

## *Kåre Lauring: Ostindienfareren GREV ERNST SCHIMMELMANN 1779-1780*

*Den 12. juni 2004 afholdtes på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg en møntauktion over svenske kobberplademønter. Mønterne var en del af lasten fra det danske skib GREV ERNST SCHIMMELMANN, der i november 1780 forliste ved Porto Praio på Cap Verde Øerne.*

*I 1999 blev vraget, der befinder sig på 6 meter vand, udgravet af det portugisiske firma Arqueologia Subaquatica S.A., der var i tæt samarbejde med regeringen på Cap Verde Øerne, som vraget tilhører. I skibets last fandtes, ud over 114 mindre kanoner, også 846 svenske kobberplademønter, af dem tilhørte, efter aftale med dykkerfirmaet, de 423 regeringen på Cap Verde Øerne, medens 200 af de resterende mønter, af firmaet Thomas Højland Auktioner A/S, blev sat på auktion på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. På trods af at denne type mønter ikke er nogen sjældenhed, i Sverige har man således omkring 12.000 stk. i private og offentlige samlinger, må auktionen alligevel betegnes som en succes, idet den indbragte Thomas Højland Auktioner A/S omkring 750.000 kr. i hammerslag.*

*For søfartsmuseet var det et spændende og vellykket forsøg på et samarbejde, der tegner et moderne museum, der både nu og i tiden fremover vil være i et stadigt tættere samarbejde med offentlige institutioner samt det private erhvervsliv både inden- og udenfor den maritime verden. Da udgravningen af vraget gik i gang, havde*

*dykkerfirmaet Arqueologia Subaquatica S.A. ikke mange oplysninger om det vrage, de var i gang med at udforske, så Handels- og Søfartsmuseet fik også til opgave at finde ud af, hvilket skib det drejede sig om, hvor det var på vej hen, og hvorfor en last svenske kobberplademønter befandt sig om bord i skibet. Disse spørgsmål giver Kåre Lauring i det efterfølgende et bud på.*

### *GREV ERNST SCHIMMELMANN*

I august 1780 forlod skibet GREV ERNST SCHIMMELMANN København med kurs mod Indien. GREV ERNST SCHIMMELMANN, der var på ca. 700 tons, var et oprindeligt tysk skib, DER CRON PRINTZ VON PREUSSEN, inkøbt i 1779 af det københavnske handelshus Fred. de Coninck og N. L. Reiersen. I et brev til Kommercekollegiet af 24. april 1780 fortæller de Coninck og Reiersen, at kongen (Christian VII 1766-1808) har: »behaget, efter Collegii derom gjorde forestilling at tillade mig at købe og bruge udenlandske Skibe til mine Udredninger til Indien uden deraf at erlægge den paabudne Afgift af fremmede Skibe. I Overenstemmelse dermed haver jeg købt Skibet DER CRON PRINTZ VON PREUSSEN, som herefter skal føre navn af GREV ERNST SCHIMMELMANN, hvilket nu her til staden er ankommet bestemt til en Ostindisk Reyse og beder

hermed ærbødigst at jeg paa samme Skib maa vorde forsynet med det fornødne Document til befrielse for den ellers befalede Afgift.«<sup>1</sup>

I løbet af foråret 1780 kom GREV ERNST SCHIMMELMANN til København, hvor dets nye ejere gjorde skibet klar til den forestående rejse. Kaptajn om bord blev Hans Reimert Reiersen, født 1749 og lillebror til skibet ene ejer Niels Lunde Reiersen, løjtnant og udlånt fra Orlogsflåden. Også en besætning skulle samles, men det var gode tider for den danske handelsflåde, så det at få samlet en ordentlig besætning var ikke nemt, og firmaet Fred. de Coninck & N. L. Reiersen havde behov for hjælp. På den baggrund skrev firmaet da også i april 1780 til Kommercekollegiet og berettede: »Den nærværende Mangel på dygtige Sø Folck sætter mig i frygt for at finde de fornødne matroser til skibet GREV ERNST SCHIMMELMANN, som nu er i fuld Ladning, for at gaae, så snart det kan til Ostindien. Jeg vilde blive sadt i yderlig forlegenhed og gjøre et væsentligt Tab, om jeg af saadan aarsag, skulle blive Opholdt i Skibets Reyse; det maatte derfor tillades mig at søge om Understyttelse i den henseende i det høye Collogio, som gjør Handelens, Navigationens og industriens befordring til dets hovedbeskæftigelse og Omhu. Jeg vil behøve circa 76 mand, halv delen befarne den anden halv del halvbefarne folk, og beder ærbødigst at Collegium ved sin formaenighed vil gunstigen faa mig hos vedkommende Departement forsynet med Antal dygtige folck, uden hvilket Skibet og Expeditionen bliver absolut standset i sin fremgang.«<sup>2</sup>

På trods af denne skrivelse var der åbenbart stadig problemer med at få samlet et mandskab, for i juli 1780 gentages ansøgningen, idet man stadig mangler 56 mand, som man her ansøger: »maae af Hans Maits. flaade gunstigen blive os overladt«<sup>3</sup>. At man manglede søfolk var under tidens gunstige handelsforhold ikke noget særtilfælde, og denne mangel førte da også til, at skibe på vej hjem fra Indien til København gjorde brug af udenlandske søfolk. Således omtaler Fred de Coninck & N. L. Reiersen i en skrivelse af 14. oktober 1780 til Kommercekollegiet lønspørgsmål vedrørende de 34 lascars (indiske søfolk), der var kommet til København med kompagniets skib PRINS FREDERICH.<sup>4</sup>

Firmaet Fred. de Coninck & N. L. Reiersen var heller ikke de eneste, der manglede folk i de år. I en skrivelse til Kommercekollegiet af 15. oktober fortæller Asiatisk Kompagni, at man til den forestående sæsons skibe til både Indien og Kina mangler 250 helbefarne matroser, 40 halvbefarne samt 30 søvante folk, som kompagniet ikke har nogen mulighed for »at kunde tilveyebringe, med mindre Compagniet med saa mange Kongelige og enroullerede Matroser blev forsynet«<sup>5</sup>

Også en last til GREV ERNST SCHIMMELMANN blev indkøbt, det meste af den bestod af varer importeret med re-eksport for øje. På den baggrund ansøgte Fred. de Coninck og N. L. Reiersen i april 1780 om at kunne få: »udvirket fri indgang i Øresund og her på de forskellige artikler, som jeg forventede til cagaissionen for det til Indien bestemte skib, som skal bære navn af GREV ERNST SCHIMMELMANN« lige-



Svenske kobbermønter: Det er fra venstre en 2-daler mønt og dernæst to 1-dalers mønter.

I midten af stemplet ses møntens værdi. Da kobbermøntens værdi er sat i forhold til en sølvmønt, er værdien benævnt som f.eks.: »2 daler Silf:Mint«. Ude i hjørnerne, der evt. kan være klippet i forbindelse med en finjustering, ses årstal og den regerende konges initialer. For de her viste mønter er det Adolf Frederick Regina Suecia (1751-1771) og Carl XII Regina Suecia (1697-1718).

Mønter af denne type er ikke sjældne i Sverige. På svenske museer skulle der befinde sig ca. 5.000 stk. og i svenske privatsamlinger omkring 7.000 stk. Endelig viser tre, af de her viste mønter, tegn på fortæring efter det lange ophold i saltvand, hvilket yderligere blandt numismatikere er med til at sænke interessen for mønterne.

(Foto: Lisbeth Ehlers, H&S)

*Swedish copper coins: From the left a two-daler coin and then two one-daler coins. The value of the coin can be seen in the middle of the stamp. Since the value of a copper coin is set by comparison with a silver coin, the value is given as, for example, »2 daler Silf:Mint«. Out in the corners, which may possibly have been cut in order to make a fine adjustment, the year of origin can be seen as well as the initials of the reigning king. In the case of these coins they are Adolf Frederick Regina Suecia (1751-1771) and Carl XII Regina Suecia (1697-1718). Coins of this type are not uncommon in Sweden. There should be about 5000 in Swedish museums and about 7000 in Swedish private collections. Finally, the three coins shown here show signs of erosion after their long immersion in salt water, which further reduces their interest for numismatists.*

*(Photo: Lisbeth Ehlers, DMM)*

som man beder om et beløb som »Øresunds Told Cammer haver affordret de Herrer Godemins & George Fenwick i Helsingør 49 rdl. 39 sk. For Told af 3196 stænger veyende 500 skippund Jern ankommen med Skipper Engel Dirck fra Gothenburg, og til denne Expedition bestemte« måtte blive tilbagebetalt.<sup>6</sup>

Mandskab og last blev på trods af de problemer, der opstod undervejs, samlet, og skibet blev gjort klart til den forestående rejse. Men før vi sender GREV ERNST SCHIMMELMANN af sted på sin rejse til Indien, skal vi lige stoppe op for at beskæftige os lidt med forholdene mellem Danmark og Indien og den handel på Indien, som skibets rejse var en del af.

1700 årenes Danmark havde gode forbindelser med Indien. Allerede i 1620 havde Roland Crappé og Ove Gjedde, som udsendinge fra Christian IV (1588-1648), lavet en traktat med nayaken af Tanjore, der overlod dem byen Tranquebar på Coromandelkysten af Indien (sydøstkysten) mod at danskerne anlagde en fæstning og brugte byen som udgangspunkt for handel. Siden var denne besiddelse så blevet fulgt op af flere besiddelser eller handelsloger. På Malabarkysten (vestkysten) var den vigtigste i Calicut ca. 500 km nord for Cape Comorin. På østkysten fik kompagniet i 1755 rettigheder til en handelsloge i byen Serampore ved Hughli floden lige ved det nuværende Calcutta, grundlagt i 1690 af det engelske East India Company. Logen ved Serampore, der i årene 1763 til 1772 blev fulgt af flere loger i Bengalen, blev i 1700-årene Asiatisk Kompagnis vigtigste aktiv i Indien. I 1757, i sla-

get ved Plassey, lykkedes det den engelske Robert Clive, guvernør over Fort St. James i Madras, at erobre Bengalen for East India Company, og i årene efter dette voksede Bengalen, der var en af Indiens rigeste delstater, frem til at være East India Companys vigtigste område i Indien. Hovedvarerne ud af Bengalen var bomuld, salpeter og senere hen også opium, varer, der fandt et stort marked i Europa, Afrika og Kina, og varer, der i løbet af 1700-årene sammen med teen fra Kina, blev hovedvarerne i europæernes handel på Asien. Dermed skete der et skift i forhold til 1600-årene, hvor vægten havde ligget på krydderihandel ud af Molukkerne, Ceylon og Sydindien. Calcutta, der igennem det meste af 1700-årene havde haltet bagefter de to andre engelske hovedområder Madras og Bombay, voksede da også frem på bekostning af de to andre, og ligesom East India Company skiftede fokus fra krydderihandel til handel med bomuld og te, fulgte det danske Asiatiske Kompagni og den danske private handel efter med skift i både varesortiment og placering af vigtigste handelsloger.

I 1755 havde Asiatisk Kompagni monopol på den danske handel på Indien og på Kina. I 1772 udløb Asiatisk Kompagnis oktroj, og en ny skulle underskrives. Et af problemerne, da den nye oktroj skulle forhandles på plads, var de meget store administrationsomkostninger, Asiatisk Kompagni havde i forbindelse med administrationen af forter, handelsloger og faktorier i Indien og Kina. Problemet var almindeligt for hele den danske kolonihandel, og i 1754 havde staten da også overtaget admi-

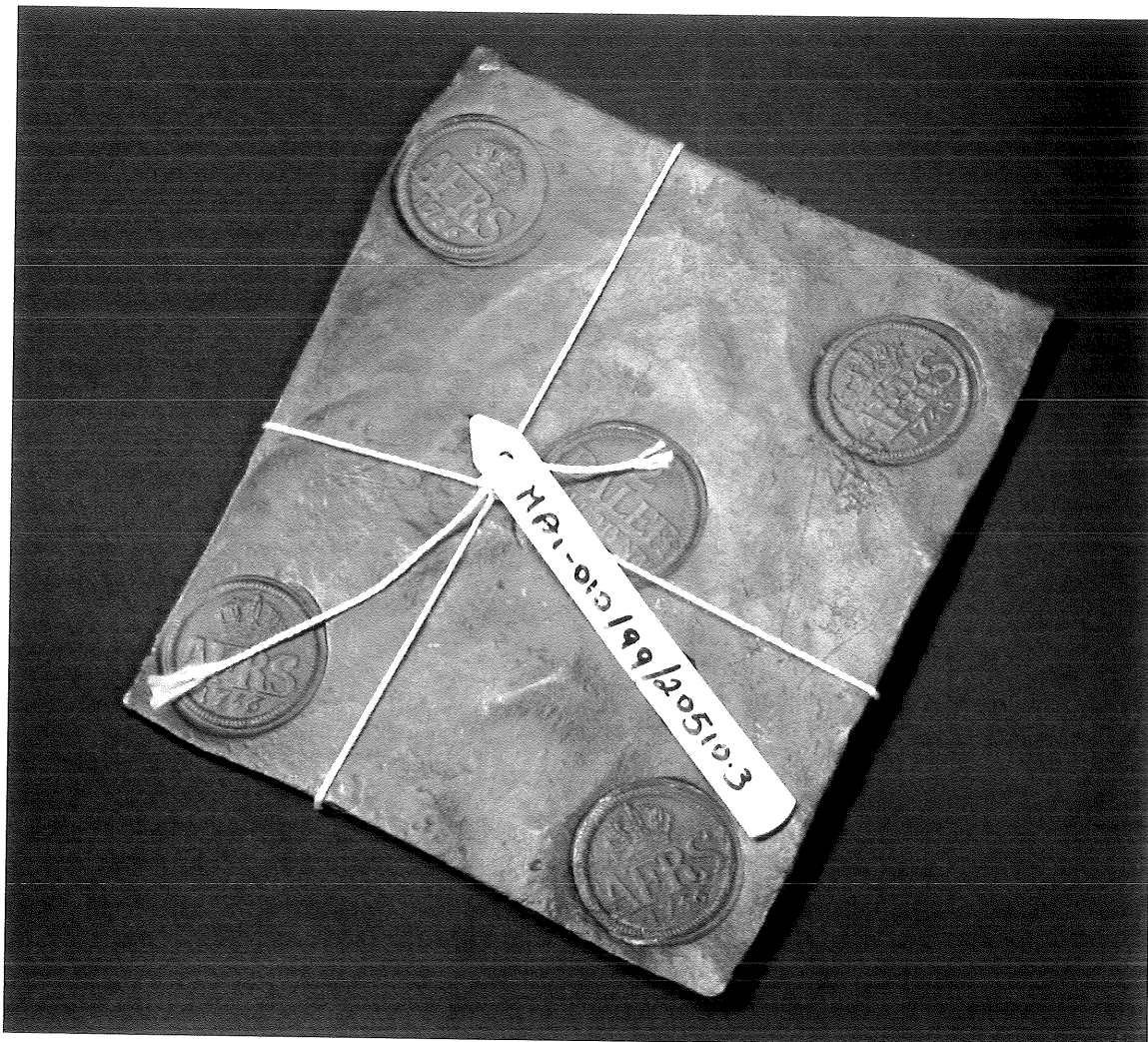
nistrationen af De Vestindiske Øer. Året efter overtog staten forterne på Guinea Kysten, og det var da også som led i denne udvikling, at staten i 1772 også overtog administrationen af de indiske besiddelser. Til gengæld for denne overtagelse mistede Asiatisk Kompagni sit monopol på handelen på Indien, men fik stadig monopol på Kinahandelen. Så fra 1772 havde alle danske handelsfirmaer tilladelse til at handle på Indien.

De stadigt stigende administrationsomkostninger var heller ikke kun et dansk fænomen, det gjaldt for alle de europæiske kolonimagter, at koloniernes administrationsomkostninger og, efterhånden som kolonierne voksede sig større, også forsvaret af kolonierne løb fra de indtægter, man kunne opnå ved handelen på områderne. Så hvis det hele skulle løbe rundt, gjaldt det om at få staten til at overtage udgifterne i forbindelse med administration og forsvar. Dette kom da også til at gælde for East India Company, der, efterhånden som erobringerne i Indien skred frem, kom ud i stadig større gæld, hvilket startede en proces der i årene fra ca. 1766 og frem til 1857 gradvist overførte ejerskab og administration af de indiske besiddelser fra East India Company til den engelske stat.

Man kan også sige, hvis man skal gå et spadestik dybere, at med oprettelsen af de første handelsfaktorer i Afrika og Asien havde de europæiske handelskompagnier startet en proces, som hverken de, eller de stater de repræsenterede, var i stand til at styre eller regulere. Det var en proces, der blev styret af udviklingen i koloniområder-

nes periferi. På mange måder var det en proces, der skønt ofte skubbet fremad af individuelle lokale europæiske initiativer, og initiativer der ofte fik beslutningstagerne hjemme i Europa til at rive sig i håret af fortvivelse havde sin egen ustoppelige inerti. Skal man udtrykke det kort, kan man sige, at med deres handel fik de europæiske handelskompagnier penge, med deres faktorer fulgte indflydelse og med kombinationen mellem penge og indflydelse fulgte stadigt stigende magtbeføjelser. Et eller andet sted i dette forløb gled det økonomisk holdbare så ud over for de omkostninger, der var forbundet med udvidelserne, og da det skete, var eneste mulighed, de private kompagnier havde for at kunne overleve, at overlade administrationen og forsvarsforpligtelserne af de områder, de havde erhvervet, til staten, der så fik »fornøjelsen« af at føre processen til ende fra kolonimagt til ejer af imperier.

Vi er dog stadig i årene efter 1772, den danske Indienshandel var givet fri, og en lang række af Københavns store handelshuse var snart involveret i den nye handel. Det var gode tider, og de skulle blive endnu bedre. Under Syvårskrigen fra 1756 til 1763 havde dobbeltmonarkiet Danmark-Norge været neutralt, hvad der havde åbnet store muligheder for den danske handel på Vestindien og Asiatisk Kompagnis monopol handel på Indien og Kina. I 1776 til 1783 rasede så Den Amerikanske Uafhængighedskrig, og igen var dobbeltmonarkiet neutralt, og nu kunne den private handel og de store københavnske handelshuse drage fordel af denne neutralitet i handel



To-dalers mønt fra GREV ERNST SCHIMMELMANN: Den hvide strip er udgravningsedlen, der viser møntens nummer og hvor i vraget den er fundet.

(Foto: Lisbeth Ehlers, H&S)

*Two-daler coin from the GREV ERNST SCHIMMELMANN: the white strip is the excavation label showing the number of the coin and where in the wreck it was found.*

*(Photo: Lisbeth Ehlers, DMM)*

og ikke kun på Vestindien, men også på Indien. Det samme skulle for øvrigt gentage sig under Napoleonskrigene fra 1792 og for Danmarks vedkommende i hvert fald frem til 1801.

Som neutral var Danmark nemlig en af de få handelsnationer, der stadig frit kunne sejle på kolonierne i modsætning til de krigsførende magter, der havde svært ved at opretholde forbindelsen med kolonierne og få varerne derfra sejlet hjem. Det blev Danmarks chance, danske skibe, eller skibe ejet af krigsførende nationer udstyret til lejligheden med en enkelt dansk officer og et Dannebrog i agterstaven, sejlede mod god betaling engelske, franske og hollandske kolonivarer hjem til Europa fra Asien eller Vestindien.

Ikke nok med det, men i årene efter 1775 ophørte de Københavnske handelshuse med at sende sølv, udmøntet i spanske sølvdollars Realen van Acht, med skibene ud til Indien til indkøb af returlast. Sølv havde ellers været den mest almindelige vare i laster til Indien og også den mest belastende for den danske betalingsbalance. I perioden 1772 til 1775 udgjorde det udmøntede sølv omkring 32% af den udgående last, og man kan dermed betragte sølvet, som differencen mellem værdien af en udgående last europæiske handelsvarer og den værdi en returlast indiske varer havde. Udsendelsen af sølv sluttede i 1775, for da var pengeregigheden i Indien så stor, at man i stedet lånte til returlasten af engelske handelsfolk i Indien. Pengene blev lånt på en veksel til udbetaling via et bankhus i City of London, hvor til pengene blev overført, efter at varerne var blevet solgt i København.

Gyldne og givtige tider, der fik en brat afslutning med freden i 1783, der blev efterfulgt af en lang række konkurser i den Københavnske handelsverden. Mest kendt er nok den konkurs, der i sommeren 1784 ramte den københavnske vinhandler og handelsmand på Indien, baron Heinrich Bolten i Gothersgade nr. 8.

Europæernes ankomst til Indien, og Europæernes gradvise overtagelse af den interasiatiske handel medførte store forandringer ikke mindst i de engelske hovedområder i Indien, Bombay, Madras og Calcutta, og et af de steder, hvor forandringer slog igennem, var inden for skibsbygning. Allerede kort efter portugisernes ankomst indledtes i Indien et større skibsbyggeri, hvor skibe blev bygget efter europæisk metode, dvs. de blev ikke som tidligere bundet sammen med tov spundet af kokos, men med søm eller nagler. Allerede i første halvdel af 1600-årene byggede inderne på både Malabar- og Coromandelkysten skibe på op til 600 tons.<sup>7</sup> I Bombay begyndte man at bygge skibe efter europæisk design omkring 1730, og fra ca. 1760 begyndte man også at bygge disse skibe i området omkring Calcutta. Skibsværfterne i Bengalen havde også den fordel, at man herfra havde forholdsvis nem adgang til Burmas teaktræ, medens man i Bombay måtte nøjes med den noget ringere Malabar teak. I 1795 var der således alene i Calcutta registreret 575 europæisk/indisk ejede handelsskibe fortrinsvis bygget i Calcuttaområdet, og fra ca. 1790 blev der i Indien under europæisk ledelse og supervision bygget skibe på op imod 1000 tons.<sup>8</sup> I Bombay indrettede Roy-

al Navy i årene mellem 1760 og 1773 store reparationsdokker.<sup>9</sup> På det tidspunkt havde byggeriet af handelsskibe i Bombay længe været i kraftig vækst, hvilket skyldtes den store stigning i bomuldseksporten fra Bombay til Canton i årene mellem 1775 og 1800. De mange krige, England blev involveret i, gav også yderligere beskæftigelse til skibsbyggeriet i Indien, idet rederier og værfter hjemme i England i stigende grad måtte konkurrere med Royal Navy om både skibsbyggere, egnet tømmer og andre varer, der blev brugt i tidens skibsbyggeri, ligesom også Royal Navy fra 1803 begyndte at bygge skibe i Bombay.<sup>10</sup>

Den last, GREV ERNST SCHIMMELMANN medførte, viste da også et bredt udsnit af de varer, et Indien i forandring havde brug for, og var dermed også en efter datiden normal gennemsnitslast for et dansk skib på vej mod Indien. En typisk last til Indien i slutningen af 1700-årene, bestod af 6 hovedgrupper: Forskellige former for metal, skibsstyr som tjære, tovværk, canvas, ankrer og tømmer. Ammunition, alkohol, sølv samt diverse. Kun meget lidt af det var produceret i Danmark, medens hovedparten var importerede varer, der nu blev re-eksporteret.<sup>11</sup>

GREV ERNST SCHIMMELMANNS last bestod af (her omskrevet til moderne retskrivning):

2.529 ege- og bøgestammer, bundstykker og klapholter. (note: Klapholt: Fint ege- eller bøgetræ skåret i staver normalt brugt i vintønder eller lign.)

96 stykker mastetræer

14.350 kanonkugler

25 stykker ankertov  
550 tønder tjære  
500 tønder beg  
4.138 stænger jern  
572 bundter båndjern  
918 stykker sejldug  
43 skippund sejlgarn  
38 stk. diverse manufakturvarer  
27 kasser vin  
17 fustager brændevin

I alt havde lasten ud en værdi af 66.759 rigsdaler 2 mark 10 skilling og Fred. de Coninck og N. L. Reiersen betalte for dette 1/2% i afgift svarende til 333 rigsdaler 4 mark 13 skilling.<sup>12</sup>

En del af lasten skulle tilsyneladende have været udsendt med Fred. de Coninck og N. L. Reiersens skib HAABET, men de var blevet til overs, og i brev af 10. juni til Kommercekollegiet ansøger de Coninck og Reiersen om at få forlænget udførselstiden på følgende varer:

114 kanoner  
400 flasker genever  
468 stykker ravendug (note: ravendug er en form for let sejldug)  
270 skippund hamp slået i tovværk  
300 tønder tjære  
100 tønder beg.

Som tilsyneladende nu indgår i lasten på GREV ERNST SCHIMMELMANN.<sup>13</sup>

Hvad der derimod ikke nævnes nogen steder, er den last af svenske kobberplademønter, som de udgravninger af vraget, *Arqueologia Subaquatica S.A.* udførte i 1999, bragte frem i dagens lys. Vi ved, at der i alt blev bjerget 846 svenske kobberplademønter, udmøntet mellem ca. 1710



og 1765, af hvilke de 200 blev sat på auktion på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg den 12. juni 2004. Men før vi prøver at løse spørgsmålet om, hvorfor denne del af lasten tilsyneladende ikke er nævnt i ladningslisten, kan vi også stille spørgsmålet, hvad er egentlig en svensk kobberplademønt?

Oprindeligt var Sverige på en sølvmøntfod, men grundet den store mængde kobber, der var i landet, begyndte man fra 1624 at udmønte kobbermønter. I 1644 kom de første af de typiske firkantede kobbermønter, i hvert af hjørnerne var de mærket med en krone, monarkens forbogstav efterfulgt af RS – f.eks. FRS (Friedericus Regina Suecia) foruden et årstal, medens møntens valør var præget i midten af mønten.

Møntens valør svarede til sølvmøntfoden, men en kobbermønt vejede normalt ca. 100 gange så meget. Den største kobbermønt, der blev slået, var en 10 daler kobbermønt, der vejede 19,743 kg. På den baggrund var ham, der kun tjente 4 daler heldigere, den vejede, alt efter kobberprisen, kun omkring 4 kg.

Der var altså ikke tale om en udpræget praktisk skillemønt, og rejsende i Sverige kunne da også fortælle, hvordan svenskerne drog rundt med deres skillemønt i et slæng, som de bar over skulderen. Hvis de da ikke bar dem på hovedet. For større betalinger blev mønterne læsset på en vogn.

Omkring 1650 toppede udmøntningen af kobberplademønter, og i alt blev der i perioden udmøntet omkring 3.000 tons om året. Derefter faldt udmøntningen, og i

1716 lå den på omkring 1.000 tons om året. I 1760 stoppede udmøntningen af plademønter, enkelte blev dog præget frem til 1767-1768, men fra 1777 var pladerne ikke længere gyldigt betalingsmiddel i Sverige.

Både før og efter at udmøntningen af kobberplademønter var stoppet, blev disse særlige mønter brugt som en del af den almindelige svenske kobberekспорт. Det var da også i forbindelse med en sådan eksport, at mønterne befandt sig om bord i GREV ERNST SCHIMMELMANN.

I Indien blev en del af kobbermønterne smedet om til husgeråd og andre metalvarer. Andre blev udmøntet til skillemønt,<sup>14</sup> men størsteparten af kobberet fandt anvendelse inden for det store indiske skibsbyggeri, hvor kobbermønterne blev smedet om til forhudningsplader til skibe. Forhudning forhindrede eller sinkede angreb fra pæleorme som Teredo Navalis, hvis gange kan blive op til 45 cm. lange med en diameter på 6 mm. I tidligere tider holdt man angrebene af pæleormene tilbage ved at sejle skibene op i flodmundinger, da pæleormene ikke kan overleve i fersk vand. Til gengæld lever de i bedste velgående i tropiske farvande med relativt højt saltindhold, og forhudning var derfor ekstra påkrævet på skibe, der sejlede i oversøisk sejlads. På trods af nogen diskussion og modstand, kobberforhudning var nemlig en ret bekostelig affære, fik Royal Navy i årene mellem 1760 og 1780 forhudet sine skibe, og der gik, på trods af yderligere diskussioner også her, ikke længe før end også East India Company begyndte at få sine skibe forhudet. I årene 1780 til 1790 fik East

India Company forhudet i alt 22 skibe og en meget stor del af dette arbejde blev udført i Indien.<sup>15</sup>

Det er på den baggrund ret nemt at forstå, med de gamle og gode forbindelser der var mellem Danmark og Indien og mellem danskere og engelske og indiske forretningsfolk, at en stor del af den svenske kobbereksport til Indien foregik via danske skibe, og dermed i skibe som GREV ERNST SCHIMMELMANN. Tilbage er så spørgsmålet, hvorfor denne del af lasten ikke er nævnt i ladningslisten for GREV ERNST SCHIMMELMANN?

Vi ved, at der var en stor eksport af kobberplademønter fra København til Indien, og i ladningslisterne fra flere andre af tidens skibe finder vi da også disse mønter. Skibet ROEPSTORFF, der også var ejet af Fred. de Coninck og N. L. Reiersen, sejlede i 1781 til Indien, og ifølge ladningslisten var der om bord i dette skib »300 skippund kobber fra Sverige«<sup>16</sup> Skibet GREV BERNSTORFF, også Fred. de Coninck og N. L. Reiersen, afsejlede samme år også med 300 skippund svensk kobber.<sup>17</sup> JOHANNE & MARIA, ejet af Blacks Enke & Kompagni, afsejlede ifølge en ladningsliste dateret 22. september 1780, med 2.500 udmøntede kobberplader fra Göteborg, men i en anden ladningsliste vedrørende dette skib, dateret 4. december 1780, medførte det 8.394 stykker jern, og ingen kobberplademønter.<sup>18</sup>

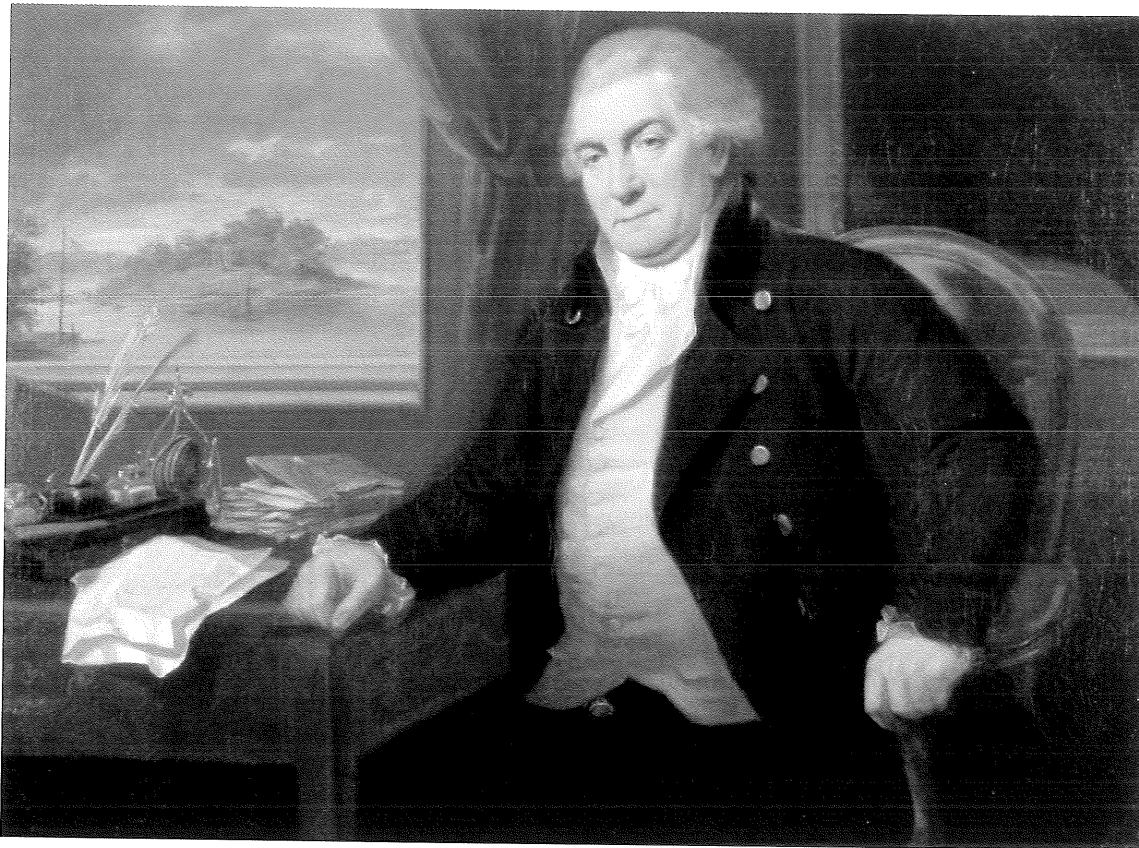
Et andet tilfælde, der kan nævnes, er skibet PRINTZ AF BEVERN, der i 1780 hjemtog varer fra Stockholm og St. Petersborg. I lastelisten over skibets ladning, der skulle fordeles til re-eksport på skibene MARIA

ALETTA og CHRISTIANSTED, begge ejet af grosserer Heinrich Bolte, nævnes »12.000 diverse stænger jern« men ikke noget om kobbermønter.<sup>19</sup>

I MARIA ALETTAs lasteliste nævnes til gengæld 27 kasser udmøntede kobbermønter og 6.850 stænger jern. I lastelisten til CHRISTIANSTED nævnes 53 kasser udmøntede kobberplader og 3.113 stænger jern.<sup>20</sup> Dermed fremgår det, at en formentlig importeret mængde kobbermønter ikke fremgår af de officielle lastelister ved importen, men kun ved re-eksporten. Til gengæld er de 12.000 importerede stænger jern så ved re-eksporten blevet til 9.963 stænger jern. Vi ved hvor meget, de eksporterede kobbermønter vejer, men desværre opgiver PRINTZ AF BEVERNS lasteliste ikke vægten på de importerede 12.000 stænger jern, så vi kan ikke umiddelbart sige, om det er de manglende 2.037 stænger jern, der er blevet til kobbermønter, men tanken er nærliggende. Ikke mindst når man ser det i sammenhæng med de to lastelister fra JOHANNE & MARIA.

På baggrund af dette skift i diverse lastelister mellem kopperplader og stænger jern er det da også sandsynligt, at de 846 kobberplader, der befandt sig om bord i GREV ERNST SCHIMMELMANN, er udført som en del af de i lastelisten nævnte »4.183 stænger jern«. Nærmere kan vi nok ikke, på nuværende tidspunkt, komme det.

På sin rejse ned gennem Atlanten stod GREV ERNST SCHIMMELMANN i november mod Porto Praio på St. Jago i Cape Verde Øerne formentlig for at skaffe frisk vand



Frederick de Coninck: 1740-1811. I 1763 kom Frederick de Coninck, der var født i Haag, til København, hvor han slog sig ned som grosserer beskæftiget inden for skibsudredning og oversøisk handel. I årene 1775-1790 drev de Coninck, i samarbejde med Niels Lunde Reiersen, et af Københavns største rederier med mere end 60 skibe i søen.

De Coninck var en af landets største handelsmænd og tjente da også mange penge. Hans firma kom igennem de svære år efter Englænderkrigenes afslutning i 1814, men i 1821, da firmaet var ledet af hans søn, gik det fallit.

Baggrunden på dette maleri, fra 1799 af den engelske maler Daniel Orme, er landskabet omkring Næsseslottet, som de Coninck i årene efter 1781 lod opføre ved Furesøen.

(Foto: Kirsten Jappe, H&S)

*Frederick de Coninck: 1740-1811. In 1763 Frederick de Coninck, who was born in The Hague, came to Copenhagen, where he set up shop as a merchant in shipping and overseas trade. In the years 1775 - 1790 de Coninck, in collaboration with Niels Lunde Reiersen, ran one of Copenhagen's largest shipping companies with more than 60 ships at sea.*

*De Coninck was one of the countries biggest merchants and earned a lot of money, and his firm survived the difficult years after the end of the Napoleonic wars in 1814, but in 1821, under the leadership of his son, the firm went bankrupt.*

*In this painting from 1799 by the English painter Daniel Orme, however, the background is around Næsse Castle which De Coninck had built by the Furesø lake.*

*(Photo: Kirsten Jappe, DMM)*

og andre forsyninger. På vej ind mod Porto Praio løb skibet på et skær, der lå så dybt, at det ikke gav brænding, men også så højt, at et skib på størrelse med GREV ERNST SCHIMMELMANN ikke kunne slippe uskadt over. Skibet var ramt, men slap dog fri af skæret, Hans Reimert Reiersen søgte ind mod land og ganske tæt under kysten, så tæt at alle blev reddet, gik skibet på grund og forliste. En del af lasten blev bjerget, vi ved således, at en del af tømmerlasten, og sikkert også tømmer fra selve skibet, indgik i byggeriet af en kirke i Porto Praio, men det meste af den øvrige last, deriblandt kanonerne og kobbermønterne, blev tilbage i vraget indtil udgravningen i 1999.

Med en del af besætningen slap Hans Reimert Reiersen til Kapstaden, hvor han mødte det danske orlogsskib INFØDSRET-TEN, der var udsendt i konvojtjeneste i området omkring Kapstaden. Chef om bord i INFØDSRET-TEN var kommandørkaptajn Jens Gerner, og i en indberetning hjem til Admiralitetet berettede Gerner, at skibet CHRISTIANSSTED, ejet af Heinrich Bolte og ført af kaptajn Peder Dahl, den 16. april ankom til Kapstaden, og at om bord i CHRISTIANSSTED var også løjtnant Hans Reimert Reiersen samt nogle af hans folk fra GREV ERNST SCHIMMELMANN, der i november 1780 var forlist under indsejling til Porto Praio på Cap Verde Øerne. Gerner indvilgede i at tage Reiersen og 9 af hans mænd med hjem til København, medens 3 andre afgik med en kaptajn Foss. Helbredstilstanden hos de folk, Gerner fik om bord, var meget dårlig, og Reiersen

kunne yderligere meddele, at omkring 40 andre lå syge tilbage på St. Jago, medens 24 mand allerede var døde af forskellige sygdomme. Så uanset, at hele besætningen overlevede selve forliset, så kan vi nok regne med, at størsteparten er omkommet senere af forskellige sygdomme.<sup>21</sup>

Hans Reimert Reiersen nåede hjem, men året efter stod han igen til søs som næstkommanderende og nyudnævnt kaptajnløjtnant om bord i INFØDSRET-TEN ført af kommandørkaptajn Christopher Lütken på rejse til Indien. Den 9. juni 1782 afsejlede INFØDSRET-TEN fra København, det nåede frem til Tranquebar i januar 1783 og afgik herfra mod Danmark den 8. februar 1783. Ved afgang fra Tranquebar var 19 mand af besætningen døde siden afgang fra København, men ved ankomsten til Kapstaden var dødstallet steget til 112, og 230 mand, alle angrebet af skørbug, blev sendt i land til det franske hospital i Kapstaden. I slutningen af juni, efter at de syge var kommet retur, afgik INFØDSRET-TEN fra Kapstaden. På det tidspunkt var Christopher Lütken syg, og ifølge indberetning fra to franske koffardiskibe, døde han og blev begravet til søs. Reimert Reiersen har derefter formentlig overtaget kommandoen over skibet, men det er usikkert, hvad der derefter er sket, for INFØDSRET-TEN forsvandt på rejsen fra Kapstaden. Alle om bord omkom, og det eneste man senere fandt, var skibets barkasse, der ved juletid samme år drev i land på Island. Så skibet er formentlig forlist i Nordatlanten på vej nord om England hjem til København.

Noter:

- <sup>1</sup> Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 969.
- <sup>2</sup> Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 969.
- <sup>3</sup> Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 968.
- <sup>4</sup> Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 968
- <sup>5</sup> Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 968.
- <sup>6</sup> Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 969
- <sup>7</sup> Chaudhuri, K. N.: *The Trading World of Asia and the East India Company* side 201-202.
- <sup>8</sup> Furber, Holden: *Rival Empires*, side 295.
- <sup>9</sup> Lambert, Andrew: *Strategy, policy and Shipbuilding*, side 140-141.
- <sup>10</sup> Nightingale, Pamela: *Trade and Empire in Western India*, side 128.
- <sup>11</sup> Feldbæk, Ole: *Indian Trade under Danish Flag*, side 14.
- <sup>12</sup> Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 968.
- <sup>13</sup> Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 968.
- <sup>14</sup> Chaudhuri, K. N.: *The Trading World of Asia*, side 222.
- <sup>15</sup> Sutton, Jean: *Lords of the East*, side 42-43.
- <sup>16</sup> Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 967.
- <sup>17</sup> Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 967.
- <sup>18</sup> Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 968.
- <sup>19</sup> Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 969.
- <sup>20</sup> Kommercekollegiet: Ostindiske Journalsager 968.
- <sup>21</sup> Admiralitet 510: 1672-1848 Indkomne Sager nr. 693. 1781.

*Litteraturliste:*

- Chaudhuri, K. N.: *The Trading World of Asia and the English East India Company 1600-1760*. Cambridge 1978.
- Feldbæk, Ole: *India Trade under the Danish Flag 1772-1808*. København 1969.
- Feldbæk, Ole: *Kolonierne i Asien*. København 1980.
- Furber, Holden: *Rival Empires of Trade in the Orient 1600-1800*. Minnesota 1976.
- Ferguson, Nigel: *Empire*. London 2002.
- Hages Haandbog I Handelsvidenskab*. København 1906.
- Keay, John: *The Honourable Company*. London 1991.
- Lambert, Andrew: *Strategy, Policy and Shipbuilding: The Bombay Dockyard, the Indian Navy and Imperial Security in Eastern Seas 1784-1869* I Bowen, H.W., Lincoln, M. og Rigby, N.: *The Worlds of the East India Company*. Leicester 2002.
- Lawson, Philip: *East India Company*. London 1993.
- Linder-Welin, Ulla S.: *Svensk Koppar och Kopparmyntning*. Stora Kopparberg 1965.
- Nigthingale, Pamela: *Trade and Empire in Western India 1784-1806*. Cambridge 1970.
- Sutton, Jean: *Lords of the East*. London 2000.
- Topsøe-Jensen, T. A. og Marquard, Emil: *Officerer i den Dansk-Norske Søetat*. Bind 1-2. København 1935.

## The Danish East Indiaman GREV ERNST SCHIMMELMANN 1779-1780

### *Summary*

On June 4<sup>th</sup> 2004 a coin auction was held at the Danish Maritime Museum at Kronborg for Swedish copperplate coins. The coins were part of a cargo from the Danish ship GREV ERNST SCHIMMELMANN that sank off Porto Praio on the Cape Verde Islands in November 1780. In 1999 the wreck, lying at a depth of seven meters, was excavated by the Portuguese firm Arqueologia Subaquatica S.A., working in close collaboration with the government of the Cape Verde Islands, to whom the wreck belongs. As well as 114 smaller canons there were also 846 Swedish copperplate coins in the ship's cargo hold. By agreement with the excavation firm 423 of them belonged to the government of the Cape Verde Islands, while 200 of the remaining coins were put up for auction at the Danish Maritime Museum at Kronborg by Thomas Højland Auktionereers Ltd. Despite the fact that this type of coin is no rarity (in Sweden, for example, there are about 12,000 in private and public collections), the auction must still be regarded as a success, bringing in as it did about 750,000 D.kr.

For the Danish Maritime Museum it was an exciting and successful experiment in collaboration that reflects a modern museum, which both now and in the future will have an even closer collaboration with the private sector within but also outside the maritime world.

When the work of excavating the wreck began the firm Arqueologia Subaquatica S. A. did not have much information about the ship they were examining, so the DMM was given the task of finding out what ship it was, where it was heading and why these Swedish copperplate coins were on board. Kåre Lauring gives a possible answer to these questions in his article.

In the spring of 1779 the Copenhagen mer-

chants Fred. de Coninck & N. L. Reiersen bought the 700 ton ship DER CRONPRINTZ VON PREUSSEN abroad, and in Denmark it was renamed the GREV ERNST SCHIMMELMANN. In a letter dated April 24<sup>th</sup> 1780 the firm of de Coninck & Reiersen thank the Department of Trade and Commerce for giving them permission to import this ship without paying the normal fees for the import of foreign ships.

The GREV ERNST SCHIMMELMANN was named after the Minister of Finance and Director of the Guinea Trade Company Heinrich Ernst Schimmelmann (1747-1831), who is best known today as the man who abolished the Danish slave trade and who was responsible for the big currency devaluation in 1813. In the spring of 1780 the GREV ERNST SCHIMMELMANN was made ready for a trip to the East Indies, but there were not enough crewmembers. At the end of April 1780 the firm Fred. de Coninck & Reiersen applied to the Danish Navy for the loan of a number of sailors, an application that was repeated in July 1780. This was similar to the situation for the officers: the ship's master Hans Reimert Reiersen, who was the younger brother of one of the ship's owners Niels Lunde Reiersen, normally served as an officer in the Royal Danish Navy. The cargo and crew were assembled and in August 1780 the ship sailed from Copenhagen harbour bound for India.

The cargo to India consisted mainly of timber, tar, pitch, iron and other metal goods among which were also 846 Swedish copperplate coins as well as cannonballs and 134 canons. Thus most of the goods shipped out were materials for shipbuilding, and they were indeed meant for use in the large-scale shipbuilding activities conducted by the European countries in the vicinity of Bombay and Calcutta.

These had been started after 1750 and most of the ships were built for the British East India Company. The background for this shipbuilding was partly that it was cheaper to build ships in India, and partly that the shipyards at home in England had neither the capacity nor the materials to meet the increasing demands of the Royal Navy for ships because of the many wars that took place in the 18th century, e.g. the Seven Year War, the American War of Independence and later the Napoleonic Wars.

By far the most likely conclusion is that the many copperplate coins in India were to be used for the sheathing of ships. This entails melting the coins down and making them into very thin metal sheets that were hammered on to the side of the ship under the waterline in order to protect the submerged part of the hull from shipworm especially *Teredo Navalis*, which lives in tropical waters. It was also designed to hinder the growth of various plants, seaweeds and barnacles. The sheathing of ships with metal plates was something that started after 1750. For example, The Royal Navy had its ships sheathed with copperplate in the years 1761 to 1782. We know that the East India Company, which lagged behind the Royal Navy in this matter, sheathed 22 ships in the period 1779 to 1790.

On its way to India in November 1780 the *GREV ERNST SCHIMMELMANN* put in to Porto Praia on the Cape Verde Islands to take on fresh water, but while sailing into Porto Praia the ship hit a submerged reef and was wrecked. It was so close to the coast that everybody on board was rescued ashore.

In April 1781 Hans Reimert Reiersen and 12 of the crew reached the Cape of Good Hope, where they made contact with a Danish naval ship called *INFØDSRETTEN*. By that time about 24 out of a total ship's crew of 76 had died of illnesses on the Cape Verde Islands, while 40 were still ill and remained on the islands. Out of the 12 crewmembers that Reiersen had with him to the Cape of Good Hope two died on the homeward voyage aboard the *INFØDSRETTEN*. So even though everybody was rescued and taken ashore the wreck still indirectly cost the lives of 26 men as well as those among the 40 sick men on the Cape Verde Islands who died without us having any information about it. The following year Reimert Reiersen became second in command of the same ship *INFØDSRETTEN* bound for the East Indies, but the ship was wrecked on the journey in 1783 and everybody aboard perished.