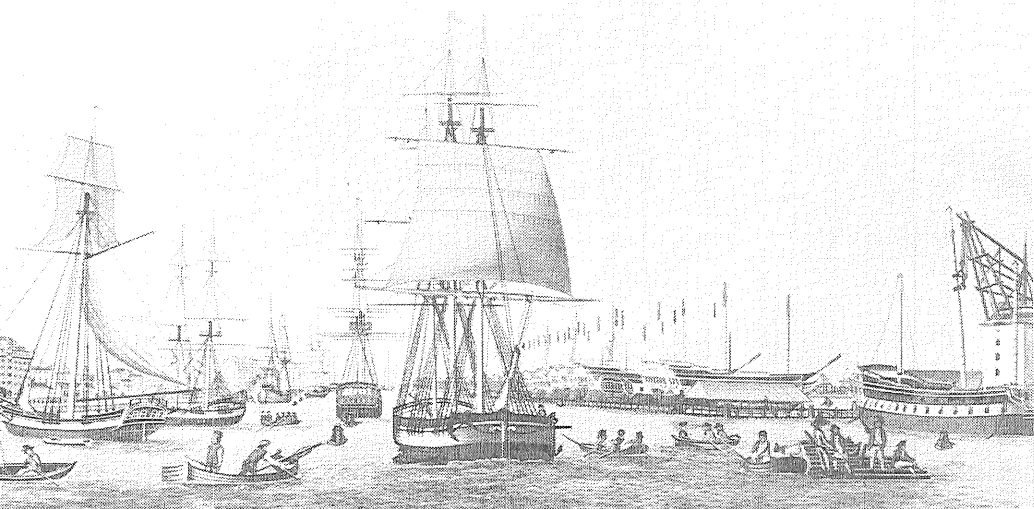
Selskabet fik pligt til at oplægge østersøiske produkter til et beløb af mindst 400.000 rdlr. Såfremt det assurede dette oplag for mindst 400.000 rdlr. til  $\frac{1}{2}$  %, fik selskabet tilsagn om at måtte optage det

nævnte beløb som lån fra Kurantbanken til 2 % pro anno, men både denne rente og assurancepræmien betaltes af staten.

Det var især skibsbygningsartikler: tømmer, hamp, beg etc., som kunne indføres fra Østersøegnene, såvel til brug for udførsel til udlandet som til det indenlandske marked. I sin oktroj fik selskabet udtrykkeligt stillet i udsigt at få leverancer til søetaten. I paragraf 27 udtales, at Commissariats-kollegiet fra begyndelsen af året 1782 og derefter i oktrojens 30 årige løbetid skulle slutte kontrakter med selskabets direktion om leverancer til flåden idet dog disse kontrakter skulle forelægges kongen til approbation.

Selskabets andet hovedområde var handelen på Guinea og Vestindien. Det havde eneret på handelen på Kysten Guinea, „hvor Vore Forteresser og Loger ere beliggende, for saavidt det der kan have Sted uden Indgreb i andre Nationers Rettigheder“. For at kunne holde forterne ordentlig vedligeholdt og i forsvarlig defensionsstand, besætte dem med det fornødne mandskab og besejle kysten med det efter omstændighederne nødvendige antal skibe ydede staten selskabet et årligt tilskud på 25.000 rdlr. Af de varer der var fornødne til mandskabets underhold på skibene måtte der dog erlægges sædvanlig konsumtion, men selskabet fik også på dette område støtte, idet det fra konsumtionskassen fik godtgjort en sum af 4 rdlr. for hvert besætningsmedlem og 2 rdlr. for hver passager som fulgte med skibene til Guinea eller Vestindien. For alle indenlandske fabriks- og manufakturvarer som selskabet udførte til Guinea, Vest- eller Ostindien eller iøvrigt til udlandet blev der givet tilsagn om en udførselspræmie. Det havde altid været vanskeligt at udvikle en eksport af danske varer til kolonierne. Der stilledes derfor ikke konkrete krav på dette punkt, men udtryktes dog et håb idet kongen erklærede at ville vise „den Tillid til Selskabet, dets Direction og Administration, at de paa beste og mueligste Maade vil søge at fremme Afsætningen af indenlandske Fabrik- og Manufactur-Vare og øvrige Landets Producter“. Hvad der af de til Guinea medbragte varer ikke var ombyttet med slaver, guld og elefanttænder måtte videreføres til Vestindien.

Etablissementerne i Guinea var fortsat statens, men selskabets di-



Københavns havn, slutn. af 1700-tallet. Til højre flådens leje, til venstre Østersøisk-guineisk Handelsselskabs havn og plads. Pakhusene i venstre mellemgrund er det kgl. korn tørringsmagasin og oplagsmagasinet. I fortsættelse heraf skimtes Amalienborgs palæer. I havnebassinnet duc d'alber.

Farvelagt tegning af ubk. på Handels- og Søfartsmuseet.

*The harbour of Copenhagen. To the right the Royal Dockyard, to the left quay and warehouses of the Baltic and Guinea Company.*

rektion havde dog ret til at flytte en loge andetsteds hen i Guinea, hvis det kunne ske med fordel. Sådanne forandringer skulle selskabet indberette til Vestindisk-Guineisk Rente- og General Toldkammer, men godtgørelse herfor kunne det dog ikke få. Ønskede man at oprette nye loger, måtte der ske indberetning til det nævnte kollegium, der på sædvanlig vis da fremkom med forestilling om oprettelsen til kongelig approbation, hvorefter staten godtgjorde omkostningerne. Det påhvilede selskabet at vedligeholde de kongelige rettigheder i Guinea „og især at paastaae og forsvare den Os tilkommende Eyendoms Ret paa Kysten af Rio Volta“. Denne flod var indfaldsvej til det indre af landet, hvorfra slaver erhvervedes. Såfremt forterne blev angrebet af en eller anden europæisk magt eller en anden nations negre ville understå sig til at gøre indgreb i handelsselskabets rettig-

heder, ville kongen beskytte og forsvare selskabet og godtgøre det hvad det måtte have tabt. Dog skulle selskabet instruere guvernøren om at leve i bedst mulig forståelse med de andre europæiske staters guvernementer og på det omhyggeligste forebygge alle unødige stridigheder.

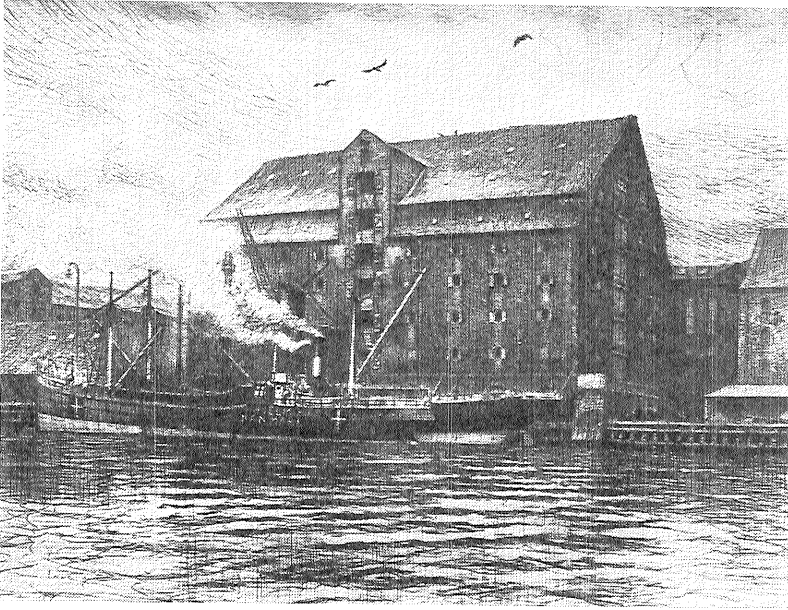
Såfremt guvernørposten i Guinea blev ledig skulle selskabets direktion foretage udnævnelse af en ny guvernør, men udnævnelsen skulle dog passere kollegiet og konfirmeres af kongen. Til præste- og kateketembeder krævedes også kongelig konfirmation. Alle andre embedsmænd i Guinea antoges og indsattes af selskabets direktion.

Alle retssager mellem embedsmænd i Guinea behandledes efter dansk lov og således at de dømte havde appelret. I sager vedrørende liv og ære måtte en dom, selvom den dømte ikke havde appelleret, ikke eksekveres førend sagen havde passeret handelsdirektionen og derfra var videresendt til danske kancelli og kongelig approbation.

Oktrojen indeholdt desuden bestemmelser om føring af de nødvendige autoriserede tingsprotokoller samt protokoller over auktions-, skifte- og andre sager. Der gaves selskabet de sædvanlige præferencer i fordringer overfor embedsmændene, herunder især i købesummer for negre solgt i Dansk Vestindien, et område hvor der snarest kunne opstå strid.

Oktrojens bestemmelser om Østersøisk-Guineisk Handelsselskabs ledelse viser klart dets nære tilknytning til staten. Direktionen blev på seks medlemmer. De tre skulle vælges af kongen blandt overskattedirektionens medlemmer. I første omgang ønskede majestæten imidlertid også at udnævne de tre øvrige, og først ved fremtidig opstået vacance blandt disse sidste ville kongen udvælge efterfølgeren blandt to indstillet af direktionen. Stærkere kunne statsindflydelsen dårligt blive, og til selskabets aktionærer var ingen medbestemmelse over direktionens sammensætning overladt.

Blandt de tre overskattedirektionsmedlemmer, som udvalgte til det nye selskabs direktion, var først og fremmest finansministeren Ernst Heinrich Schimmelmann. Hans fader, skatmester Heinrich Carl Schimmelmann, havde siddet i overskattedirektionen sidens dens op-



Pakhus nr. 2, „blå pakhus“, opført af C. F. Harsdorff 1781–83. Efter radering af Tom Petersen 1916.

*Warehouse no. 2, “the Blue Warehouse”, constructed by C. F. Harsdorff.*

rettelse i 1762, og sønnen var blevet medlem i 1773 straks ved sin indtræden i statsadministrationen. Den ældre Schimmelmann døde i 1782; sønnen, der hurtigt overtog sin faders dominerende stilling, opnåede dermed omtrent samtidig med handelsselskabets start hovedindflydelsen i statens økonomiske anliggender. Det andet overskattedirektionsmedlem var Chr. Ditlev Reventlow, der efter en kort periode som deputeret i Søkrigskommissariatet i 1782 blev deputeret i Generaltoldkamret og medlem af overbankkommissionen. Det sidstnævnte embede fratrådte han allerede i 1783 som følge af en kontrovers med Ove Høegh-Guldberg, men året efter deltog han i sammensværgelsen mod det guldbergske styre og blev derefter medlem af finanskollegiet og påny medlem af overbankkommissionen og desuden 1. deputeret i Rentekamret, i hvilken sidstnævnte egenskab han

som bekendt fik så megen indflydelse på de store landboreformer. I reformarbejdet havde han nært samarbejde med Schimmelmänn. Den tredie var Adam Gottlob Moltkes søn Joachim Godske Moltke, der i årene før Struensee-perioden var medlem af Søetatens General-kommissariatskollegium. Han afskedigedes her af Struensee, men kom efter dennes fald påny ind i statstjenesten som 1. deputeret i General-toldkamret og senere i rentekamret. 1781-84 var han statsminister. Han var konservativ og ængstelig for større forandringer og udtrådte derfor påny af statstjenesten, men ved Østersøisk Guineisk Handels-selskabs start stod han på sin indflydelses højde.

De øvrige tre medlemmer af selskabets direktion blev grev Adam Ferdinand Moltke, der var deputeret i admiralitetskollegiet, samt etatsråderne F. C. Trant og Joh. Fr. Heinrich.

Der var altså gennem udvælgelsen af direktionen nær kontakt med de grene af statsadministrationen, der var vigtige for selskabets økonomi, herunder også medregnet søetaten, som man ventede at selskabet skulle blive storleverandør til, men også til de andre handels-selskaber var der tilknytning. Schimmelmänn var medlem af direktionen for Dansk Vestindisk Handelsselskab, det samme var Heinrich, og etatsråd Trant var administrator i dette selskab. Hertil kom, at Joachim Godske Moltke, Trant og Heinrich havde været medlemmer af direktionen for den kgl. guineiske handel, og både Moltke og Schimmelmänn var direktionsmedlemmer i Den kgl. grønlandske Handel og Fiskefangst. Schimmelmänn fortsatte iøvrigt som direktionsmedlem i den nye grønlandsadministration, Den kgl. grønlandske, islandske og finmarkske Handel. En række personer der ansattes i Østersøisk-Guineisk Handelsselskabs administration overgik ligeledes fra de kompagnier, som selskabet var udgået af. Først og fremmest gjaldt det den administrerende direktør, justitsråd Joh. Didr. Vett, der havde haft den tilsvarende post i Den kgl. grønlandske Handel og Fiskefangst. En bogholder og kasserer, en fuldmægtig og en kopist kom fra den kgl. guineiske handel, en tømmerforvalter og en materialeforvalter overtoges fra Den kgl. grønlandske Handel og Fiskefangst. Det var naturligvis især et praktisk spørgsmål, da man på

denne måde undgik afskedigelser, men man kan heller ikke se bort fra, at det, når både direktionsmedlemmer og den administrerende direktør kom fra de nedlagte institutioner, har spillet en rolle for vurderingen af de værdier, der blev overtaget fra Kgl. Guineiske Handel og Den grønlandske Handel og Fiskefangst. Fra sidstnævnte selskab overtog Østersøisk-Guineisk Handelsselskab skibsbygmester Erik Eskildsen, der i hele selskabets levetid stod i spidsen for dets skibsbyggeri.

Østersøisk-Guineisk Handelsselskabs oktroj var som nævnt dateret 5. juli 1781, men skæringsdatoen med de grønlandske og guineiske kompagnier blev 1. maj 1781. Fra overtagelsen er bevaret følgende regnskabsopstilling.

	Rdlr.	Mk.	Sk.
Skibe ... 37 af adskillig Størrelse for Vare ... saavel til Handelens egen fornødenhed som til Afsendelse bestemte Skibs Tømmer ... til Handel og til Skibsbyggeriets Drift med Skibs-Verfets Inventarium .....	734.223	5	7
Mudder-Machiner ... 2de med Pramme, og derforuden 7 Stkr. Transport Pramme .....	155.944		9
Fadewærk og Inventarii Sorter med Requisita til Skibene .....	92.583	4	14
Udsendte Cargaisons ... 3 til Guinea, 2 til Westindien og afsendte Vare i Commission til adskillige Europæiske Steder .....	7.164	1	6
Forteresserne i Guinea ... udsendte Cargaisons og Provisions Vare, Materialier og Inventarier .....	24.235	3	13
Handels-Huset, 4 Pakhuse, Pladser, Skibs-Værf, Bradbænk, og Skibs Havn	253.920		14
Tilsammen Rdlr.	99.252	5	
I Contant Tiid efter anden .....	250.000		
	1.617.324	3	15
	1.382.675	2	1
Rdlr.	3.000.000		

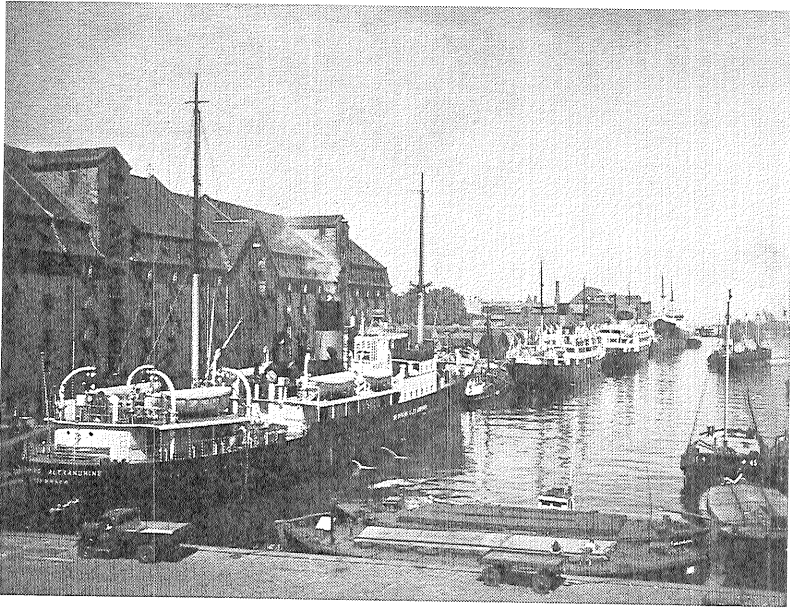
*Pakhusbyggeri, havn og værft*

En forudsætning for at både skibsbyggeriet og selskabets øvrige forretninger kunne komme i gang var, at de i oktrojen lovede foranstaltninger blev udført.

Pakhusbyggeriet var af megen vigtighed for gennemførelsen af selskabets mange planer. Det første af pakhusene var allerede i fuld gang i den grønlandske handels tid. Både dette og det følgende pakhus blev opført af Harsdorff. De betegnedes pakhus nr. 1 (oprindelig grønlandske pakhus) og pakhus nr. 2, senere kaldt de Conincks og etatsråd Bruuns pakhuse, i vore dage henholdsvis Gule Pakhus og Blå Pakhus.<sup>2</sup> Arkitekten udbeder sig ved forskellige lejligheder betydelige beløb udbetalt af statskassen til brug for pakhusbyggeriet, hvilket efterhånden volder administrationen bekymringer, der ikke blev mindre derved, at der på Blå Pakhus skete nogle nedstyrtninger af de grundmurede piller, mens de ved siderne anbragte „underslage“ ikke havde taget skade. Muren blev derfor nedtaget „lige til pillotagen“ og genopført med bornholmske kvadersten. Da kompagniet under dette stærkt forsinkede pakhusbyggeri manglede pakhusplads, lejede man for en månedlig leje af 100 rdlr. pr. etage de to øverste etager i Handels- og Kanalkompagniets nye pakhus på Christianshavn til opbevaring af rug. Som kuriosum kan nævnes, at Harsdorff i 1782 ansøger om en bevilling til håndværkerne „da det er en vedtagen Skik, at Arbejds Folkene gives en douceur naar Taget paa en Bygning er rejst og Kransen opsættes.“ Han håber den må blive på 200 rdlr. ligesom ved vestindisk pakhus' rejsegilde. De to sidste pakhuse, der var lovet kompagniet, blev først bygget i selskabets sidste år. De opførtes af hofmurermester Platz efter projekt af Ernst Peymann. Det er det såkaldte kongelige oplagsmagasin og det kongelige korntørringsmagasin, der opførtes i 1787. De er nu sammenbyggede med en mellembygning, der blev rejst i 1885. Efter afleveringen af pakhusene havde Københavns indre havn fået sin vestprofil omtrent som i vore dage.

Allerede i 1781 var uddybningsarbejdet påbegyndt, først ved hjælp





Pakhuse nr. 3 og 4, oplagsmagasinet og det kongelige kornlørringsmagasin, opført 1787 af hofmuremester E. F. Platz efter projekt af Ernst Peymann.  
Foto Sv. Ring.

*Warehouses no. 3 and 4 (The Royal Store House and the Royal Granary)  
built 1787 by E. F. Platz according to a design by Ernst Peymann.*

af et par muddermaskiner og nogle pramme, som selskabet havde overtaget fra Grønlandske Handel (jævnfør foranstående regnskabsopstilling), dernæst en kort tid med materiale fra Holmen, men da uddybningsarbejdet ville blive omfattende, besluttedes det at bygge to hestedrevne muddermaskiner med 20 pramme. Til hver maskine beregnede man en besætning på en tømmermand, en „overseer“, d. v. s. en der førte tilsyn med arbejdet, 11 matroser, en kusk og 4 heste. Der regnedes med 5 års arbejde med 150 arbejdsdage om året. En muddermaskine ansloges til en byggeudgift på 14.000 rdlr., en pram til 450 rdlr. Idet vi overspringer budgettets mange enkeltheder skal blot anføres, at selve opmudringsarbejdet i de 5 år budgetteredes til 81.980 rdlr. Gerner regnede med, at de to muddermaskiner efter 5

års brug ville være 18.000 rdlr. værd og de 20 pramme 4800 rdlr., men han er så forsigtig ikke at medtage dette i sit overslag.

Der regnedes med udlægning i havnen af 300 alen flydebomme samt 16 stkr. duc. d'alber, hvis hjertepæle i det ringeste måtte være 14 tommer i kvadrat og med skrå pæle på 13 tommer. En duc d'albe beregnedes til 282 rdlr.

I havnen foreslog Gerner opmudring til 14 fods dybde ved bolværket ved daglig vande, således at de største skibe kunne lægges 10 à 12 fod fra bolværket udfor pakhusene. Langs den søndre mur ved Frederiksgade, hvor skibstømmeroplaget til de nye skibes bygning skulle være, måtte der uden for bolværkerne være en sådan dybde, at de noget mindre skibe, der benyttedes til egetømmertransport, kunne ligge med lasteparten så nær bolværket som en mådelig lang slæbebåd kunne række. Disse skibe plejede ikke at stikke mere end 10 fod. Det foresloges derfor, at dybden udfor værftet skulle være 16 fod „beholden vand“. Dybderne på den søndre side af bradbænken ved reparationsværftet måtte derimod være 14 fod for at selskabets fremtidige ostindiefarere kunne kølhales og forhudes ved eget værft. Denne dybde måtte forefindes i det mindste 160 fod fra bradbænken og sydefter. Derfra og til den søndre ende af selskabets ejendoms grund burde dybden indrettes efter de stærkest indladte skibes dybgående, som man nu og i fremtiden måtte regne med kunne ligge ved de pakhuse, som fremtidig måtte blive opført her. Det skete som foran nævnt først i 1787. Indtil videre var det kun nødvendigt med 10 fod vand her, da pladsen foreløbig kun benyttes til tømmeroplag.

Det vil erindres, at oktroyen gav tilsagn om bygning på statens bekostning af to savmøller opført på den tømmerplads mellem kastelspynten og kalkbrænderiet, som var udset til kompagniet, og hvor man tænkte sig fylden fra opmudringen anbragt. Fra Holland fremskaffedes tegninger over de bedste og mest anvendte hollandske savmøller, og Gerner kom dernæst i en indstilling af 12. juli 1782 til følgende samlede overslag over alle de projekterede arbejder:

1. 2 savmøller .....	44.000 rdlr.
2. Flydebomme på strømmen udfor værftet	2.000 —
3. Nedramning af duc d'alber .....	4.500 —
4. Opmudring i havnen .....	81.980 —
5. Etablering af den nævnte tømmerplads	97.200 —

---

Ialt 229.680 rdlr.<sup>3</sup>

Der var jo i oktroyen i forvejen givet tilsagn om disse ydelser, og det budgetterede beløb blev derfor bevilget ved kgl. resolution af 14. august 1782. Beløbet kunne udbetales i løbet af to år, men dog på det vilkår at man straks gik i gang med arbejdet, der skulle være afsluttet i løbet af 6 år, altså med tillæg på et år udover Gerners beregning.

Der kom dog straks vanskeligheder med overvejelserne om tømmerpladsen, hvis placering ikke blev godkendt af de militære myndigheder. Søetaten havde intet at erindre mod stedet, men på hærens vegne udtalte general Huth sig imod planen, og der blev i stedet foreslået en plads på den anden side af Kalkbrænderiet, men dette modsatte kompagniet sig som uegnet og for kostbart, da det lå for langt borte fra havnen og på grund af niveauforholdene krævede et mere omfattende opfyldningsarbejde for at opnå den fornødne højde på arealet, hvorfor det vedtagne budget slet ikke ville kunne række. Om man fandt en egnet plads fortæller akterne desværre ikke noget om. Om udgifter til kran og bradbænk 1781–83 se side 62 ff.

### *Skibsbyggeri*

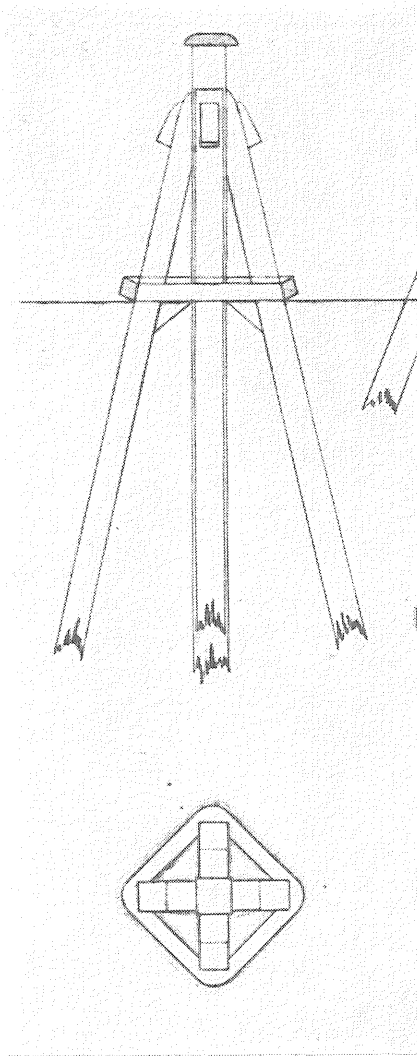
Skibsbyggeriet på værftet var allerede i fuld gang under grønlandsadministrationens auspiciér inden Østersøisk-Guineisk Handelselskab blev dannet, og det fortsatte senere for fuld kraft. I 1781 blev to nybygninger færdige, i 1782 fire og i 1783 tre, så beddingerne var fuldt optaget.

Skibsbygmesteren var Erik Eskildsen (1738–1793), der stammede fra Tønsberg, hvor han var mester for flere nybygninger. I 1760'erne og 1770'erne virkede han på Applebyes, van Ostens og det almindelige Handelskompagnis værfter, hvorefter han overtog skibsbygnings-

virksomheden på det kgl. islandske, finmarkske og grønlandske handels værft og dernæst på den kgl. grønlandske Handel og Fiskefangsts nye værft i Toldbodgade, det som nu var overtaget af Østersøisk-Guineisk Handlesselskab. Han var i det hele meget aktiv i den betydelige skibsbygningsvirksomhed som i disse år var sat i gang med statens støtte og byggede bl. a. tillige for marinen. Vi har kendskab til ca. 50 nybygninger fra hans hånd, muligt det største antal skibe som overhovedet nogen af tidens skibsbygmestre har bygget, og det er sikkert givet, at der var flere endnu. Han var som følge af denne aktivitet inde i foretagender, der krævede megen kapitalindsats, som han ikke var i stand til at klare, hvorfor han da også som så mange andre fik støtte fra staten. I maj 1780 skyldte han staten 36.760 rdlr. Han fik straks eftergivet de 16.760 rdlr., men for de 20.000 rdlr. udstedte han en panteobligation „i hans hele nuværende og tilkommende formue“. Han har sikkert regnet med at det ville blive vanskeligt for ham at klare disse forpligtelser. Allerede i august 1780 opnåede han efter ansøgning fritagelse for tinglysning af gælden, og den 20. juni 1781 fik han den begunstigelse, at gælden hverken skulle fordres af ham selv eller hans kone og børn, men at han årligt måtte afdrage gælden med „noget tåleligt, som dog ej må overgå 400 rdlr.“. Til et bådebyggeri, som han agtede at oprette på Kildevæld, og som i hvert fald også var i virksomhed i 1783 og 1784 og vistnok også senere, fik han samtidig et nyt lån rentefrit i 10 år og afdragsfrit i de første 5 år og derefter i de efterfølgende 5 år at afdrage med 600 rdlr. årligt. Endelig fik han ved kabinetsordre af 29. marts 1784 hele gælden på de 20.000 rdlr. såvel som det frivillige årsbidrag på 400 rdlr. eftergivet.<sup>4</sup> Eskildsen har således været stærkt begunstiget af staten, og den overfor tidens merkantilistiske politik stærkt kritiske M. L. Nathanson havde altså ret, da han udtalte, at „et andet Individ, Skibsbygmester Eskildsen, er paa flere Maader bleven eftergivet adskillige ikke ubetydelige Summer, hvorom jeg ganske tilfældigt har fundet en Anførsel paa en særskilt Conto i Kassebogen for Aaret 1780.“<sup>5</sup> Så havde Nathanson endda ikke bemærket Eskildsens største begunstigelse i 1784.

Lodret og vandret snit af en  
duc d'albe i Københavns havn,  
udført i pommerske fyrrebjælker  
efter tegning formentlig af  
Henrik Gerner.  
Original på Rigsarkivet.

*Elevation and section of a  
dolphin in Copenhagen harbour.*



Om de skibe, som Erik Eskildsen byggede på Østersøisk-Guineisk  
Handelsselskabs værft, henvises til den efterfølgende liste. Vi ved,  
at der må være flere endnu, idet et regnskab fra 1786 betegner  
orlogsskibet „Pommern“ som nybygning nr. 16 og „Aggershus“ som

nr. 17, hvilket ikke svarer til vore oplysninger, der har „Pommern“ som nr. 10. Det bør nævnes, at Eskildsen ikke var ophavsmand til konstruktionstegningerne. De var udført af fabrikmester Henrik Gerner.

Det fremgår af bevarede arkivalier fra 1785 og 1786, at forbindelsen med den grønlandske administration fastholdtes på skibsbyggeriets område, idet Grønlandske Handels og iøvrigt også Islandske Handels og i nogle tilfælde Vestindiske Handels skibe repareredes på Østersøisk-Guineisk Handels værft. Der er naturligvis også tale om adskillige reparationer af private skibe.

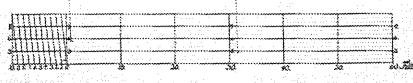
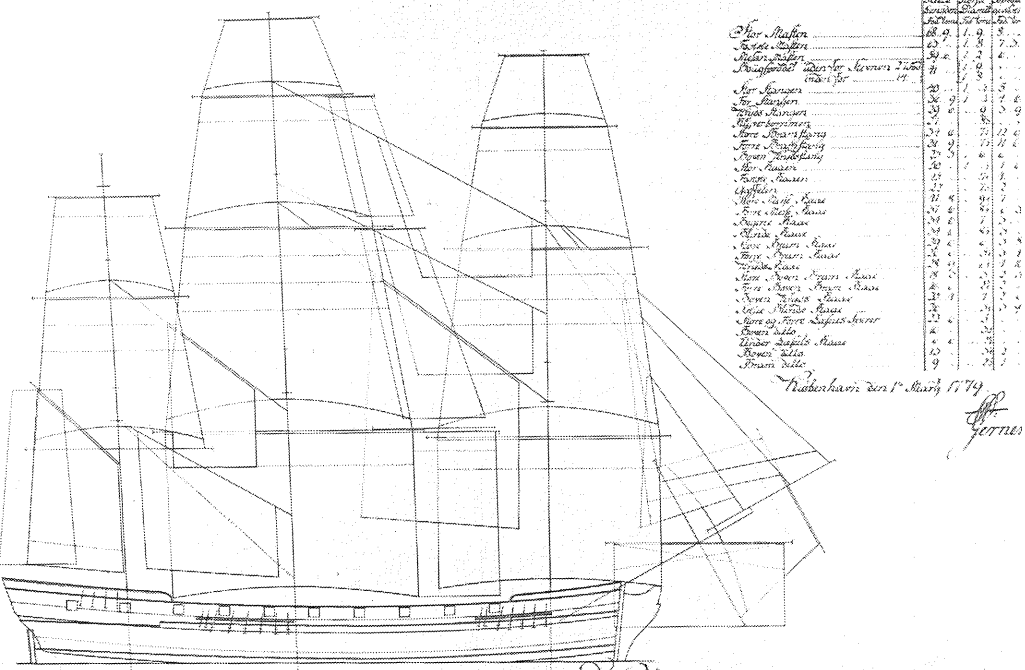
Det vil af skibslisten bemærkes, at nogle af de mindre fartøjer, brigantinerne, for på Vejle eller direkte på Barritskov, der ligger ved Vejle fjords udmunding, og fra hvis skove der leveredes skibstømmer. Barritskov ejedes i disse år af gehejmeråd, statsminister Frederik Christian Rosenkrantz til Rosenholm, der vel har givet navn til fregatten „Gehejmeraad Rosenkrantz“, som selskabet i 1783 indkøbte fra Holland. Det meste tømmer er dog utvivlsomt hentet i Østersøegnene, som jo var et af selskabets vigtigste interesseområder. En beholdningsopgørelse pr. 31. december 1786 taler om rigaske master, Danziger master og Danziger spiltræer, dog også om norske master, og sejldug kommer både fra St. Petersborg og Lybæk.

Ligesom alle andre privilegerede handelskompagnier førte også Østersøisk-Guineisk Handelsselskab sit eget flag, et dannebrog hvor man i spunsen så Christian VII's kronede navnetræk flankeret af de to vildmænd fra det danske rigsvåben, men mens alle andre kompagniers flag – bortset fra Grønlandske Handels – forlængst er forsvundet og kun kendes fra bevarede skibsbilleder, er et eksemplar af dette kompagnis flag ved et ejendommeligt træf bevaret til vore dage. Det findes i Kungl. Armémuseum i Stockholm, til hvilket det er skænket af overingeniør Per Adolf Geijer. Dennes farfars far Per Adolf Geijer deltog som 21-årig i den svensk-russiske krig i 1788 i de finske farvande. Til turuma-eskadren, som var placeret i Pelling Sund, indkom fra lodser en rapport om, at en større russisk transportfregat med 26 kanoner var indkommet i Borgåskären, 4 mil fra eskadren.

P. Geijer

Hver Sejlsens Længde med Længden af Masten  
 og Stærkheten af de tilhørende Takler for Riggens  
 og den anden Mastens ..... 82 1/2 Tønder  
 Hver Taklers vægt ..... 37 1/2  
 Hver Mastens ..... 19

	Rekke	Største	Småste
Stær Masten	68 0	1 0	8 1/2
Stær Takler	63 0	1 2	7 1/2
Mastens Takler	59 0	1 2	6 1/2
Stær Mastens Takler	41 0	1 0	5 1/2
Stær Mastens Takler	37 1/2	1 0	5 1/2
Stær Mastens Takler	33 0	1 0	5 1/2
Stær Mastens Takler	29 0	1 0	5 1/2
Stær Mastens Takler	25 0	1 0	5 1/2
Stær Mastens Takler	21 0	1 0	5 1/2
Stær Mastens Takler	17 0	1 0	5 1/2
Stær Mastens Takler	13 0	1 0	5 1/2
Stær Mastens Takler	9 0	1 0	5 1/2
Stær Mastens Takler	5 0	1 0	5 1/2
Stær Mastens Takler	1 0	1 0	5 1/2



Hver Sejlsens vægt med Længden af Masten  
 og Stærkheten af de tilhørende Takler for Riggens  
 og den anden Mastens ..... 82 1/2 Tønder  
 Hver Taklers vægt ..... 37 1/2  
 Hver Mastens ..... 19

Trudselv den 19. April 1779  
 P. Geijer

Sejltægning til fregatten „Grev E. Schimmelmann“. Approberet den 19. april 1779 af Stats balance- og over-skattedirektionen. Original på Rigsarkivet.

Sail plan of the frigate "Grev E. Schimmelmann". Approved by the Royal Revenue Department 19th of April, 1779.

Geijer fik ordre til med et par mindre både at undersøge fartøjet, der lå „i lægervall“, d. v. s. at det var blevet tvunget til at ankre under storm og tage sejlene ind for ikke at drive på grund. På grund af disse omstændigheder og skjult af mørket lykkedes det Geijer at erobre skibet, der viste sig at være Østersøisk-Guineisk Handelsselskabs fregat „Rio Volta“, som var chartret i russisk tjeneste og under russisk kommando. Flaget fandtes på skibet og medtoges af Geijer, hvis familie bevarede det som et værdifuldt minde, men for få år siden skænkede det til Armémuseums trofæsamling.

I Østersøisk-Guineisk Handelsselskab bærer skibsnavnene ligesom

i andre handelsselskaber vidnesbyrd om selskabets virkeområde og om de personligheder, der er tilknyttet kompagniet. De er derved i sig selv et stykke kulturhistorie.

En række af skibene er opkaldt efter forter eller andre lokaliteter i Guinea: „Christiansborg“, „Fredensborg“, „Rio Volta“, „Accra“ og „Ningo“. Alle disse skibe var overtaget fra den kongelige guineiske handel. Nytilkommet er „Adda“, der er opkaldt efter det sted, hvor fortet Kongensten blev anlagt. „Upernavik“, „Julianehaab“, „Strat Davis“ med flere var overtaget fra Den grønlandske Handel og Fiskefangst, og „Tønningen“, „Kiel“, „Neustadt“, „Frederiksort“, „Eckernförde“ og „Helgoland“ giver udtryk for forhåbningerne til fremgang for østersøhandelen og kanalfarten gennem den slesvig-holstenske kanal. Hovedparten af selskabets skibe er dog opkaldt efter de ministre og andre embedsmænd, som var nærmere eller fjernere knyttet til kompagniet. Et ejendommeligt skibsnavn er „Prinsen af Bevern“. Det var opkaldt efter hertug Frederik Karl Ferdinand af Brunsvig-Lüneburg-Bevern. Han kom til Danmark i 1760, hvor han opnåede høje militære stillinger. Han har utvivlsomt været en af enkedronning Juliane Maries yndlinge. Hun var hans søskendebarn. Fra 1773 var han guvernør i København, men afskedigedes efter regeringsskiftet i 1784. Ved hans brors død i 1781 blev han regerende fyrste af Bevern, men opholdt sig dog på Lyksborg slot indtil sin død i 1809.

Oplysningerne i skibslisten giver et indtryk af handelsselskabets foretagsomhed såvel på Østersøen som i de længere farter, af hvilke naturligvis sejladsen på Guinea og Vestindien var den vigtigste. Et samlet billede giver det ikke, men vi har i det arkivalske materiale et vidnesbyrd om den energi, hvormed man startede på begge områder i selskabets første år.

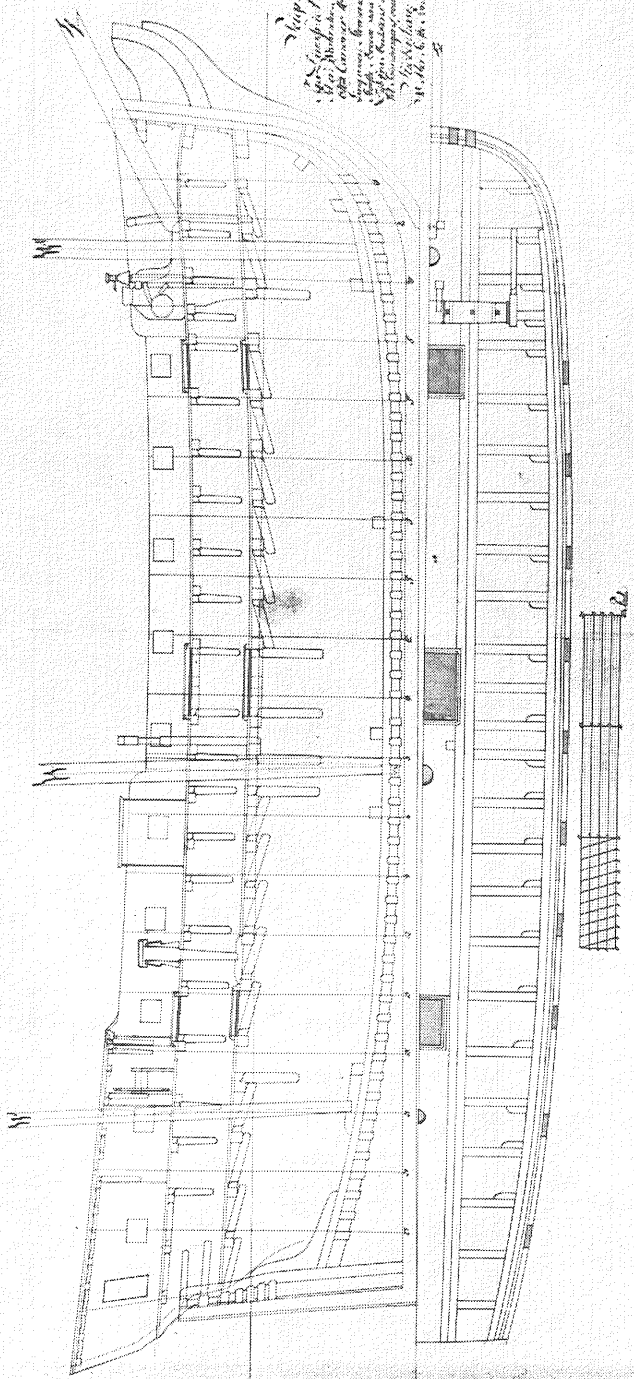
### *Kompagniets glansperiode*

Skibene fik ikke lov til at ligge stille hen. I løbet af 1781 udsendtes 12 skibe i Østersøfarten, nemlig fregatten „Grev Christian Ditlev



115 240

Skibets  
Længde 115 240  
Bredde 24  
Højde 12  
Vægt 1200  
Horsepower 1200  
Højeste Gang 12  
Højeste Hastighed 12  
Højeste Vind 12  
Højeste Bølge 12  
Højeste Vind 12  
Højeste Bølge 12  
Højeste Vind 12  
Højeste Bølge 12



Langskibssnit og dæksplan af fregatten „Grev E. Schimmelmann“. Rigsarkivet.  
*Sheer plan and deck plan of the frigate "Grev E. Schimmelmann".*

Reventlov“, der var løbet af stabelen i slutningen af januar 1781 og hurtigt efter sin færdiggørelse udsendtes på sin første rejse i de første dage af september samme år, og de mindre fartøjer i skibslisten, brigantinerne nr. 29–37 samt hukkerten „Marie Kirke“ og byssen „Strat Davis“. De havde næsten alle tidligere tilhørt Grønlandske Handel og var beregnet til rejser i de nærmere farvande. En enkelt af dem, „Marie Kirke“, gik til Barritskov efter tømmer. Samtlige store skibe sendtes i Guinea- og Vestindiefart, „Prinsen af Bevern“ efter først at have været i Algier med presenter. Dermed var alle de skibe, selskabet havde overtaget fra staten, i fart, 6–7 stykker af dem dog befragtet af Vestindiske Handelsselskab.

Overgangen fra de to gamle handelskompagnier til det nye gav nogle problemer. Endnu oktober 1782 var den endelige revision af grønlandske handels regnskaber ikke afsluttet, hvorfor der ikke var sket afregning med det nye kompagni. Et bevaret bilag i forbindelse med afregningen med Guineiske Handel giver en interessant oplysning om slavehandelen. Det viste sig at den kgl. guineiske handel ikke havde erlagt told af nogle slaveladninger fra årene 1778–80. Det drejede sig om følgende togter:

	Slaver		
	Fuldvoksne	Halvvoksne	Børn
1778 Skib ført af kapt. N. Westmarket	232		45
1779 kapt. J. Ferentz	270	48	4
– kapt. And. Hammer	323	68	3
– kapt. E. Assenius	346	83	
– kapt. J. A. Hjorth	566		3
1780 kapt. West Bohn	386	67	4
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	2123	266	59

Det skyldige toldbeløb var:

2123 stk. à 4 rdlr. pr. slave til et beløb ialt af	8492	vestind. rdlr.
af de 266 halvvoksne à 2 rdlr.	532	– –
af de 59 småbørn à 1 rdlr.	59	– –

---

Samlet 9083 vestind. rdlr.

Omsat til dansk courant blev beløbet 7266 rdlr. 39 sk.

At tolden ikke var betalt skyldtes utvivlsomt, som det anføres, at negrene var „for Hs. Majestæts høje regning“. Vestindisk Guineiske Rente- og General Toldkammer fandt, at tolden var en kongelig revenue, der måtte betales af alle kongens undersætter, og krævede derfor beløbet udbetalt. Da beløbet imidlertid ikke fandtes i Guineiske Handels bøger og altså heller ikke var anført på den „formerede balance“ pr. ultimo april 1781, mente Østersøisk-Guineisk Handels-selskab, at denne gæld var det uvedkommende, hvorfor det Vestindiske Generaltoldkammer forlangte beløbet refunderet af overskattedirektionen, men det behagede dog majestæten at eftergive beløbet.<sup>6</sup>

I de danske besiddelser i Vestindien havde man stærkt brug for slaver, men et endnu større og bedre marked frembød sig i de spanske besiddelser, især San Domingo på Haiti. Det fremgår af følgende overslag, der findes i Johan Bülow's papirer:

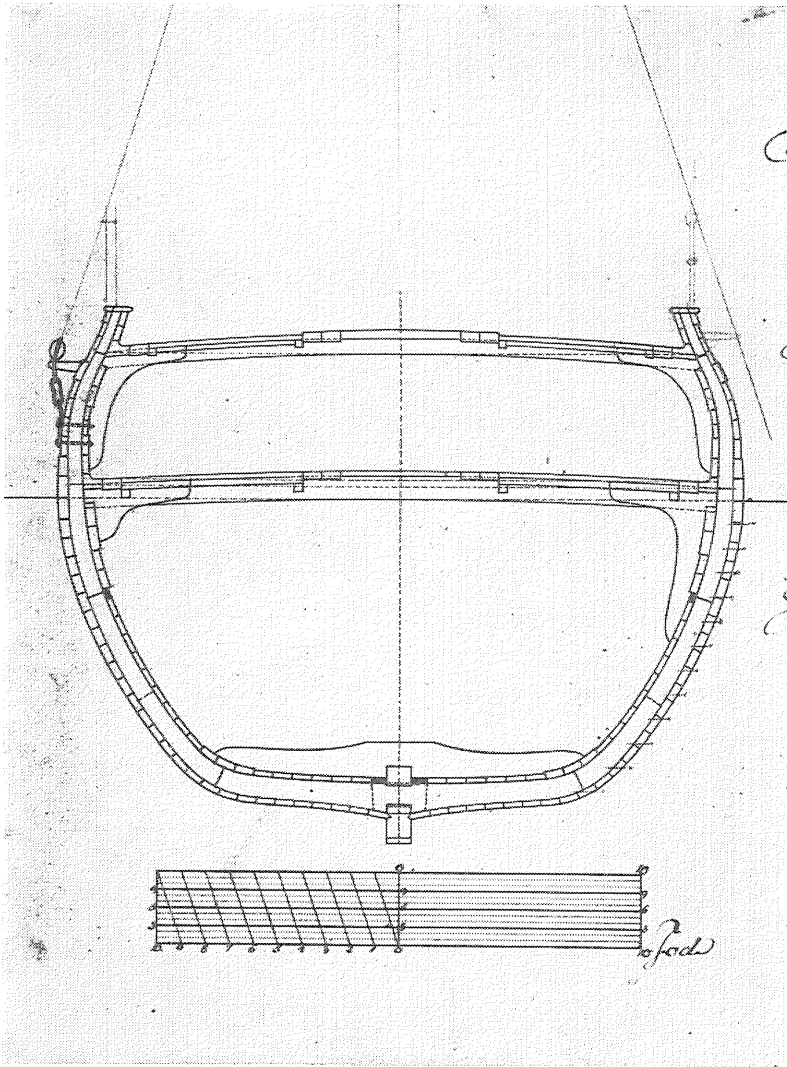
„Et skib på ca. 130 læster med inventar som det udfordres til negerhandelen kan ikke ansættes til mindre end		20.000 rdlr.
Omkostninger i det mindste		20.000 —
Skib og udredning		<u>40.000 rdlr.</u>
Assurance af skibets kaske 14 %		2.800 —
Cargaisonen koster i indkøb	50.000 rdlr.	
Assurancepræmie 10 %	5.000 —	55.000 —
Ialt		<u>97.800 rdlr.</u>
Herimod regnes at erholde en Cargaison Negere af 400 Stkr., hvoraf paa Rejsen fra Guinea til Vestindien dør 20 Stkr., igien 380 Stkr., som paa St. Domingo udbringes over Hovedet til omtrent netto 1700 Pund pr. Stk. eller circa 260 rdlr. Dansk Courant som udgiør Retour-Fragten fra Westindien til Europa kan ansættes for	98.800 rdlr.	
	8.000 —	
	<u>106.800 rdlr.</u>	
Ved Hjemkomsten regnes Skibet at være værd	10.000 —	116.800 rdlr.
Saaledes bliver en Gevinst af		<u>19.000 rdlr.</u> <sup>6</sup>

På bladets modsatte side har forfatteren dog givet et mere pessimistisk overslag for salg i Dansk Vestindien:

„Skibet med Udredning og Cargaison koster		97.800 rdlr.
380 Negere kunne paa St. Croix til de sædvanlige Priser ei ventes afsat uden à 150 rdlr. pr. Stk. i dansk Courant, efter Omkostningernes Fradragelse føl- gelig beløbe samme ialt	57.000 rdlr.	
Retourfragten ca.	8.000 —	
Skibet ansættes ved Hjemkomsten	10.000 —	75.000 rdlr.
Altsaa tabes		22.800 rdlr.
foruden hvad der tabes undertiden paa de i Betaling for Negernes imodtagende Retour Vare af vestindiske Producter, der ikke sielden her maae sælges med 30 à 30 ProCt. Tab“.		

Det fremgår heraf, at der kunne påregnes bedre priser i de spanske besiddelser, og man skulle desuden tro, at slavehandel i Dansk Vestindien var en tabsgivende forretning, men det var naturligvis almindeligvis ikke tilfældet. I det her omtalte budget var skibets anskaffelsessum afskrevet med halvdelen, men skibene benyttedes hyppigt til adskillige togter, selvom det også hændte, at skib og ladning gik tabt. Det skete også for Østersøisk-Guineisk Handelsselskab. I 1783 forliste således „Accra“ og i 1785 endog to skibe, „Prins Frederiks Haab“ og „Gehejmerraad Stampe“. Tabene var dog i ovennævnte budget beregnet meget optimistisk. Det var sjældent at tabene indskrænkede sig til de 20 slaver.<sup>7</sup> De var undertiden langt større, hvorom senere skal berettes. Hvad skibstabene angår må bemærkes, at Østersøisk-Guineisk Handelsselskab havde tilladelse til ikke at assurere sine skibe, idet man gik ud fra, at selskabets flåde var så stor, at man muligt økonomisk ville stå sig ved at undgå de betydelige præmieudgifter til forsikringen.

Foruden at kongen støttede selskabet overordentligt meget, gik staten også direkte i kompagniskab med handelsselskabet. De forskellige ministre, som sad i bestyrelsen for disse kompagnier, der nær-



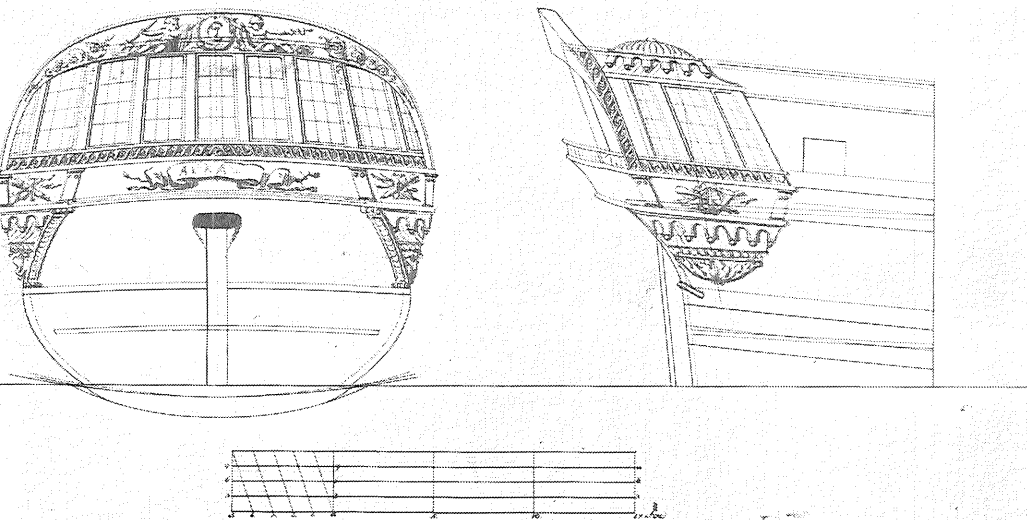
Middelspant af fregatten „St. Jan“. Rigsarkivet.

*Midship section of the frigate "St. Jan".*

mede sig rene statsforetagender, var så indarbejdet i denne arbejds-gang, at man fandt det naturligt at lade staten optræde direkte som deltager i erhvervslivet.

I 1781 indgik selskabet og staten kompagniskab om udsendelse af 4 skibe, „Grev Scheel“, „Gehejmraad Stampe“, „Prinsen af Bevern“ og „Gehejmraad Gregers Juel“, hver med halvparten. Kongen indskød desuden 75.000 rdlr. fordelt på 500 aktier à 150 rdlr. Ved forskellige lejligheder i løbet af det følgende år kunne selskabet melde gode tidender vedrørende dette forretningsfællesskab, men først i marts 1784 skete der endelig afregning. Det fremgik af den, at der for „Gehejmraad Stampe“s vedkommende var en ren nettogevinst på 49.200 rdlr., for „Prinsen af Bevern“ 49.000 rdlr. og for „Grev Scheel“ endog 59.300 rdlr., samlet for disse tre en nettoindkomst på 157.500 rdlr. Derimod havde „Gehejmraad Gregers Juel“ haft adskillige vanheld. Det havde måttet opholde sig et helt år ved Guld-kysten for at indsamle negerladninger; det havde der mistet en hel del af sin ekvipage, og under overfarten til Vestindien var 200 af negrene døde, og de tiloversblevne syge og i slet tilstand, og endelig for at gøre ondt værre fik skibet et frygteligt stormvejr på hjemfarten fra Vestindien så at det blev læk, fik 8 fod vand i lasten, den største del af det indladede sukker bortsmeltedes og adskillige af kaffe-bønnerne bortskylledes og beskadigedes. Kaptajnen måtte kaste alle kanonerne overbord og løbe ind til Falmouth for at få skibet repareret. Denne beretning må også med for at give et anskueligt billede af søfartens vilkår i de dage. Som følge af alt dette mødte „Gehejmraad Gregers Juel“ med et underskud på 37.497 rdlr. 16 sk., så det gode resultat for den samlede forretning svandt ind til 120.002 rdlr. og 70 sk. Statskassen havde halvdelen heraf, 60.001 rdlr. 35 sk. tilgode tillige med de 75.000 rdlr. som kongen havde indskudt, eller ialt 135.001 rdlr. 35 sk., men da selskabet tid efter anden havde trukket 135.000 rdlr. var der kun 1 rdlr. 2 mk. 3 sk. tilbage, „hvorover efter Behag kan disponeres“.

At så meget havde måttet trækkes på dette kompagniskabs konto var med henblik på „Gregers Juel“s skæbne ikke så underligt, men



Tegning af agterspejl og gallerier til fregatten „Accra“. Rigsarkivet.

*Stern and quarter gallery of the frigate "Accra".*

iovrigt udviklede forholdene sig ikke tilfredsstillende i det lange løb, uagtet man havde afkrævet staten penge på alle de områder, som oktrojen gav mulighed for.

Georg Nørregård har givet følgende tal for skibsekspeditioner til Guinea og for antallet af de fra Afrika ekspederede neger-slaver, som vi her tillader os at gengive:<sup>8</sup>

Antal skibe til Guinea

1781	5
1782	5
1783	7
1784	9
1785	8
1786	3
1787	3
1788	2
1789	2

Antal eksporterede slaver

1777	485
1778	745
1779	692
1780	462
1781	1258
1782	819
1783	1011
1784	1155
1785	1257
1786	1363
1787	1226
1788	995
1789	594

*Af slaver indkøbtes fra*

Christiansborg	3945
Fredensborg	2641
Keta-Prinsensten	1677
Ada-Kongensten	1566
Popo	1520
Ved Ponny fra 1. maj 1783	484
Ved Aflahu fra 1. juni 1784	484

Af det samlede antal slaver afgik 9.679 med danske kongelige skibe eller kompagniskibe, men desuden opkøbte disse skibe på Ovenkysten 7.434 slaver. Under overfarten døde 2.706 eller 15,7 % og af resten blev 6.229 solgt på de dansk-vestindiske øer, 8.178 andre steder i Vestindien.

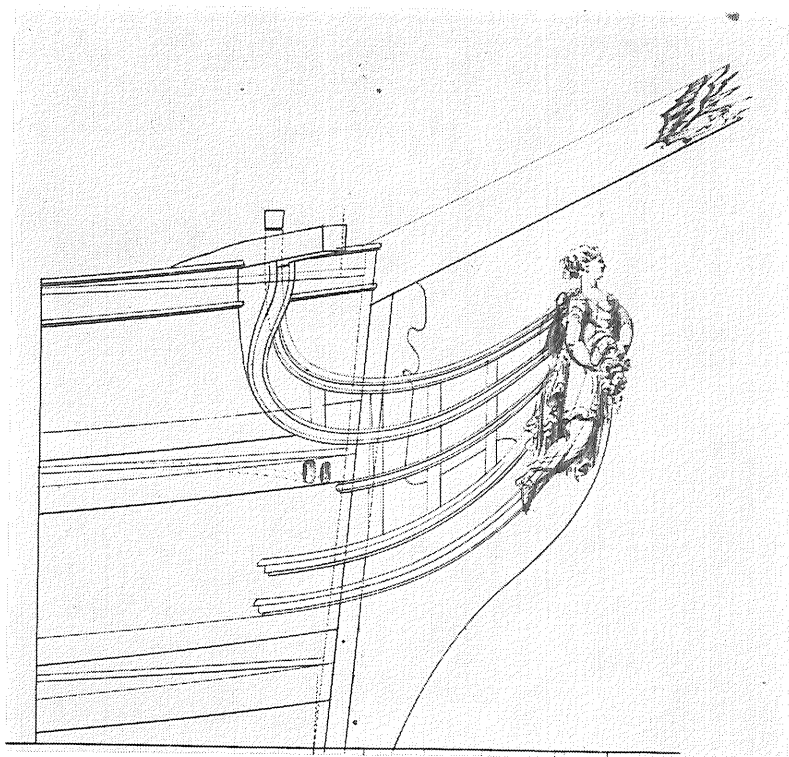
Denne statistik viser, at oprettelsen af Østersøisk-Guineisk Handelselskab medførte en stigning i antallet af skibsekspeditioner, men samtidig også, at kompagniet ikke formåede at opretholde denne stigning. Nedgangen svarer helt til det almindelige billede af kompagniets udvikling. Som det ses gik antallet af udførte slaver dog ikke ned i samme takt som skibsekspeditionernes tal gik ned.

Et tab af 15,7 % for slavernes vedkommende var betydeligt, men også tabet af danske søfolk om bord i skibene var stort. Georg Nørregård oplyser, at af de 2004 danske søfolk, som gik ud med Guinea-skibene 1777–89, døde 691 eller mere end en trediedel. Det kunne være fristende at komme nærmere ind på forholdene om bord i slave-skibene, men herom skal der blot henvises til Thorkild Hansens bog „Slavernes Skibe“.

Selskabet stiftedes på et overmåde gunstigt tidspunkt, da krigsforholdene gav de bedste muligheder for god afkastning, bl. a. også fordi de franske vestindiske kolonier trængte til indførsel af slaver, og folk greb da også efter enhver mulighed for at anbringe penge i spekulationsforetagender.

På de to første tegningsdage tegnedes der for 1.500.000 rdlr. og derefter tegnedes for 900.000 på 4 timer.<sup>9</sup> Staten besluttede derfor at nøjes med at lade privatfolk få aktier for 2 mill. rdlr. og tegnede sig selv for den sidste million. På de første to år var der et overskud på





Tegning af gallion til fregatten „Accra“. Rigsarkivet.

*Head of the frigate "Accra".*

881.586 rdlr., hvoraf 500.000 rdlr. i overensstemmelse med oktrojens paragraf 37 blev henlagt til fondets forøgelse,<sup>10</sup> og der udbetaltes med udgangen af 1783 10 % i udbytte. Til kompagniet var knyttet en stor stab af tjenestemænd, i København 65, ligesom det i Guinea ialt havde 230 personer med civile eller militære opgaver at lønne.<sup>11</sup> Til støtte for virksomheden her anlagdes to nye forter Kongensten og Prinsensten, især på grund af et felttog mod awunaerne. Nye fortanlæg havde man allerede ved selskabets start tænkt sig muligheden af, og der var i oktrojen givet tilsagn om, at staten ville påtage sig bekostningerne derved, og kompagniet forlangte derfor også 28.000

rdlr. til forternes bygning og 6.000 rdlr. til deres vedligeholdelse og for dækning for udgifterne til krigen mod awunaerne. Fordringen vakte imidlertid ingen begejstring hos statsmyndighederne, men man fik dog efter en nærmere undersøgelse i begyndelsen af 1785 tilsagn om midler til forternes bygning, men derimod ikke til den årlige vedligeholdelse.

### *Nedgang*

I 1783 sluttede såvel kolonikrigen som den nordamerikanske krig. Der var ikke længere de store forretninger at gøre i vestindiehandelen. Det danske erhvervsliv og ikke mindst Østersøisk-Guineisk Kompagni rantes hårdt.

Efter fredsslutningen henvendte selskabet sig den 7. maj 1783 til overbankdirektionen og foreslog, at selskabets virksomhed indskrænkedes.<sup>12</sup> Det kunne bedst ske ved at aktiekapitalen nedbragtes med en trediedel, således at de aktier, som staten ejede, blev indløst. Aktiernes pålydende værdi på 1 mill. rdlr. skulle straks konverteres til et 4 %'s obligationslån, der kunne tilbagebetales over 5 år med 100.000 rdlr. hver termin. Kongen gik med hertil og godkendte tillige, at obligationen ikke blev tinglyst med panterrettighed i selskabets aktiver af hensyn til de resterende aktiers kurs. Det første afdrag på dette obligationslån betaltes ved december termin 1783, men selskabet skaffede pengene ved at udnytte sin bankkredit på de 400.000 rdlr. Ved regeringsskiftet i 1784 var statens fordring på selskabet i denne forbindelse derfor på 900.000 rdlr.

En status af 31. december 1784 udviste vel aktiver for 2.120.106 rdlr., men der var en betydelig mængde „deels bekiendte virkelige og deels befrygtede muelige Tab“, der omfattede søskader til 170.000 rdlr., tab på ostindiske ekspeditioner 323.000 rdlr. og på guineiske ekspeditioner 696.500 rdlr., hvortil yderligere kom en række tab på varer såvel i Europa, Amerika som i Vestindien, og en del udestående gæld, alt beregnet til 1.280.999 rdlr., således at der kun resterede en beholdning på 839.106 rdlr., hvilket pr. aktie svarede til

42 rdlr.<sup>13</sup> Staten følte en forpligtelse i selskabets nedgangsperiode til yderligere hjælp for at fremkalde ny virksomhed. Ved kgl. resolution af 14. juli 1786 bestemtes det, at 400.000 rdlr., der som en del af en kongelig eftergivelse af en sum af 1.150.000 rdlr. skulle være indbetalt til banken, overgik til kompagniet selv. Kompagniet fik yderligere en rentefri kredit på 250.000 rdlr., som havde været forundt Kanal-kompagniet. Såfremt kompagniet anvendte en kapital af 3-400.000 rdlr. i handelen med indenlandske fabriksvarer, ville det få tilstået rentebeløbet af kommercens fond. Kompagniet fik yderligere be- gunstigelser indenfor kornhandelen, og staten tilbød nu at godtgøre udgifterne til driften af forterne Kongensten og Prinsensten. Det var ganske vist lovet selskabet allerede ved dets oktroj, men som foran nævnt havde man tidligere nægtet dette. Påny blev der givet kom- pagniet tilsagn om tømmerleverancer til søetaten. Også dette var lovet i oktrojen, men det var ikke blevet overholdt.

Det overlodes nu til aktionærene selv at træffe bestemmelse om, hvorvidt kompagniet skulle fortsætte sin virksomhed. Skete det, fik aktionærer, der foretrak at blive udløst, i stedet for deres aktier obli- gationer, som kongen garanterede for. Da fortsættelsen blev vedtaget, benyttede mange sig deraf, idet aktionærer med en aktiepost af ialt 5.333 aktier fik obligationer svarende til 75 rdlr. af hver aktie på 100 rdlr. Som man ser, var det et meget large tilbud. Pr. 31. december 1784 havde aktierne som foran nævnt kun en værdi af 42 rdlr., og den efterfølgende tid havde ikke forbedret økonomien.

#### *Ændret styrelsesform*

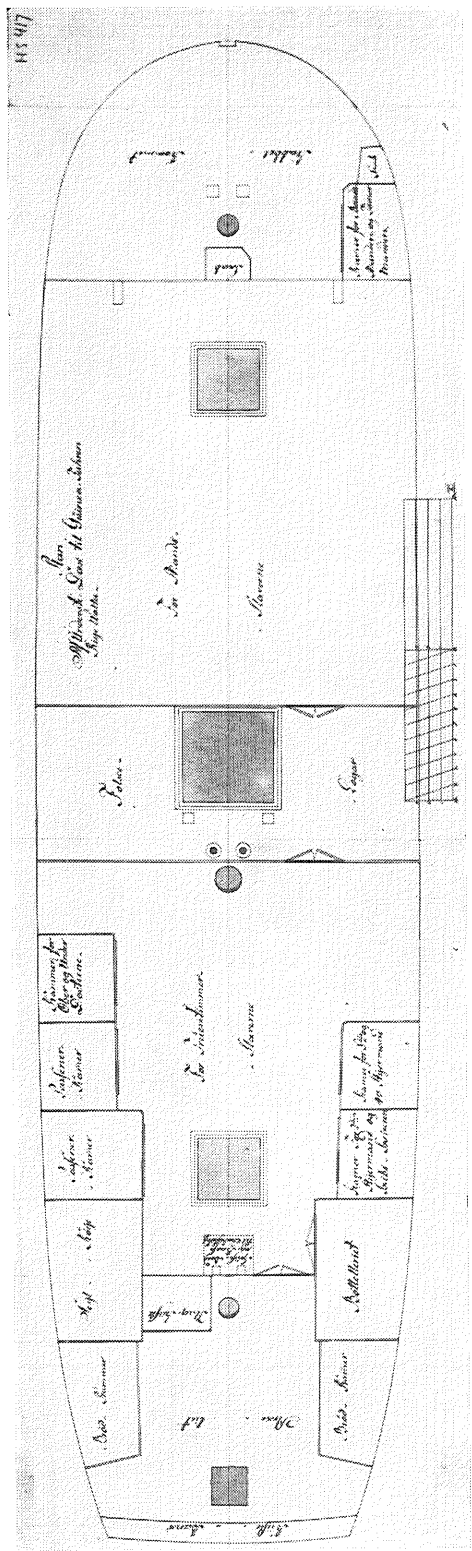
Endvidere besluttedes det at forlade den hidtidige styreform med de mange direktører valgt af kongen. Interessenterne fik nu tilladelse til selv at vælge en direktion på 5 medlemmer, idet hver aktie gav en stemme. Fremgangsmåden skulle være den, at der i forvejen afholdtes et „forslagsvalg“, hvorefter de 10 personer, der havde fået de fleste stemmer, gik videre til generalforsamlingen, der ud af disse valgte 5. Dog kunne finansministeren overvære direktionens møder, idet han

var betroet at føre kontrol og tilsyn med selskabets beslutninger og foretagender, at de var i overensstemmelse med de givne forskrifter. Ved valget kom den i vestindie- og ostindiehandel samt skibsbygning interesserede generalkrigskommissær John Brown ind i direktionen tilligemed guvernør Niels Urban Aarestrup og justitsråderne Jacob Chr. van Deurs og Lauritz Nyeland Stephansen samt agent Hans Jørgen Meyer, hvilken sidstnævnte blev administrerende direktør, et embede han dog i længere tid forinden havde beklædt.

Kompagniets forhold og fremtid diskuteredes meget af samtiden. Der findes bevaret et brev fra kaptajn A. H. Stibolt til Johan Bülow,<sup>14</sup> som antoges i kraft af sin embedsstilling og sit forhold til kronprinsen at have megen indflydelse på udviklingen. Stibolt fandt tre muligheder for kompagniet, for det første at realisere alt og fordele udbyttet pr. aktie, for det andet at interessenterne kunne få frie hænder til at forvalte deres eget, vælge direktion og drive virksomheden. Endelig kunne kongen overtage kompagniet, lade det føre videre for sin egen regning af folk, som fik pålagt at opstille et regnskab og bedømme situationen. At ophæve kompagniet forekom Stibolt næsten umuligt, fordi det da var umuligt at drive slavehandelen, fordi oplag af korn ikke kunne undværes og fordi kompagniet beskæftigede så mange arbejdere og søfolk. Stibolt lagde ikke skjul på, at kongen burde overtage kompagniet; det ville være „convenablest“ for interessenterne, uagtet de som havde købt i utide ville lide tab. Kongen kunne desuden – hvad undersåtterne ikke var i stand til – lade tingene undersøge og oplyse og forlange rigtighed på alt.

Det var ikke mindst dette sidste, at få et virkeligt overblik over hvad der egentlig var galt, som var vigtigt, og det interesserede især i denne periode, da interessenterne var indkaldt til møde til afgørelse af kompagniets fremtid.

Det er kun naturligt, at dette fremkaldte offentlige udtalelser. Datidens form for debat var ikke indlæg i aviserne, dertil var disse endnu ikke egnede; det skete ved udsendelse af småskrifter, og der findes også en række sådanne, der behandlede de østersøisk-guineiske anliggender.



Plan af underste dæk til fregatten „Rio Volta“. I forskibet foran folkelukafet rum for mandslaver. Kvindeslaverne var anbragt i agterskibet mellem kamrene: 3. og 4. stymænd (et kammer), 2. stymænd og skibsskriveren (et kammer), over- og undermestre (lægerne, ligeledes sammen), to passagerkamre, hovmesterens rum samt brødkamre. Rigsarkivet.

*Lower deck plan of the frigate "Rio Volta" with rooms for male and female slaves and cabins for officers, doctors, passengers etc.*

Faktor Tage Erasmii, der i sit skrift<sup>15</sup> fremhæver sit kendskab til Guinea, hvor han „i det usundeste af Hs. Majestæts Lande“ havde opholdt sig tjenstligt i 13 år, klager over, at man har sendt dårlige flinter til Afrika, som negrene slet ikke ville have. En anonym forfatter, der betegner sig som patriot,<sup>16</sup> hævdede, at det østersøiske kompagnis ophævelse var fordelagtig for interessenterne og gavnlig for staten: „Spørg Eder selv, I, som eier Aktier i saadant Kompagnie, er I nogen Tid visse paa Eders Formues Tilstand? Kommer ikke Eders hele Velfærd an paa høist uvisse og chimæriske Spekulationer, tidt alleene paa en Drøm? hvilke Realiteter have I, hvad er den sande Værdie af Kompagniets Effekter og Eiendomme? beviser ikke det overmaade uregelmæssige Stigen og Falden af Aktierne, at I aldrig, som i andre Kompagnier, kan vente noget med Sikkerhed?“

Endnu en anonym patriot<sup>17</sup> fremfører overfor det sidstnævnte skrift modsatte anskuelser: man bør ikke kaste vrage på de fordele, som oktrojen frembyder; skulle der mon ikke være råd til en bedre indretning for dette kompagni at udfinde uden at kaste det over ende. Der er vel usikkerhed i at anbringe sine penge i aktier, men forfatteren finder dog ingen grund til at tro, at det østersøiske kompagni skulle være mere usikkert end andre, selvom alle efterretninger er enige i, at det har tilsat en betydelig del af sin kapital. Forfatteren fremhæver, at han ikke er personlig interesseret i sagen og ingen aktier ejer i kompagniet, hvilket han øjensynlig anfører som et udtryk for en saglig upartisk overvejelse af problemet.

En navngiven forfatter, Gerh. Peter Wolff, melder sig i et mere omfattende lejlighedsskrift<sup>18</sup> om denne sag som en afgjort modstander af kompagniformen, hvis svagheder han nærmere belyser, dog undtager han Asiatisk Kompagni, som er det eneste handels-selskab herhjemme som havde haft længere varighed og virkelig havde tilført staten såvel som mange undersætter betydelige fordele. Forfatteren tilhører den liberale opfattelse og er af den anskuelse, at kongen, altså staten, aldeles ikke skal befatte sig med handel. Det kommer der ikke andet end tab ud af, siden alle forretninger på kompagnifod må drives med mange betjente og megen vidtløftighed.

Der er dog to handelsgrene, som kongen i den foreliggende situation ikke kan slå hånden af: besejlingen af Guinea sålænge kongen har forter der og af Vestindien samt kornhandelen, der kan betrygge hovedstaden og især Norge. Derimod er det Østersøisk-Guineiske Handelsselskabs virksomhed altfor omfattende. Det bør udløses, og alle de handelsgrene, som det har beskæftiget sig med, bør fordeles blandt bekendte gode og indsigtfulde købmænd. Han foreslår dernæst en fordeling på 11 forskellige punkter, således at Guineahandel, kornhandel, manufakturhandel, hvalfiskefangst, trælasthandel, skibsbyggeri m. m. virker hver for sig.

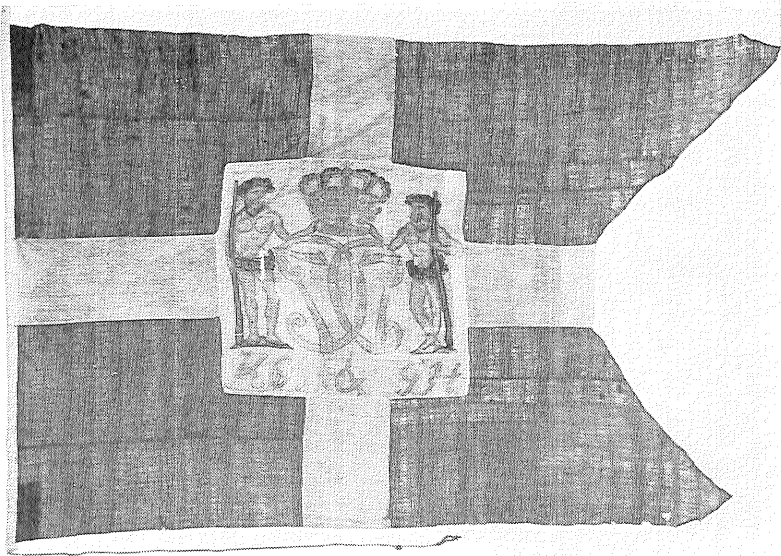
Wolffs skrift var udsendt med henblik på den kommende generalforsamling i Østersøisk-Guineisk Handelsselskab, der var fastsat til 10. januar 1787, og han følger sine tanker op senere i et „Pro Memoria“. Det var tanken, at der på generalforsamlingen skulle nedsættes en kommission til overvejelse af kompagniets fremtid. Han er åbenbart lidt ængstelig for dette valgs forløb. Han tvivler naturligvis ikke på, at man finder de rette folk hertil, men mener dog, at man især trænger til en mand, der kan gå kommissionen til hånd ved bøgernes undersøgelse, ved forslagernes udarbejdelse og med at forfatte en for interessentskabet tydelig forestilling om handelens sammenhæng, og han tilbyder til dette hverv sig selv, idet han uden egen nytte eller hensigt til nogen belønning vil indtræde som overordentligt medlem af kommissionen og tillige virke som sekretær for daglig at udarbejde de ekstrakter, beregninger, betænkninger og oplysninger, som for selskabet er højst fornødne. „Ikke udi skummel Mørkhed eller udi hemmelighedsfulde ubegribelige Forklaringer, vil jeg indlade mig, men med Publicitet og Simplicitet vil jeg handle“.

Wolff har vel næppe forestillet sig, at hans tilbud ville blive modtaget, idet han under tilsyneladende høflige og ganske saglige betragtninger på en højst virksomhedsfuld måde netop havde fremført den kritik, som mange følte var rigtig: at selskabets virksomhed var altfor omfattende, at dets apparat var besværligt, og at ingen rigtig vidste, hvorledes dets økonomiske stilling var, fordi man ikke rigtig kunne tro på de opstillede regnskaber og affattede „evaluationer“. Og bedre

blev det jo nok heller ikke af, at Wolff utvivlsomt var en mand, der vidste ret god besked, idet han var bogholder og kasserer ved bankkontoret i København og herfra vel havde en del kendskab til de mange pengetransaktioner, som kompagniet havde foretaget over bankkontoret. Det var næppe fra en sådan mand, man helst så gennemført publicitet og simplicitet. Polemikken fortsatte i nye indlæg til oplysning for interessenterne inden generalforsamlingen. Direktionen modsatte sig hans ønsker, og på generalforsamlingen oplæstes et promemoria, hvori det fremførtes, at kommissarierne næppe vil mene, at de trænger til hans hjælp, da de jo gennem direktionen kunne få alle de oplysninger og beregninger, som de anså for fornødent. Det var jo givet det, som Wolff mente, de ikke ville få. Promemoriet sluttede med, at Wolffs tilbud ikke burde antages. Promemoriet var underskrevet af 6 personer, hvoriblandt A. H. Stibolt, den senere fabrikmester E. W. Stibolt, O. Lütken og C. Lütken. De var alle søofficerer. Det er næppe sandsynligt, at der blev stemt om promemoriet, selvom det efter moderne sprogbrug må opfattes som en resolution. De 6 navne har sikkert været tilstrækkeligt kendte og velanskrevne i kredsen til at man tog dem på ordet. Desværre havde de i promemoriet udtalt den lidt unødvendige bemærkning, at Wolff, som tysk født, vel næppe var det danske sprog mægtig, hvilket naturligvis medførte, at Wolff i en fortsat polemik måtte meddele, at han særdeles vel betjente sig af det danske sprog, at han havde boet i Danmark i 30 år og her havde haft forskellige offentlige og private hverv, og forlængst var blevet dansk statsborger. Han aftrykker endog sit naturalisationsbrev af 2. maj 1776 og siger, at han ikke tager de herrer af søetaten og den hæderlige mand af civilstanden det fortrydeligt op, da han ved at de ikke havde handlet så meget af egen drift og overbevisning, som de af tilskyndelse og overtalelse „vidende og uvidende have vovet sig ud for en troefast Ven og Cousin i Directionen“.

Den på generalforsamlingen valgte kommission kom til at bestå af finansdeputeret Wendt, admiral Tønder, grossererne Broch, Saaby og Prætorius, kaptajn Lind og sukkerraffinadør Knutsen.<sup>19</sup> Resultatet





Kgl. østersøisk-guineisk Handelsselskabs flag. I spunsen Chr. 7's kronede navnetræk i spejlmonogram mellem rigsvåbnets vildmænd. Herunder læses: K. Ø. & G. H. Stammer fra fregatten „Rio Volta“, som i den svensk-russiske krig blev chartret til den russiske flåde, men erobret af svenskerne 1788. Nu i Kungl. Armémuseum i Stockholm.

*The ensign of The Baltic and Guinea Company with the face to face monogram of King Christian 7th and the letters K. Ø. & G. H. = Kongelige Østersøisk- og Guineiske Handelsselskab. Captured in the Swedish-Russian war 1788.*

blev måske nok anderledes end de 6 underskrivere af det foran omtalte promemorie havde tænkt sig. Kommissionen erkendte, at selskabet i sin nuværende form og indretning ikke kunne vedblive at handle uden efterhånden ganske at fortære sin fond. Efter Nathanson refererede Handelstidende denne beslutning således: „En ny Undersøgnings-Commission har endelig bevist Umuligheden af Compagnie-Handelens Fortsættelse, og derved opfyldt de Handelsforstandiges Propheteringer, som hellere have villet gavne ved Sandhed end behage ved at smigre de Magthavendes Yndlingsideer“, og det er jo som det var udtrykt af Wolff.

*Kompagniets afvikling*

På en tidligere afholdt generalforsamling den 28. august 1786 benyttede aktionærer, der repræsenterede 533.300 rdlr., sig af tilbudet om at få udløst aktierne med et beløb af 70 rdlr. pr. styk mod pålydende 100 rdlr., mens aktionærer med aktier for 1.133.300 rdlr. vedtog at fortsætte på de foreliggende vilkår. Efter kommissionsforslaget om kompagniets ophør afholdtes en ny generalforsamling den 30. maj 1787, og her vedtoges kongens endelige overtagelse af selskabet ved overtagelse af de sidste 1.133.300 rdlr. aktier. Det var dog ikke tanken at drive virksomheden for kongelig regning, og det viste sig også, at nogle private entreprenører med Fr. de Coninck i spidsen var interesseret.<sup>20</sup> Disse dannede et konsortium Pingel, Meyer, Prætorius & Co., hvoraf de Coninck, en af tidens største handelsmænd, overtog de 7/10 af entreprisen, mens de tre andre havde hver sin tiendedel. Pingel var de Conincks svigersøn, Meyer og Prætorius var begge ansatte i Østersøisk-Guineisk Handelskompagni. Handelen afsluttedes ved kongelig approbation af 8. august 1787.

De nye købere påtog sig af de resterende 11.333 aktier straks inden 4 uger at indlevere 2.333 aktier enten in natura eller med et beløb af 70 rdlr. pr. styk. De endnu tilbageværende 9.000 aktier eller 900.000 rdlr. skulle forrentes og amortiseres i løbet af 28 år med et årligt beløb på 37.800 rdlr. Entreprenørerne overtog forterne i Guinea, til hvis vedligeholdelse kongen årligt skulle yde 29.950 rdlr., et beløb der nedsattes til en trediedel, hvis staten overtog etablerementerne i Guinea. Denne sum omfattede det østersøisk-guineiske kompagnis hidtidige tilskud på de 25.000 rdlr. samt 4.950 rdlr. for driften af de nye forter Kongensten og Prinsensten. Administrationen af guvernementssager blev hos staten, alt guineahandelen vedrørende hos entreprenørerne. Disse gik ind i det gamle handelsselskabs rettigheder og pligter med hensyn til kornhandelen og fik som dette et årligt tilskud på 5.000 rdlr. Kongen ville som hidtil godtgøre renterne og assurancepræmie med  $\frac{1}{2}$  % p. a. af de til banken skyldige 400.000 rdlr. En passivpost på 250.000 rdlr. til banken, der var rentefri, kunne

indenfor en 3 års periode afvikles af interessenterne med et beløb af 84.000 rdlr. Det sidste tilskud på 400.000 rdlr., som Østersøisk-Guineisk Handelsselskab havde modtaget, og som skyldtes til bankkontoret i Altona, skulle afvikles i december terminer 1787 og 1788 med 200.000 rdlr. hver gang.

Entreprenørerne benyttede sig af tilbudet om at slippe af med de 250.000 rdlr. til banken ved udbetaling af 84.000 rdlr. Det skete ved at man allerede i 1788 solgte pakhuis nr. 4, det såkaldte korn tørringsmagasin, til staten for 80.000 rdlr., hvortil man så kontant lagde 4.000 rdlr.

Ved denne overenskomst slap staten ud af affæren Det Østersøisk-Guineiske Handelsselskab med et tab af over 2 mill. rdlr., men dog altså samtidig med sikkerhed for, at man indskrænkede sig til det.

I denne forbindelse må det erindres, at staten ved Østersøisk-Guineisk Handelsselskabs dannelse på en billig måde slap ud af de forudgående forpligtelser overfor det tidligere Guineisk Kompagni og Grønlandske Handel, en fristende let tilgængelig udvej af tidligere affærer, som man altså senere måtte bøde for.

Det er bl. a. blevet fremført, at Østersøisk-Guineisk Handelsselskab måtte overtage gamle skibe til en for høj pris. Ved stiftelsen i 1781 overtoges 4.006 kommercelæster, der i status, som foran nævnt, var vurderet til 734.223 rdlr., hvilket betød en betaling af 183,24 rdlr. pr. læst. Det vil være rimeligt at sammenligne denne sum med samtidige byggesummer for skibe. Fregatten „St. Jan“, der stod anført med 149 læster, kostede med udstyr og kanoner nybygget 27.017 rdlr. eller 181 rdlr. pr. læst, fregatten „Frederiksted“, 144 læster, 20.449 rdlr. eller 142 rdlr. pr. læst, fregatten „Damerne“, 152 læster, byggedes for 22.797 rdlr. eller 150 rdlr. pr. læst. Navnlig priserne for disse to sidstnævnte var jo langt lavere end 183,24 rdlr. Der er dog nogen usikkerhed i bedømmelsen, idet det for „Frederiksted“s og „Damerne“s vedkommende ikke er oplyst, om der i summerne indgår beløb for armering, mens dette udtrykkeligt er anført for „St. Jan“. Det bør desuden tilføjes, at fregatten „Juditha“, 120 læster, nybygget kostede 23.087 rdlr. eller 192 rdlr. pr. læst, og at fregatten

„Den gode Hensigt“, 280 læster, der blev bygget i 1780, med sine byggeomkostninger på 90.680 rdlr. kom til at stå i 324 rdlr. pr. læst, men her må der foreligge ganske særlige omstændigheder. Under alle omstændigheder gælder disse her anførte summer nybyggede skibe, mens de skibe, som handelsselskabet overtog, bortset fra nogle få havde været i brug i nogle år, omend kun et par stykker måtte betegnes som virkelig gamle.

Selv med de her givne sammenligninger kan man konstatere, at Østersøisk-Guineisk Handelsselskab måtte overtage brugte skibe til summer, der lå højere end deres værdi, og det gjaldt formentlig også de øvrige overtagne effekter, hvor prissammenligninger ikke er mulige. Det erkendtes i hvert fald i samtiden, at det var tilfældet. Til gengæld må det anføres, at statens mange og kostbare tilsagn om havneudbygning, havneforbedringer, store pakhuse m. m. begunstigede selskabet i særdeles høj grad, hvortil yderligere kom store begunstigelser i økonomisk henseende, da det gik nedad for kompagniet, således at dette ikke kunne opfylde sine forpligtelser.

Ved selskabets start i 1781 stod konjunkturerne på deres højeste, og aktionærene strømmede til for at tegne aktier. Det er ejendommeligt at tænke sig, at fredsslutningerne i 1783 i den grad kunne ødelægge mulighederne for handelens fortsættelse, at det gik så hastigt mod afslutningen. En tilsvarende krise var den øvrige danske søgående handel udsat for, men det måtte navnlig gå ud over et kompagni, især når direktionen bestod af statsebedsmænd, der ikke var handelsuddannede og iøvrigt var stærkt optaget af deres embedsgering, så stærkt at det i kompagniets oktroj var fastslået, at de ikke i deres ledelse af kompagniet var personligt økonomisk ansvarlige. En større ansvarlighed havde måske nok været gavnlig for kompagniet. Aktionærerne var i salveten. De fik ganske vist ikke fuld dækning for deres aktier, men 70 rdlr. pr. aktie i stedet for 100 rdlr. var en bemærkelsesværdig høj udløsningssum fra et selskab, der var falleret.

Det lader sig ikke konstatere, om Pingel, Meyer, Prætorius & Co. overtog skibene under fordelagtigere vilkår end Østersøisk-Guineisk Handelsselskab. Der foreligger i akterne ikke nogen værdiansættelse

af de overtagne skibe og øvrige effekter. Ejendommeligt nok afleverede selskabet nøjagtig samme antal skibe, som det i sin tid havde modtaget, nemlig 37, men det var ikke de samme skibe, idet en del var gået tabt og nye var kommet til både ved nybygning og ved køb. Tonnagemængden var en ubetydelighed større, 4.184½ læster i stedet for 4.006 læster i 1781. Det er sandsynligt, at det kgl. korntørringsmagasin ved sin opførelse ikke kostede meget over 50.000 rdlr., der var prislaget for blå og gule pakhus, så staten gjorde ikke nogen god forretning ved året efter at det var opført at overtage det til 84.000 rdlr. De Coninck var en god forretningsmand. Det var han altså også i dette tilfælde, og at han i det hele taget syntes godt om entreprisen fremgår af, at han overlod Schimmelmänn 3/20 part af konsortiet vederlagsfrit og uden risiko, hvad der efter opfattelsen i vore dage smager en hel del af returkommission.<sup>21</sup>

Når vi ser bort fra det endnu heldigt arbejdende Asiatisk Kompagni fremtræder Østersøisk-Guineisk Handelsselskab som det sidste af de af staten stærkt støttede privilegerede handelskompagnier. Ved sin kortvarige dramatiske historie giver det et udmærket bevis for dets kritikeres hovedanke, at handel bør organiseres af private forretningsfolk og ikke drives i kompagniform af statens embedsmænd, og denne morale understregedes yderligere ved, at netop dette det mest begunstigede statskompagni overtoges af private.

#### NOTER

Skildringen af handelsselskabets historie er først og fremmest baseret på følgende arkivpakker i Rigsarkivet:

„Breve til Skatkammeret fra ... østersøisk-guineiske Handel ... 1776–1798“.

„Designation med bilag over det østersøisk-guineiske Handelsselskabs ejendele i anledning af overdragelsen til finanskollegiet“ samt

Johan Bülow's samlinger. Jfr. registrant nr. 171.

Johan Bülow (1751–1828) var kronprins Frederiks opdrager, senere chef for hans hofstab og en slags kabinetssekretær, der i 1780-erne må formodes at have haft stor indflydelse i politiske sager.

<sup>1</sup> Den følgende skildring af handelsselskabets virksomhed, pligter og rettigheder er baseret på selskabets oktroj af 5. juli 1781.

- 2 „Breve til Skatammeret . . .“
- 3 Smst.
- 4 Kgl. resolutioner af 19. maj og 11. august 1780 samt kabinetsordrer af 20. januar 1781 og 29. marts 1784.
- 5 M. L. Nathanson: Danmarks National- og Stats-Huusholdning. 2 udg. Kbh. 1844, 460.
- 6 „Breve til Skatammeret . . .“
- 7 Se herom tillige Handels- og Søfartsmuseets årbog 1968, 36 om fregatten „Jægersborg“s skæbne.
- 8 Vore gamle Tropekolonier VIII, Kbh. 1966, 241.
- 9 Anf. skrift VIII, 226.
- 10 Johan Bülow's papirer 75 C 10.
- 11 Nathanson, anf. skrift, s. 715.
- 12 Hans Chr. Johansen: Dansk økonomisk Politik i Aarene efter 1784. Kbh. 1966, 21.
- 13 Johan Bülow's papirer.
- 14 Johan Bülow's papirer 75 C 2.
- 15 Tage Erasmi: Til Interessenterne i det østersøisk guineiske Compagnie. Kbh. 1785.
- 16 Til Interessenterne af det Østersøisk Guineiske Handels-Selskab i Anledning af den Kongl. Allernaadigste Resolution af 9. Decemb. d. A. Kbh. 1785.
- 17 Betænkninger foranledigede ved et i denne Maaned bekendtgiort Skrivt under Titel: Til Interessenterne af . . . Kbh. 1785.
- 18 Gerh. Peter Wolff: Upartisk Bedømmelse over det Østersøiske Handels-Selskabs nærværende betænelige Forfatning med nogle hosføyede velmente Forslage, hvorledes samme til Statens Fordeel og til Interessentskabets Beroeligelse vel kunde ophæves, men dog paa en kortere, lettere og nyttigere Maade kunde fortsættes i mindre Afdelinger. Kbh. 1786.
- 19 Nathanson, anf. skrift, 752.
- 20 Designation med bilag . . . 1787.
- 21 Johannes Werner: Christian Wilhelm Duntzfeldt. En Storkøbmand fra den glimrende Handelsperiode. Kbh. 1927, 18.

SKIBE OVERTAGET AF  
ØSTERSØISK-GUINEISK HANDELSSELSKAB  
VED DETS START

1. *Fregat „Christiansborg“*  
138 læster. Bygget 1776 af skibsbygmester Erik Eskildsen.
2. *Fregat „Fredensborg“*  
138 læster. Bygget af skibsbygmester Erik Eskildsen.

3. *Fregat „Rio Volta“*

136½ læster, 22 kan. Bygget 1777 på Grønlandske Handels værft af Erik Eskildsen. Bilbr. København 27/8 1777. 111' 4" langt, 27' 4" br., 11' 3" dyb. Hollandsk mål. To tegninger til skibet på Handels- og Søfartsmuseet.

Redere: 1779 Guin. Komp. 1781 Østers.-Guin. Handelsselskab. 1789 Pingel, Meyer, Prætorius & Co.

Rejser: 5/11 1781 fra Kbh. til Guinea og St. Thomas. 1784 til Guinea-kysten, kapt. Ferd. Christ. Fabritius. 1787 til Vestindien under kapt. Ulr. Ekholdt, der døde mens skibet var i Vestindien. Hjemført af Georg Fr. Ulrich. 6/1 1788 var U. til ankers ved Valle (Hvalø?) i Norge. De nye redere Pingel, Meyer, Prætorius & Co. afsatte ved kongens foged i Mandal kapt. Ulrich. 1788 gik skibet til St. Petersborg i russisk transport under kapt. Jens Constantinus From. I Skærgården ved Borgå blev skibet taget af den svenske løjtnant Geijer, bragt til Sveaborg, hvor det 7/7 1791 blev solgt på auktion til kaptajnerne Sjöman og Liljehök for 2.000 rdlr.

4. *Fregat „Accra“*

162½ læster, 16 kan. Bygget 1778 på den isl., finm. og færøske Handels værft af Erik Eskildsen. Bilbr. Kbh. 29/7 1778. 117' 7" l., 28' 6" br., 13' 6" dyb. Hollandsk mål.

Redere: 1778 Guin. Komp. 1781 Østers.-Guin. Hdlssk.

Rejser: 1778 el. 1779 til Guineakysten under kapt. Erik Holger Assenius. 24/5 1780 fra Kbh. til Guineakysten og Vestindien under kapt. E. H. Assenius. 7/8 1781 til Guineakysten, samme skipper. 17/3 1783 fra Kbh. til Guinea og Vestindien og retur under kapt. Peter Johan Munthe. Skibet forliste i 1783.

5. *Fregat „Ningo“*

162 læster, 22 kan. Bygget 1778/79 på Isl., finm. og færøske Hdl.s plads af Erik Eskildsen. Bilbr. 11/9 1779. 117' 8" lang, 23' 6" br., 13' 5" d. Tegninger på Rigsarkivet (og Handels- og Søfartsmuseet).

Rejser: 1779–80 til Guinea. 11/6 1781 fra Kbh. til Guinea, Vestindien og retur.

Af kaptajner nævnes West Bohn.

6. *Fregat „Grev Bernstorff“*

124 læster.

Om skibet haves kun den oplysning at rederne Pingel, Meyer, Prætorius & Co. i 1788 ønskede at sende fregatten til Bombay for at få den solgt til en højere pris end man kunne forvente herhjemme, hvorfor man søgte om fritagelse for pligten til at tage indenlandske varer med ud. Da fregatten ikke var blandt de i 1787 af Pingel, Meyer, Prætorius & Co. overtagne 37 skibe, må den allerede forinden være udgået af Østersøisk-Guineisk Handelsselskabs flåde.

7. *Fregat „Gehejmeraad Stemann“*

128 læster. Bygget i København.

Redere: 1782 og 1784 Østers.-Guin. Hdlssk.

Rejser: 1782 fra Kbh. til Guinea, Vestindien og retur under kapt. Ferd. Fabricius. 30/11 1784 udgået til Trondhjem under kapt. Jens Rasmussen Clemens. Forlist på Skagen med mand og mus.

8. *Fløjte „Skatmester Greve af Schimmelmann“*

116½ læster. Bygget 1775/76 af Erik Eskildsen for Kgl. Grønl. Hdl. på dennes værft i Kbh. Bilbr. Kbh. 27/3 1776. 97' l., 26' 26" br., 12' 4" dyb.

Redere: 1776 Kgl. Grønl. Hdl. og Fiskefangst. 1781 Østers.-Guin. Hdlssk.

Rejser: Udgået 4/10 1779 til St. Thomas, kapt. Hans Bendtsen Cappel. 19 md. 1780 rejse fra Kbh. til St. Thomas under kapt. Hans Reinert Reiersen. Løjtnant Reiersen og 12 mand medtoges fra Cap med orlogsskibet „Indfødsretten“. Forliste 12/11 1780 (1781?) ved øen Malo i det indiske Ocean. Skibet blev vrage, besætningen reddet.

9. *Fregat „Grev Thott“*

122 læster. Bygget 1776/77 på Applebyes værft i Kbh. til Grønl.<sup>m</sup> Hdl. og Fiskefangst af skibsbygmester Jørgen Hansen Kock. Bilbr. Kbh. 16/4 1777. 105' l., 26' 3" br., 11' 8" d. hollandsk mål.

Redere: 1777 ff. Grønl. Hdl. og Fiskefangst. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk.

Rejser: 31/8 1778 til Grønland på hvalfangst under kommandør Boye Corneliussen. 9/4 1783 til Guinea under kapt. Anders Andersen Fyhn, der døde på rejsen. Flere vestindierejser siden. Da skibet overtoges af Østers.-Guin. Hdlssk. lå det aftaklet i havn. Drægtigheden måltet da til 118½ læster.

10. *Fregat „Statssekretær Guldberg“*

128 læster. Bygget i Kbh.

Redere: 1777 ff. Grønl. Hdl. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk. 1789 ff. Pingel, Meyer, Prætorius & Co.

Rejser: 2/10 1779 til Wismar og Middelhavet under kapt. Jens Severin Kock. 15/6 1781 til St. Thomas under kapt. J. S. Kock (der var født i Ebeltoft og fik skipperborgerbrev i Kbh. 21/5 1766). 1784 til Guinea-kysten under kapt. Jørgen Frederik Wincke. 1789 til Grønland under kapt. Hans Johansen. 1790 til Grønland under samme skipper.

I 1789 og 1790 er skibet betegnet „Gehejmeraad Guldberg“.

11. *Fregat „Gehejmeraad Gregers Juel“*

127½ læster. Bygget 1776 af Clement Bothman i Eckernförde på agent Bruyns værft. Målebr. Kbh. 23/4 1799.

Redere: 1776–80 Grønl. Hdl. og Fiskefangst. 1781–88 Østers.-Guin.



Hdlssk. 1789–1802 Pingel, Meyer, Prætorius & Co. 1803 C. W. Duntzfeldt.

Rejser: 1778–79 på hvalfangst i Grønland. 10/10 1779 til Wismar og Middelhavet under kapt. Henrik Fæddersen. 18 md. 12/8 1781 til Guineakysten under kapt. Henrik Lind. 25/2 1784 til Guineakysten under kapt. Søren Gundersen Sparre. 1789 til Guinea under kapt. G. Sparre. 31/8 1791 til Guinea, Vestindien og retur under kapt. Andreas Hammer. 23/7 1794 til Guinea, Vestindien og retur under kapt. Niels Henriksen Schandorph. 16/3 1796 til St. Croix under N. H. Schandorph. 5/4 1797 Kbh.-Madeira-Vestindien, kapt. N. H. Schandorph. 1798 Vestindien under kapt. N. H. Schandorph. Afgik ca. 1 juni 1799 til Batavia under kapt. Jens Constantin From. 25 mand. Hjemkom 1800. Januar 1801 klar til igen at afgå, men p. gr. af krigen med England kom skibet først afsted i august 1801, bestemt til Batavia. Kapt. J. C. From. Hjemkom vistnok i 1803. Skibet nævnes dette år solgt til Norge.

12. *Fregat „Prins Frederiks Haab“*

128 læster. Bygget 1778/79 på Lars Wilders værft af skibsbygmester Jens Sørensen til Grønl. Hdl. Bilbr. 12/4 1779. 106' 8" l., 26' 8" br., 12' 4" d. Hollandsk mål.

Redere: 1779–80 Grønl. Hdl. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk.

1779 rejse fra Kbh. til St. Thomas under Peter Andreas Jansen. Januar 1781 rejse fra Kbh. til St. Thomas, kapt. P. A. Jansen. November 1781 ny rejse til St. Thomas, kapt. Michael Dam. 13/7 1783 fra Kbh. Kom 16/10 til fortet Christiansborg. Se Paul Erdman Isert: Reise nach Guinea, Kbh. 1788. Skibet forliste i 1785.

13. *Flojtte „Grev Scheel“*

118½ læster. Bygget 1775–76 på Peter Applebyes værft af Jørgen Hansen Kock til Grønl. Hdl. Bilbr. 27/3 1776. 97' l. over stævnene, 26' 26" br. på yderkant af tømmeret, 12' 4" d.

Redere: 1776–80 Kgl. Grønl. Hdl. og Fiskefangst. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk.

Rejser: 22/11 1779 til St. Thomas. 19 mand. Kapt. Michael Boysen. 1781 til Altona, St. Thomas og retur. 1782 Altona, Vestindien og retur. 1783 Altona, Charlestown og retur, kapt. Lorentz Petersen. Før 1779 nævnes Jørgen Baltzer Groth som fører.

14. *Fregat „Grev Joachim Godske Moltke“*

124 læster. Bygget i Kbh. Købt 1777.

Redere: 1780: Grønl. Hdl. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk.

Rejser: 1780: Kbh.–St. Thomas og retur, kapt. Anders Thomsen. 21/12 1781 til Danzig og Vestindien, kapt. A. Thomsen. 1782 Kbh.-Trankebar-retur. Kapt. Søren Andersen Møller. Dette skib kaldes dog „Gehejmeraad Moltke“ og var på 162½ læster.

15. *Fregat „Baron Ernst von Schimmelmann“*  
126 læster.  
Dette skib er i selskabets oktroj anført som de i 1781 modtagne. Ingen oplysninger om skibet er fundet.
16. *Pinkskib „General Huth“*  
127 læster. 6 kan. Bygget 1777/78 på Lars Wilders værft af skibsbygmester Jens Sørensen. Bilbr. 23/4 1777. Ingen yderligere oplysninger.
17. *Fregat „Kongens Haab“*  
122 læster. Bygget 1775/76 på det kgl. isl. finm. og grønl. Hdl.'s plads for Grønl. Hdl. af Erik Eskildsen. Bilbr. Kbh. 27/3 1776. 97' l., 26' 6" br., 12' 4" d.  
Redere: 1776 ff. Grønl. Hdl. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk. 1788 Pingel, Meyer, Prætorius & Co. 1793 Duntzfeldt, Meyer & Co. 1795 Købmænd Andersen & Schmidt.  
Rejser: 1777–80 Hvalfanger under Grønland. 22/11 1780 Kbh. til St. Croix, kapt. Christian Baggesen. 2/7 1782 Kbh., Guinea, Vestindien og retur. Kapt. Francois de Klerk. Marts 1783 til Guinea, kapt. Fr. de Klerk. 1795 til Riga, Genua og videre. Kapt. Lorentz Peter Wale.
18. *Pinkskib „Julianehaab“*  
124 læster. Bygget 1776/77 på Grønl. Hdls. værft af Erik Eskildsen. Bilbr. 14/4 1777. 103' l., 26' 4" br., 11' 7" d. hollandsk mål.  
Redere: 1778 Grønl. Hdl. 1781 ff. Østers. Guin. Hdlssk.  
Rejser: 1781 Kbh., St. Thomas, retur. Kapt. Christian Jensen Welding, 19 md. November 1781 Kbh., Guinea, St. Thomas og retur, kapt. Stephen Godthard Zwergius. 29/3 1784 Kbh., Guineakysten, St. Thomas. Kapt. Anders Hammer. 1790 til Guineakysten. Kapt. Poul Eilerts Lindrup.
19. *Pinkskib „Kammerherre Schack“*  
127 læster. Bygget 1776/77 på Lars Wilders værft af Jens Sørensen til Grønl. Hdl. Bilbr. 23/4 1777. 106' 10" l., 26' 3" br., 12' 6" d., hollandsk mål.  
Redere: 1777–81 Grønl. Hdl. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk.  
Rejser: 1779–80 hvalfangst under Grønland. 28/2 1781 Kbh., Guinea, St. Thomas og retur. Kapt. Jens Møller.
20. *Fregat „Gehejmerraad Stampe“*  
124 læster, 6 kan. Bygget 1776/77 på Fabritius & Wewers værft for Grønl. Hdl. af skibsbygmester Chr. Høyer. Bilbr. Kbh. 14/4 1777. 107' 7" l., 26' 4" br., 11' 6" d., hollandsk mål.  
Redere: 1777–81 Grønl. Hdl. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk.  
Rejser: 1778–79 hvalfangst under Grønland. 28/2 1781 Kbh., St. Tho-

mas og retur. Kapt. Andreas Colding. 12/8 1782 Kbh., Guinea, St. Thomas og retur, kapt. Lorentz Lorentzen Holm. 1784 igen til Guinea-kysten, kapt. L. L. Holm. Skibet forulykkede i 1785. Mandskabet reddedes.

21. *Fregat „Prinsen af Bevern“*

159 læster. Bygget formentlig i 1779 til Grønland. Hdl.

Redere: 1779–81 Grønland. Hdl. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk.

Rejser: 15/7 1779 til Riga, Malta o. v. under kapt Christian Jensen Piil (f. i Hasle, borgerskab i Kbh. 15/7 1761). 10/1 1781 rulle til Middelhavet, kapt. Hans Heysell, med presenter for kgl. regning til barbaresk-staterne, bl. a. 600 tdr. krudt, 600 fyrreplanker, 100 tdr. byg, 100 tdr. tjære, 8000 kugler. Skibet indbragte dette år selskabet 49.000 rdlr. 1785–86 i Vestindien. I disse år foretog den vestindierejse fra Havre de Grace under navn af „Le roi d’Akim“.

22. *Fregat „Hertug Ferdinand“*

157½ læster. Bygget i Kbh.

Redere: 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk. 1788 ff. Pingel, Meyer, Prætorius & Co.

Rejser: Oktober 1789 til St. Croix, kapt. Peter Nielsen Funch.

23. *Fregat „St. Jan“*

149 læster, 16 kan. Bygget til overskattedirektionen på van Ostens skibsværft af skibsbygmester Johs. Halkier. Bilbr. Kbh. 25/3 1779. 118' 1., 27' 5" br., 13' d., hollandsk mål. Tegninger i Rigsarkivet og Handels- og Søfartsmuseet.

Redere: Købt på auktion 14/12 1778 af Henrik Gerner på overskattedirektionens vegne. 1781–83 Østers.-Guin. Hdlssk. 1783 Overskattedirektionen. 1783 f. Grønland. Hdl.

Rejser: 1779 med presenter til Algier, dernæst St. Croix og retur. Kapt. Adolph Tobias Herbst. 1780 til Algier. Kapt. A. T. Herbst. 10/1 1781 Kbh.-St. Thomas retur. Kapt. A. T. Herbst. 5/11 1781 Kbh.-St. Thomas retur. Kapt. Jacob Rønne. 2/7 1782 Cadiz-Marseille-retur til Kbh. Kapt. Peder Nielsen Funch. 1783 til Grønland. 1784 til Archangelsk. Kapt. Claes Pieters.

24. *Snau „Upernavik“*

74½ læster. Bygget 1778/79 på Applebyes værft af Jørgen Hansen Koch. Bilbr. Kbh. 15/9 1779.

Redere: 1779–81 Grønland. Hdl. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk.

Rejser: 21/9 1779 til Brasiliens kyst på fiskeri. Kapt. Chr. Jensen Welling. 2/7 1781 til Guinea-kysten, kapt. Niels Schmidt. 13/10 1783 til Guinea, kapt. Stephan Gothard Zwergius, der døde på rejsen.

25. *Hukkert „Marie Kirke“*  
 50½ læster. Bygget i Kbh. Købt 1753.  
 Redere: 1779 Grønl. Hdl. 1781 ff. Østers.-Guin. Hdlssk.  
 Rejser: 28/4 1762 til Davisstrædet. Kapt. Bøye Petersen. 1772 til Grønland, kapt. P. Nexø. 1773-77 til Grønland. Kapt. Anders Fyhn. 1779 adskillige rejser mellem provinserne. Kapt. Rasmus Rasmussen Marker. 1781 adskillige rejser mellem provinserne. Kapt. Jens Clementsen.
26. *Bysse „Strat Davis“*  
 51 læster. Hollandsk prise købt 1755.  
 Redere: 1767 Det alm. Handelskompagni. 1781 Grønl. Hdl. 1781 f. Østers.-Guin. Hdlssk.  
 Rejser: 1767 til Davisstrædet, kapt. Peter Kofoed Petersen. 1781 „adskillige rejser paa Barischow (Barritskov)“, kapt. Peter Kofoed Petersen. 1784 sejlet mellem provinserne. Kapt. Peter Kofoed Petersen.
27. *Fregat „Grev Christian Ditlev von Revenilou“*  
 101 læster. Bygget 1780/81 på Østers.-Guin. Hdlssk.'s værft af Erik Eskildsen. Afløb 29/1 1781. Bilbr. 22/8 1781. 113' 6" l., 26' 7" br., 11' 3" d.  
 Reder: 1781 f. Østers.-Guin. Hdlssk.  
 Rejser: 5/11 1781 Kbh.-Lissabon retur. Kapt. Peter Johansen. Hjemkom 1/7 1782 fra Bordeaux med en vinladning. 1786-88 Kbh.-Ostindien retur. Kapt. W. Warming.
28. *Fregat „Grev Adam Ferd. Moltke“*  
 112 læster. Oplysninger om skibet savnes.
29. *Brigantine „Lastdrageren“*  
 90 læster. Bygget 1776 på Grønl. Hdls. værft af Erik Eskildsen til overskattedirektionen. Bilbr. Kbh. 22/5 1776. 96' l., 27' br., 11' 8" d.  
 Redere: 1779-81 Grønl. Hdl. 1781-88 Østers.-Guin. Hdlssk. 1789 Pingel, Meyer, Prætorius & Co.  
 Rejser: 1779 adskillige rejser på Vejle. Kapt. Herman Kofoed. 1781 sejler på Danzig og Riga. Kapt. Niels Faaborg. 1784 sejlet til Frederiksted. Kapt. Niels Faaborg.
30. *Skonnert „Tønningen“*  
 57 læster. Bygget i Arnæs 1779. Købt 1780.  
 Redere: 1781 Grønl. Hdl. 1781-88 Østers.-Guin. Hdlssk. 1789 Pingel, Meyer, Prætorius & Co.  
 Rejser: 1781 Riga, Danzig og provinserne, kapt. Hans Nissen. 1784 Petersborg og Danzig, kapt. Peter Petersen Borre. 1789 på Østersøen. Kapt. Baltzer Madsen.

31. *Brigantine „Slesvig“*  
57 læster. Bygget i Arnæs 1780.  
Redere: 1781 Grøn. Hdl. 1781–88 Østers.-Guin. Hdlssk. 1789 f. Pingel, Meyer, Prætorius & Co.  
Rejser: 1781 Amsterdam, Riga, Danzig. Kapt. Peter Ammundsen. 1784 Libau og St. Petersborg. Kapt. Peter Ammundsen. 1789 og 1790 farer i transport. Kapt. Christopher Ammundsen.
32. *Brigantine „Neustadt“*  
Ca. 56 læster. Afleveret 12/8 1780.  
Forulykkede ved Pillau 1786. Vraget solgtes for 43 rdlr. Ellers ingen oplysninger om skibet.
33. *Brigantine „Kiel“*  
58 læster. Bygget af Clement Bothmann, Eckernförde, på agent Bruyns værft.  
Redere: 1780 Grøn. Hdl. 1781 f. Østers.-Guin. Hdlssk.  
Rejser: 1781 Rotterdam. Kapt. Just Horne.
34. *Brigantine „Frederiksort“*  
57½ læster. Bygget i Kiel. Købt 1781.  
Redere: 1781 Grøn. Hdl. 1781–88 Østers.-Guin. Hdlssk. 1789 f. Pingel, Meyer, Prætorius & Co.  
Rejser: 1781 Danzig og Barritskov. Kapt. Christian Johs. A. Jung. 1784 Danzig og Memel. Kapt. Marcus Willert. 1789 Hamborg. Kapt. Ockske Manning.
35. *Brigantine „Eckernförde“*  
57 læster. Bygget i Eckernförde. Købt 1781.  
Redere: 1781–88 Østers.-Guin. Hdlssk. 1789 f. Pingel, Meyer, Prætorius & Co.  
Rejser: 1781 Amsterdam og Baraschow (Barritskov). Kapt. Hans Johansen. 1784 Libau og St. Petersborg. Kapt. Hans Johansen. 1789 Königsberg. Kapt. Knud Christian Johansen.
36. *Brigantine „Frederikstad“*  
58 læster. Bygget i Eckernförde. Købt 1780.  
Reder: 1781 f. Østers.-Guin. Hdlssk.  
Rejser: 1784 Danzig og Riga. Kapt. Christopher Ammundsen.
37. *Brigantine „Helgoland“*  
57½ læster. Bygget i Eckernförde. Købt 1780 (?).  
Redere: 1781–88 Østers.-Guin. Hdlssk. 1789 f. Pingel, Meyer, Prætorius & Co.

Rejser: 1784 Danzig og St. Petersborg. Kapt. Herman Kofoed Rasmussen. 1789 Königsberg. Kapt. Herman Kofoed Rasmussen. 1790 samme fører. „Solgt til Norge“.

SKIBE TILGAET SELSKABET EFTER  
DETS STIFTELSE

38. *Fregat „Norske Løve“*  
165 læster. Bygget af Erik Eskildsen på selskabets værft 1781–82. Bilbr. Kbh. 15/4 1782. 117' l., 28' 5" br., 13' 8" d., hollandsk mål.  
Rejser: 27/5 1782 Kbh.-Ostindien, kapt. Anders Andersen Colding. 1789 Petersborg, kapt. A. A. Colding. 9/9 1793 Kbh.-Vestindien retur, kapt. Hans Cappel. 4/4 1796 Ostindien, kapt. Peter Jensen Krag.  
Synes i 1800 at være solgt til Norge.  
I 1788 overgik skibet til Pingel, Meyer, Prætorius & Co. Det er muligt, at „Norske Løve“ er identisk med nr. 4 „Accra“ efter ombygning.
39. *Fregat „Gehejmeraad Moltke“*  
162½ læster.  
Rejser: 1782 Kbh., Trankebar, andre steder i Ostindien og retur. Kapt. Søren Andersen Møller.
40. *Fregat „Grevinde Schimmelmann“*  
133 læster. Bygget i Holland. Købt 1782.  
Rejser: 1781 Amsterdam-St. Thomas og retur. Kapt. Jacob Rønne. 1783 Altona-St. Croix-retur. Kapt. Anders Thomsen. 1784 Honfleur og Havre de Grace. Kapt. Anders Thomsen.
41. *Fregat „Gehejmeraad Numsen“*  
98½ læster. Bygget i Holland.  
Rejser: 1782 Marseille-Vestindien. Kapt. Peter Pedersen Holm. 1784 Riga og Marseille. Kapt. Peder Pedersen Holm.  
I 1789 overgik skibet til Pingel, Meyer, Prætorius & Co., der lod det reparere af Lars Larsen. De senere redere var: 1793 Duntzfeldt, Meyer & Co. 1794 Hans Cappel. 1796 f. brygger Johan David Vogel og int. De anvender alle skibet i rejser på Vestindien. I 1803 anføres skibet solgt til Norge.
42. *Fregat „Gehejmeraadinde Raben“*  
139 læster. Bygget i Amsterdam. Købt 1782.  
Rejser: 1784 Trondhjem. Kapt. Anders Mikkelsen Bass.
43. *Fregat „Gehejmeraad Rosencrone“*  
120 læster. Bygget i Danzig. Købt 1783.

Rejser: 1782 Marseille-Vestindien-retur. Kapt. Niels Hansen Viborg.  
1783 Lissabon retur. Kapt. Jens Brundbye. 1784 Lissabon. Kapt. Jens  
Brundbye.

44. *Fregat „Gehejmeraad Rosenkrantz“*

132 læster. Bygget i Holland. Købt 1783.

Rejser: 8/4 1782 London-Kbh. Kapt. Marcus Jensen Willer. 2/12 1782  
Vestindien. Kapt. Michael Dam. 1784 Vestindien. Kapt. Michael Dam.

45. *Fregat „Grevinde Wedel“*

124 læster.

Rejser: 13/7 1782 Vestindien under kapt. Dirck Jurians, der døde på  
rejsen. 1784 Danzig og Marseille. Kapt. Dirck Dircksen. 1787 overtoges  
skibet af Pingel, Meyer, Prætorius & Co.

46. *Brigantine „Adda“*

58 læster. Bygget 1783 af Erik Eskildsen på selskabets værft. Bilbr. Kbh.  
21/7 1783. 85' 1" l., 22' 2" br., 10' 7" d., hollandsk mål.

Rejser: 23/7 1783 Kbh.-Guinea-St. Thomas retur. Kapt. Johan Pred-  
bjørn. 1784 Guineakysten, kapt. Johan Predbjørn.

47. *Fregat „Gehejmeraad Schack (-Rathlou)“*

127 læster.

Rejser: 23/7 1783 Guinea-St. Thomas retur, kapt. Jens Møller.

48. *Fregat „Skatmester von Schimmelmann“*

174 læster. Bygget 1786 på Østers.-Guin. Hdlssk.'s værft.

Redere: 1786-87 Østers.-Guin. Hdlssk. 1787-92 Pingel, Meyer, Præ-  
torius & Co. 1793-98 Duntzfeldt, Meyer & Co. 1799-1804 etatsråd  
Ryberg.

Skipper: 1786-88 Hans Heysel. 1791-95 Jens Jensen Berg. 1796-97  
Johan Kennier Thompson. 1798 Lars Johansen Holm. 1799-1800 Johan  
Christian Rye. 1801-04 Jørgen Nielsen Knudsen.

NYBYGNINGER PÅ  
ØSTERSØISK-GUINEISK HANDELSSELSKABS  
VÆRFT

Udover de på de foranstående lister anførte skibe, nr. 27 fregat „Grev Chri-  
stian Ditlev von Reventlou“ 1781, nr. 38 fregat „Norske Løve“ 1781-82, nr.  
46 brigantinen „Adda“ 1783 og nr. 48 fregatten „Skatmester von Schimmel-  
man“, kendes følgende nybygninger til selskabets eget brug:

49. *Slup „St. Helena“*  
21 læster. Det drejer sig dog kun om en ombygning. Bilbr. 11/12 1782.
50. *Brigantine „Glückstadt“*  
58 læster. Bilbr. 28/8 1782.
51. *Fregat „Admiral Greve Moltke“*  
119 læster. Bilbr. 27/8 1782.
52. *Fregat „Admiral Kaas“*  
130 læster. Bilbr. 7/5 1783.

Af nybygninger til andre kendes:

en orlogsfregat „Pommern“ 1785 og en skærbåd „Odense“ 1786, begge byggede til den danske marine. „Pommern“ overlodes senere til Asiatick Kompagni;

samt

sluppen „Wolff Heinrich“, 14½ læster, bilbr. 28/8 1781, til Schimmelmann.

## UDGIFTER TIL KRAN OG BRADBÆNK

1. MAJ 1781–31. MAJ 1783

Tømremester A. Kirkerups opgørelse af 8. august 1781:

	Rdlr.	Mk.	Sk.
2039 svende vinterdage à 2 mk. 8 sk.	849	3	8
1928 svende sommerdage à 3 mk.	964		
153½ drenge dage à 2 sk.	51	1	
Ved at nedramme pælene omkring bradbænken, samme at udfylde med jord og grus samt planere derudover af pligtfolk følgende:			
5731½ pligtfolk à 28 sk.	1.671	4	2
Transport betalt for 16 læs à 3 mk.	8		
For 70 stkr. bjælker at opslæbe af vandet	11	4	
Til bradbænkens fyldning betalt for spader, træskuffer og slufkærre	18	3	
Til avertissement i aviserne om fyld- ning og til civiletatens materialkuske betalt	6	2	
Til tovværk, jernkættinger m. m.	75		
For forvalter Prosch udlagt i sav- skærerløn	112	5	7
Ialt	3.767	3	1



Til arbejdet blev i september 1781 anvendt 2 underofficerer i henholdsvis 2 hele og 3 halve dage samt matroser 55 hele og 75 halve dage. Underofficererne fik 4 mk. for en hel dag og 2 mk. for en halv dag, matroserne 2 mk. 8 sk. for en hel dag og 1 mk. 4 sk. for en halv dag. Beløbet blev ialt 40 rdlr. 5 mk. 5 sk.

Til kranens hejsning benyttedes sjovere 29. oktober–3. november 1781. 50 mand à 40 sk. daglig samt en underofficer i 4 dage à 4 mk., ialt 23 rdlr. 3 mk.; 5.–10 november var i samme arbejde 28 mand og en underofficer, ialt 13 rdlr. 4 mk.

Ankersmed Peder Christensen udførte smedearbejde til det nye bolværk, bradbænken og kranen fra november 1780 til november 1781 for ialt 1557 rdlr. 4 mk. 3 sk. Han kvitterede for beløbet d. 31. december 1781, men gav dog en rabat på 1 %, 15 rdlr. 3 mk. 8 sk., så beløbet blev 1542 rdlr. 11 sk.

Til henkørsel og opfyldning under kranen benyttedes der i december 1781 6 mand daglig, en enkelt dag dog 8 mand. 6 mand fik for en dags arbejde til sammen 2 rdlr. 24 sk. Udgiften hertil blev ialt 37 rdlr. 48 sk.

Søm til bradbænken leveredes i 1781–82 af Elisabeth, salig Mortensens enke, for ialt 374 rdlr. 4 mk.

Skibsbygmester Erik Eskildsen havde folk i arbejde i tiden juli til november 1781 ved værftets kran for ialt 567 rdlr. 6 sk. Udover diverse materialeudgifter var der følgende tømmermandsdage:

	Rdlr.	Mk.	Sk.
10. juli–10. sept. 325¼ tømmermand à 56 sk.	189	4	6
25.–29. sept. 42¼ tømmermand à 52 sk.	22	5	5
1.–20. okt. 216½ tømmermand à 48 sk.	108	1	8
24. okt.–3. nov. 122½ tømmermand à 44 sk.	56		14
5.–20. dec. 121¼ tømmermand à 40 sk.	50	3	2
231 sjovere à 28 sk.	67	3	9

Tømrmester Kirkerup udførte 6. august–8. december 1781 arbejde med istandsættelse af bradbænken og i tømmergraven, der indhegnedes med pæle:

	Rdlr.	Mk.	Sk.
158 svende-sommerdage à 3 mk	79		
105 svende-vinterdage à 2 mk. 8 sk.	43	4	8
77 drenge-dage à 2 mk.	25	4	
25 pligtsfolks-dage à 28 sk.	7	1	12
Transport for 2 læs à 3 mk.	1		
Ialt	156	4	4

Niels Lange smedearbejde til kranen: en ny dør om kranen med dirkefri lås, en tilsvarende dør ovenover den førstnævnte beslæt samt endelig en dør „om midten af skuret“, ialt 10 rdlr. 3 mk.

A. Kirkerup 1.-17. maj 1782 tømmerarbejde ved indretning af brikker og hylder til tovværk i skuret under mastekranen på bradbænken: 19 rdlr. 8 sk.

Forvalter Gustav Proschs udlæg til materialer:

	Rdlr.	Mk.	Sk.
18. nov.-30. dec. 1780	1381		13
1. jan.-30. april 1781	3829	2	11
1. maj-31. dec. 1781	1289		
16. juli-31. dec. 1781 sammes udlæg til kranen og skuret på den nyanlagte bradbænk	1439	1	13
2. jan.-9. febr. 1782 til skuret under bradbænken	239	1	14
4. juli 1782: tømmer og materialer til bradbænken	119		8

Til skipper Lars Svendsen for tilsyn i 45 dage i 1781 med bradbænkens anlæggelse à 1 rdlr. pr. dag. Hertil bemærker handelsselskabets direktionsmedlem A. F. Moltke på bilaget, at da de her anførte dagpenge er ringere end man giver sådanne skippere på Holmen, „saa synes ingen Formindskelse at kunde have Sted“.

9. marts 1782 til A. Kirkerup udgifter til skuret under kranen på bradbænken „som er mig af Direktionen accorderet i Tømmerarbejdsløn og Tillæg af Søm efter det af mig underdanigst insinuerede Overslag af 6. Nov. 1781 for Summa 85 Rdl.“.

1.-29. juni 1782. Arbejde på bradbænken „at planere og grave huller til pahlerne“. Der veksles mellem 6 og 8 mand daglig for en dagløn af 2 mk., til formand Einer Olsen dog 2 mk. 4 sk. Ialt 64 rdlr. 56 sk.

Juli 1782. Arbejde på bradbænken med et vekslende antal folk, 10 dage med 8 mand, en med 6, en med 4 mand à 2 mk., ialt 30 rdlr.

Juli 1782. Søm fra Elisabeth, salig Mortensens, 22 rdlr. 1 mk. 12 sk.

21. juni-6. juli 1782. A. Kirkerup for tømmerarbejde på bradbænken ved at istandsætte hjørnepælene samt opsætning af 9 stkr. forhalingspæle med tilhørende fodstykke samt i kranhuset indrette kuller og rækker til savværket 203 rdlr. 4 sk.

Januar-juni 1782. Peder Christensen Lund arbejde på bradbænken 184 rdlr. 1 mk. 5 sk.

## THE BALTIC AND GUINEA COMPANY

*Summary*

The Royal Chartered Baltic and Guinea Trading Company was founded by royal octroi on 11th May 1781. It took over from the Guinea Company and the Greenland Company some 37 vessels as well as buildings, harbour, shipyard and other property. It also was promised at state expense a considerable amount of construction work, such as deepening the harbour basin, putting out floating booms, and building dolphins in the harbour, erecting four warehouses, establishing a new timberyard with sawmill etc. In all at a cost of three million rix-dollars. A share capital of the same sum was proposed but as there was such a rush to subscribe during the boom years of 1781-82 the state retained one million, which however was later transferred to the company.

The new company was to trade with the Baltic countries and undertake to maintain a grain store of at least 120,000 bushels to ensure supplies, particularly for Copenhagen and Norway, during the winter months. It also contracted to supply the navy. Most important of all, however, was its trade with Guinea and the West Indies, to which countries it transported thousands of slaves bought in Africa. From the West Indies the company brought sugar destined for refinery in Denmark.

The company's trade with the Baltic countries and with Guinea and the West Indies was greater than had ever been known before. However with the end of the colonial wars and the American War of Independence in 1783 the West Indian trade declined considerably, and the activity of the company was strongly affected. Fewer voyages were made to Guinea and the West Indies, though the slave trade still continued in large numbers.

The visible results of the company's activity in Copenhagen was the deepening and improvement of the harbour between Toldbodgade and what is now the Kvæsthusbro. Here they built the two warehouses we today know as the Blue and Yellow Warehouses, with C. F. Harsdorff as architect, as well as the Royal Storehouse and the Royal Granary, built by Platz, Master Mason to the Crown, according to a design by Ernst Peymann. In the harbour the basin in front of Toldbodgade was deepened, derricks were placed along the tideway, and dolphins constructed as well as a careening place in the shipyard.

To begin with the company paid a fair dividend but after the peace of 1783 business decreased, and the share capital was reduced by a third by means of a debenture loan, which was redeemed by drawing upon bank credit. The balance sheet of the 31st December 1784 showed increasing liabilities and the net capital was only 42 per cent of the share capital. Once again the state came to the assistance. A different type of board was appointed. Until then the board of directors had almost entirely consisted of ministers chosen by the king. Now selection was placed in the hands of the shareholders themselves, though the Minister of Finance still attended the board meetings in a supervisory capacity.

As the future continued to look black for the company the king offered to redeem the shares at 70 rix-dollars a piece. A commission proposed the company be closed down, whereupon the king bought up all the shares. As the state did not intend to carry on the company it was sold in 1785 to a partnership Pingel, Meyer, Prætorius and Co., the head of which was Frederik de Coninck. This partnership took over all the privileges and obligations of the Baltic Company.

It was the last of the trading companies with royal privileges, apart from the Asiatic Company. Such companies were no longer economically workable. Their way of doing business was slow and cumbersome compared with that of the private individual who could be quicker off the mark when he saw an opportunity for a profitable deal.