

Kåre Lauring

Fra underskud til forbud

Den danske slavehandel 1781-1807

I 1765 fik Guineisk Kompagni eneret på den danske slavehandel, men kun 12 år efter måtte kompagniet efter store tab opgive sin eneret på den danske slavehandel og tilbagelevere administrationen af de danske forter og handelslojer på Guineakysten, det nuværende Ghana, til kongen. Fem år senere blev den danske slavehandel så overtaget af et nyt kompagni: Østersøisk-guineisk Selskab.

Det ny selskab fik statsstøtte og privilegier. Private investorer opkøbte flittigt selskabets aktier, og internationalt blev selskabet støttet af den danske neutralitet under Den amerikanske Uafhængighedskrig. De første år gik da også nogenlunde, men med krigens afslutning i 1783, der også betød en afslutning på de danske neutralitetsfordele, begyndte det at gå skævt for selskabet, og i 1786 blev selskabet lukket efter store tab. Selskabets arkiv eksisterer ikke mere, men brudstykker vedr. selskabet ligger spredt i andre arkivsamlinger. Det er dog mangelfuldt, og der er derfor en del usikkerhed når det gælder dele af selskabets historie. Historien om selskabet er tidligere blevet behandlet i litteraturen både i Handels- og Søfartsmuseets årbøger og andre steder, men oftest har det været kortfattet eller med en bestemt vinkel, som f.eks. skibsbygning el-

ler slavernes behandling under overfarten fra Guineakysten til Vestindien. I denne artikel forsøges dels en lidt bredere og mere generel fremstilling af selskabets historie, og dels en fremstilling med henblik på at undersøge, hvorfor det ikke kunne løbe rundt økonomisk og dernæst trækkes linjen op til afslutningen på den danske slavehandel i 1807.

Østersøisk-guineisk Selskab

“Vi haver ladet giøre adskillige betydelige Anstalter og Indretninger, saa er det og, at Vi deels i Betragtning af Vores Riger og Landes Beliggenhed, til at kunne drage større Fordeele af den Östersöeske Handel, end de i den forbigangne Tid haver tilvendt sig og deels formedelst den dertil saa mærckeligen Opmuntrende Beqvemmelighed, som om faa Aar til Handelen og Söefartens Lettelse imellem Öster og Væster Havet af den i Hertugdømmet Slesviig Anleggende nye Canal, kan forventes Allernaadigst have fundet for Godt og besluttet at oprette i Vor Residence Stad Kiöbenhavn et Östersöesk Handels Interessenskab, hvorved ei Allene Al muelig Handel til og fra Östersöen og viidere til og fra Handels Stæderne i andre Europæiske Riger, saavelsom og til Guinea, samt Ost og Vestindien kunne drives, Men og

et Oplag gjøres af alle slags Östersöisk Vare og Producter baade her og i de ved Indløbet af Canalen paa begge Siider beliggende Stæder”.¹

Således står der i indledningen til oktrojen for Det kongelig danske Östersöeske og Guineiske Handels Selskab, der under megen opmærksomhed, og ikke mindst statsstøtte, fik sin oktroj 5. juli 1781. Kanalen, der omtales, er Ejder Kanalen, der blev åbnet i 1784, og “Vi” er selvfølgelig betegnelsen for den enevældige monark Christian VII. Oktrojen lød på 30 år, og i den periode skulle det ny selskab med det lange navn, vi for nemheds skyld her vil forkorte til Østersøisk-guineisk Selskab, være ansvarlig for at sikre landet og hovedstadens forsyning med østersøiske produkter ikke mindst korn. Derudover fik kompagniet, som navnet “guineisk” antyder, endnu et ansvarsområde, idet kompagniet også overtog ansvaret for den hidtil noget tvivlsomme forretning, der gik under betegnelsen “den danske slavehandel”.

Baggrunden for selskabet

April 1774 havde direktøren for Det kongelige oktrojerede danske guineiske Handelssocietet – eller Guineisk Kompagni, Henning Frederik Bargum, forladt København til fordel for udlandet på flugt fra sine kreditorer. I september 1776 havde kompagniets efterblevne direktion leveret de forter og loger på Guineakysten, som de bestyrede på vegne af staten, tilbage, og året efter i august havde direktionen slukket og lukket, efter at den havde overdraget ind-

holdet af kompagniets pengekasse til landets eneste bank: Den Københavnske Assiguation-, Veksel- og Laanebank eller, som den også blev kaldt, Kurantbanken. Efter i perioden 1765-76 at have varetaget den danske slavehandel var kompagniet ophørt med et samlet tab på slavehandelen på omkring 420.000 rdl. Et tab som kompagniets sukkerhandel ikke havde kunnet rettet op på.²

Guineisk Kompagni, der handlede med slaver mellem de danske etableringer på Guineakysten og de danske øer i Vestindien, havde givet underskud. Det var der ikke noget nyt i, for den danske slavehandel havde aldrig siden sin begyndelse omkring 1675, været at anse som en guldrandet forretning. Langt fra endda og allerede det gamle Vestindisk-guineiske Kompagni havde i 1734 trukket sig ud af slavehandelen på Guineakysten efter et nettotab på mere end 300.000 rdl.³

På trods af de store tab, var slavehandel ikke noget Danmark som handels- og kolonimagt kunne trække sig ud af. For hvis ikke Danmark opretholdt en slavehandel med transport af slaver fra Guineakysten i Afrika og til de danske plantager i Vestindien, kunne den profitable sukkerhandel i Vestindien ikke fortsættes. Hvis sukkerproduktionen ikke blev opretholdt, var der ingen grund til fortsat at være i besiddelse af en række forter og handelsloger på Guineakysten samt de tre danske vestindiske øer: St. Thomas, St. Croix og St. Jan. Hvis ikke man fortsatte med at opkøbe

1 Feldbæk 1986 p. 468.

2 Lauring 2010 p. 129-134.

3 Nørregaard 1986 p. 149-150.



Engelske skibe foran det danske fort Christiansborg på Guineakysten. Agten for det engelske skib ses nogle mindre europæiske og afrikanske både; man får et indtryk af brændingen og hvor livligt bådene kunne bevæge sig. Det krævede da også såvel træning som opmærksomhed at få bådene sikkert ind og ud gennem brændingen. Det store skib er formentlig et engelsk orlogsskib, da flaget, det fører, er "The Red Ensign". Fra midten af 1600-tallet var den engelske flåde delt i tre afdelinger: the red, the blue og the white, i 1864 blev denne opdeling så ophævet, hvorefter orlogsflåden fik "the white" yachtklubberne "the blue" og handelsflåden "the red".

Oliemaleri G. Webster ca. 1800. H&S.

English ships in front of the Danish fort Christiansborg on the Guinea coast. Astern of the English ship a few smaller European and African boats can be seen; one gets an impression of the breakers and how lively the boats were in the surf. Manoeuvring the boats safely in and out through the breakers did indeed demand a great deal of training and concentration. The big ship is probably an English naval vessel since it carries The Red Ensign. From the middle of the 17th century the English maritime fleet was divided into three sections: the red, the blue and the white. In 1864 this division was abandoned, and henceforth the navy got "the white", the yacht clubs "the blue" and the merchant navy "the red".

Oil painting: G. Webster around 1800. DMM.

slaver på Guineakysten, ville også en stor del af den store import af ostindiske tekstiler, som Asiatisk Kompagni og en række private Københavnske redere stod for, falde bort, idet ostindiske stoffer var et af de væsentligste betalingsmidler i forbindelse med opkøb af slaver på Guineakysten. Dermed kunne hele fundamentet under den danske kolonihandel mellem Indien via Trankebar og Guineakysten til Vestindien og derfra hjem med sukker falde fra hinanden. Så tab eller ej, slavehandelen måtte fortsættes, og helst uden de store afbrydelser. Efter at Guineisk Kompagni havde leveret ansvaret for driften af forterne på Guineakysten tilbage til kongen, blev handelen med slaver i nogle år derfor opretholdt af Den kongelige guineiske Handelsdirektion for kongens egen regning, indtil man kunne finde en afløser for Guineisk Kompagni.

I forbindelse med at staten overtog handelen blev der den 12. maj 1777 udstedt en kongelig forordning med anvisning på, hvorledes de vestindiske øer skulle "mere end rigeligt blive forsynet med Slaver". I forordningen hed det, at handelen fra Guinea og til de vestindiske øer, skulle ske: "med Deres Kongl. Maystt. Egne eller andre Europæiske Undersaatters Skibe". Skibene skulle være bygget efter forordningen af 18. marts 1776 og skibenes styrmænd og øvrige mandskab skulle, så vidt det var muligt, bestå af landets undersåtter.

Danske ostindiske varer, der var hjemført med det formål at blive reeksporteret til Guinea for opkøb af slaver, kunne indføres toldfrit, men andre udenlandske varer, indført med samme formål, skulle erlægge en told på

2½ %. Det blev forbudt fremmede nationers undersåtter at sælge slaver på de danske øer i Vestindien, medens de slaver, der blev solgt fra danske skibe, skulle erlægge en told på 4 rdl. for hver mandsslave, 2 rdl. for kvinder og 1 rdl. for børn. Til gengæld fik undersåtter boende på de danske øer i Vestindien, mod speciel tilladelse, lov til at eksportere slaver til andre øer i Caribien.⁴

At skibene skulle være bygget efter forordningen af 18. marts 1776 indebar, at skibene skulle være bygget efter reglerne for defensionskibe. For at opbygge landets skibsværftsindustri, ikke mindst hovedstadens, bestemtes det i den forordning, at der skulle bygges en række skibe, der i krigstilfælde kunne aflaste orlogsflåden i forbindelse med f.eks. konvojering. Tegningerne til skibene skulle godkendes af Holmens fabriksmester, Henrik Gerner, og der var tale om ret store skibe bygget af svært tømmer, så de kunne medføre fra 12 til 14 kanoner, og velegnede for Guinea-, Vestindien- eller Ostindienfart. For at fremme bygningen af disse skibe, blev der indført en støtteordning, og da formålet med ordningen først og fremmest var at tilgodese hovedstadens skibsbyggeri, blev den højeste præmie givet til skibe, der var bygget netop der. Forordningen blev en succes, især for hovedstadens skibsbyggeri, og 24 af de i alt 25 defensionskibe, der blev bygget i årene 1777-82, blev bygget i København.⁵

4 Generaltoldkammeret 426.

5 Feldbæk 1997 p. 152-153.

Danske slavetransporter 1778-81:

	<i>slaver købt</i>	<i>slaver døde</i>	<i>døde i %</i>	<i>slaver solgt</i>
1778:				
CHRISTIANSBORG	304	43	14 %	261
FREDENSBORG	421	145	34 %	276
RIO VOLTA	472	101	21 %	371
1779				
ACCRA	429	2	0 %	427
CHRISTIANSBORG	592	40	7 %	552
1780				
NINGO	475	37	8 %	438
1781				
KAMMERHERRE SCHACK	450	50	11 %	400
GEHEIMERAAD GREGERS JUEL	298	112	38 %	186
I alt	3.441	530	15,4 %	2.911

I årene efter fortsatte den danske slavehandel, nu overtaget af Den kongelige guineiske Handelsdirektion.⁶

Et sidste skib afsendt af det gamle Guineiske kompagni, ELEONORA, der afsejlede fra København 9. august 1776, vendte hjem 26. december 1778 efter at have overført 300 slaver til Vestindien⁷, derefter overgik Guinea-farten til staten, der i årene efter afsendte de skibe, der fremgår af ovenstående oversigt over skibe, der besejlede Guinea og Vestindien i perioden mellem juli 1777 og maj 1781.

Alle skibene på nær to, var udsendt af Den kongelige guineiske Handelsdirektion, medens to KAMMERHERRE SCHACK og GEHEIMERAAD GREGERS JUEL, var udsendt af Den

kongelige grønlandske Handel. Sidstnævnte sendte også et enkelt skib, GREV BERNSTORFF, i fart direkte på kysten af Guinea.

Til gengæld fremgår det af Kommercekollegiets algierske søpasprotokoller, at der ikke var nogen af byens private redere, der havde den store lyst til at involvere sig i slavehandel. To skibe, DE JONGE FRIDERICH ejet af Frederick de Coninck og DEN DYDIGE SOPHIE ejet af J. Brown, blev dog sat i fart direkte på Guineakysten, hvor man udover at sejle forsyninger til de danske etableringer på kysten hjemførte guld og elfenben. Begge skibe returnerede hjem direkte fra Guinea uden at have været rundt om Vestindien med en slavelast.⁸

At de private redere ikke ønskede at involvere deres skibe i slavehandel, er forståeligt,

6 Green-Pedersen 1973 p.70-72, Hernæs 1998 p. 263-265.

7 Guineisk Kompagni 116.

8 Søpasprotokoller 1186.

Regnskaber danske slaveskibe 1777-79⁹:

<i>Skib</i>	<i>Afgang København</i>	<i>Udgifter</i>	<i>Indtægter – div. handelsvarer</i>	<i>Indtægter – slaver</i>	<i>Indtægter i alt</i>
CHRISTIANSBORG	11/4-1777	50.608 rdl.	10.569 rdl.	53.311 rdl.	
FREDENSBORG	13/9-1777	53.545 rdl.	4.746 rdl.	56.428 rdl.	
RIO VOLTA	3/11-1777	43.977 rdl.	6.560 rdl.	84.128 rdl.	
ACCRA	21/8-1778	76.417 rdl.	0	89.790 rdl.	
NINGO	12/12-1779	76.409 rdl.	0	92.540 rdl.	
Udgifter		300.956 rdl.			
Indtægter			21.875 rdl.	376.197 rdl.	398.072 rdl.

hvis man ser på nogle af de regnskabsoplysninger, vi har fra de skibe, Den kongelige guineiske Handelsdirektion sendte ud. Oplysningerne er nok noget mangelfulde, men så vidt som man kan stole på dem, ser de ud som i ovenstående tabel.⁹

De her opgjorte udgifter dækker kun indkøb af ladning i København, forsyninger og provisioner til forter og slaver samt udrustning til skibene. Dvs. hyre til mandskabet, forsikringer, reparationer, vedligeholdelse, afskrivning på skibe, samt betaling af told for indførte slaver i Vestindien er ikke medtaget. På indtægtssiden dækker posten "Div. handelsvarer" over salg af guld og elefantstødtænder, og her er salg af returlast fra Vestindien, fortrinsvis sukker, ikke medtaget.

Ifølge regnskabsoplysningerne var den samlede salgspris for slaverne på de fem rejser 376.197 rdl. Det er dog meget sandsynligt, at

salgsprisen for salg af slaver er opgjort i vestindisk kurant. Hvis det er tilfældet, så skal salgsprisen på slaver sænkes med 15-20 %, og dermed bliver salgsprisen ca. 320.000 rdl dansk kurant. Dertil kommer så salgsprisen for øvrige handelsvarer, 21.875 rdl., der er blevet solgt i København for dansk kurant. Dermed kommer samlede salgspris op på ca. 340.000 rdl., og det samlede overskud bliver på ca. 40.000 rdl. Derudover kommer så de ovennævnte udgiftsposter, vi ikke har oplysninger om, og tages de med, er der næppe meget tvivl om, at hvad angår selve slavehandelsdelen, så havde Den kongelige Guineiske Handelsdirektion næppe det store overskud på de fem rejser.

Hvis der var underskud, så var slavehandelen ikke det eneste sted, hvor statsmagten i disse år havde underskud på sin involvering i handelsvirksomhed. I 1774 havde Almindeligt Handelskompagni, der stod for handelen på Færøerne, Grønland og Finmarken, igen nogle år haft et så stort underskud, at sta-

⁹ Generaltoldkammeret 416, Generaltoldkammeret 1037.

ten var nødt til at træde til og købe de private aktionærer ud. Kompagniets aktiviteter blev derefter overtaget af Overskatte Direktionens bestyrelse med bestyrelsesmedlem og deputeret i økonomie- og kommercekollegiet Ernst Schimmelmänn som kompagniets nye leder.

I et forsøg på at løse problemet foreslog Overskatte Direktionen, dvs. Ernst Schimmelmänn, året efter, at staten overtog det gamle handelskompagnis forpligtigelser, hvori man også ville medtage det Altona baserede kompagni for sildefiskeri, hvis oktroj udløb i 1777.

Den nye statslige organisation skulle ifølge forslaget bestå af tre afdelinger: En afdeling, der skulle stå for den Færøske handel, samt torskefiskeri under Island, Færøerne og Finmarken. En – for handel på Grønland, samt hvalfangst i farvandene omkring Grønland, denne handel blev dermed udskilt fra den islandske handel. Endelig som den sidste, en afdeling for sildefangst i Øster- og Nordsøen, dvs. en afdeling der overtog det nedlagte Altona kompagnis forpligtigelser.

I forbindelse med oprettelsen af den nye organisation, blev det også besluttet, at organisationen som administrationsbygning skulle overtage Det almindelige Hospitals bygninger i Amaliegade samt en strækning langs med Toldbodgade, hvor kompagniet kunne indrette sig med værft, pakhuse og kaj anlæg.

Til at varetage organisationens mange opgaver inden for handel, hvalfangst og fiskeri, skulle der over en årrække leveres 20 større og mindre skibe i en størrelse fra omkring 240 tons og ned til ca. 30 tons.

I årene 1776-82 udsendte organisationen 123 skibe på farter i Nordatlanten, men på trods af en fangst på et par hundrede hvaler foruden torskefiskeri og almindelig handel kom kompagniet aldrig til at give overskud.¹⁰

Grundlæggelsen af Østersøisk-guineisk Selskab 1781

Med lukningen af Guineisk Kompagni og Almindeligt Handelskompagni var staten kommet i en situation, hvor den, for at holde sammen på det danske kolonirige, fra Nordatlanten til Indien, Afrika og Vestindien, havde været nød til at involvere sig i en række tvivlsomme og underskudsgivende forretningsforetagender, der krævede en stadigt større tilførsel af offentlige midler. Det var nok baggrunden for, at Ernst Schimmelmänn fremkom med en plan hvor staten, i ly af den højkonjunktur, der var opstået i forbindelse med Den Amerikanske Uafhængighedskrig (1775-83), hvor Danmark var neutral, samlede alle disse underskuds foretagender, i et stort samlet selskab – eller skraldespand, fristes man til at kalde det – hvor staten selvfølgelig var involveret – hvordan skulle man ellers skabe tillid til det, men hvor hovedparten af aktierne – og dermed også risikoen – blev tilbudt private investorer.

Kompagniet, der kom ud af den idé, blev grundlagt i 1781. Det skulle redde meget, eller udtrykt mere diplomatisk, favne vidt, og navnet blev derfor: Det kongelig Østersøiske og Guineiske Handels Selskab.

¹⁰ Schovelin 1899 bind 1 p. 141-142.

Bag oprettelsen af kompagniet lå også, i hvert fald for landets ledende embedsmænd som gehejmekabinetssekretær Over-Høegh Guldberg og Ernst Schimmelmann, der i 1782 avancerede til handelsminister, et ønske om at samle nogle af landets store handelskompagnier med fokus på både international og oversøisk handel og derved fremme København som handelscentrum. Drømmen, udover i dette tilfælde at sikre staten mod for store tab, var dermed også at skabe noget, der kunne sammenlignes med "duksen" blandt samtidens danske handelskompagnier: det succesrige Asiatisk Kompagni. Et kompagni, der havde tjent så mange penge på handel på Indien og Kina, at kompagniet i 1753-71 havde betalt ikke mindre end 465.000 rdl. for den rytterstatue, franskmændene Saly havde lavet af Frederik V, og som den dag i dag står på Amalienborg Slotsplads.

Okтроjen

Det ny kompagni fik, som nævnt i indledningen, en okтроj (kontrakt om overdragelse af handelsprivilegium), der var dateret den 5. juli 1781. Den kom til at løbe i 30 år, og i indledningen til okтроjen hed det, at man ønskede at fremme den danske involvering i den østersøiske handel.

Det at gøre København til centrum for udveksling af varer mellem Vesteuropa og Østersølandene var nu ikke nogen ny idé, og efter den svenske Karl XII's mange krige, deriblandt Store Nordisk Krig (1709-20) og det efterfølgende sammenbrud for det svenske østersørige, fik idéen ny næring. I 1730'erne havde den

københavnske viceborgmester og handelsmand Frederik Holmsted planer om et kompagni, der skulle skaffe København en central plads i handelen ud og ind af Østersøen, og de samme tanker lå bag oprettelsen af Grosrersocietetet i 1742. I okтроjen for Almindeligt Handelskompagni hedder det da også, at kompagniet i København skal have pakhuse, hvortil man frit kan indføre varer på den betingelse, at disse igen udføres: "saa at aldeles intet deraf her eller udi Rigerne forbliver"¹¹ De samme ideer dukkede op igen 150 år senere ved anlæggelsen af Københavns Frihavn.

Ifølge okтроjens indledning og §3 skulle aktiekapitalen i Østersøiske-guineiske Selskab være på 3 mill. rdl. For at give kompagniet en solid begyndelse indskød Kurantbanken 3 mill. rdl. Derefter skulle der udstedes 30.000 aktier med pålydende 100 rdl. pr. stk., som det så var op til kompagniets direktion at få afsat til private investorer.

For de 3 mill. rdl., der var skudt ind i foretagendet af Kurantbanken, fik kompagniet fra de nedlagte grønlandske og guineiske handelsforetagender overdraget de likvide midler, der var tilbage fra de to kompagnier, deres udestående gæld, varelager, skibsbygnings-tømmer, Grønlandske Handels hus (tidligere Almindelige Hospital), Grønlandske Plads og skibsværft, og hele kajområdet fra Sankt Annæ over Frederiksgade til Vestindisk Handels Plads. De på pladsen beliggende pakhuse foruden et pakhuis, der var ved at blive opført, samt to pakhuse, som det var planlagt at op-

¹¹ Feldbæk 1986 p. 693.

føre, og som staten ville bekoste. Dertil kom så en lang række skibe fra det nedlagte Almindeligt Handelskompagni, samt skibene fra Den kongelige guineiske Handelsdirektion, i alt 37 skibe svingende i størrelse fra ca. 300 tons og ned til ca. 100 tons.

Såfremt alle ovennævnte likvide midler, pladser, kajanlæg, bygninger og skibe skulle vise sig at være mindre værd end de 3 mill. rdl., staten havde lagt ud, ville differencen blive udbetalt kontant. Indtil det skete, ville et evt. tilgodehavende blive forrentet med 4 % pro anno. De 3 mill. rdl. var altså ikke et her og nu beløb, staten skulle have op af lommen, men et beløb staten skulle betale i en blanding af naturalier og penge, hvor det kontante beløb forfaldt til betaling på et senere tidspunkt og efter en nærmere udregning.

Udover de mange anlæg og skibe i København overtog handelsselskabet også driften af forter og handelsloger på Guineakysten. Selskabet blev forpligtiget til at opretholde ro og orden på kysten, og være villig til at forsvare den danske stats ejendomsret til besiddelserne. For dette ville staten årligt til selskabet udbetale 25.000 rdl. i støtte.

I Europa havde Den amerikanske Uafhængighedskrig skabt en højkonjunktur som det neutral Danmark kunne udnytte, krigen foregik dog ikke kun i Amerika og på verdenshavene, men også i Afrika. På Guineakysten havde englænderne således ødelagt det hollandske fort i Accra, hvorved en af danskerens traditionelt værste konkurrenter var blevet stærkt svækket. I årene efter sluttede danskerne aftaler med alle kystbyerne mellem Accra

og Volta og to nye forter, Kongensten og Prinsensten, blev anlagt.¹²

I København fik selskabet, som led i den østersøiske del af firmaet, til opgave at holde København forsynet med korn, og hvert år ved vinterens begyndelse skulle der, ifølge den aftale der var indgået, i København være et lager på 30.000 tønder korn. Til hjælp for finansieringen af dette kornlager, gav staten et årligt tilskud på 5.000 rdl.

Derudover skulle selskabet, igen som led i den østersøiske afdeling, altid have et lager af østersøiske produkter til en værdi af 400.000 rdl. Således at man sikrede sig, at orlogsflåden og ikke mindst udenlandske handelskompagnier i København kunne købe østersøiske produkter til en rimelig pris. Til at finansiere et lager af østersøiske produkter blev der åbnet en kredit på 400.000 rdl. i Kurantbanken. Som yderligere støtte blev renten fastsat til kun 2 % pro anno, medens assurance for lageret kunne tegnes for ½ % pro anno. Både rente for lån og assurance ville blive godtgjort af Kurantbanken.

Selskabets bestyrelse kom til at bestå af seks medlemmer, hvoraf de tre var udnævnt af staten. De øvrige tre skulle så udnævnes af aktionærene, men da de ikke var trådt til endnu, ville også de tre i første omgang blive udnævnt af staten. Når en af de tre sidstnævnte trådte tilbage, skulle de fem øvrige bestyrelsesmedlemmer, hvoraf de tre jo var udnævnt af staten, indstille to af aktionærene til ny bestyrelsesmedlemmer. Af de to ville staten, der,

¹² Justesen 1980 p. 393.



KONGEN AF ASSIANTHE, der her ses ud for København, var et slaveskib på ca. 220 tons, bygget i Finland og hjemkøbt til Danmark af Jeppe Prætorius. I årene 1797-1803 foretog skibet tre rejser med slaver fra Guinea til Vestindien. På første rejse leverede skibet 309 slaver i Vestindien og på sidste 240. I 1804 blev skibet solgt til et rederi i Arendal, og i 1807 blev det taget af englænderne og indbragt som prise til Falmouth, mandskabet blev sat i prisenen.

Gouache efter C.C. Parnemann. H&S.

KONGEN AF ASSIANTHE, which can be seen here off Copenhagen, was a slave ship of 220 tons built in Finland and purchased to Denmark by Jeppe Prætorius. In the years 1797-1803 the ship made three voyages with slaves from Guinea to the West Indies. On the first voyage the ship delivered 309 slaves in the West Indies and on the last voyage 240. In 1804 the ship was sold to a shipping company in Arendal, and in 1807 it was seized by the British and made a prize. The ship was sailed to Falmouth and the crew was imprisoned.

Watercolour based on C.C. Parnemann. DMM.

som det fremgår af ovenstående, havde et solidt greb om selskabets bestyrelse, så udnævne den endelige.

De tre medlemmer, der blev udnævnt af staten, var:

Ernst Heinrich Schimmelmann (1747-1831): medlem af overskattedirektionen og kommercekollegiet medlem af direktionen for Dansk vestindisk Handelselskab Han havde, for en kort overgang omkring 1778, også været direktør i det nedlagte Guineiske Kompagni.

Christian Ditlev Reventlow (1748-1827): deputeret i økonomi- og kommercekollegiet.

Joachim Godske Moltke (1746-1818): deputeret i finans- og kommercekollegiet, direktør for Det kongelige Bibliotek samt Fonden ad Usus Publicus, stiftet 1765 med det formål at støtte kunst og videnskab.

De tre poster, der senere skulle overgå til aktionærerne, blev i første omgang besat af:

Grev Ferdinand Adam Moltke (1748-1820): kommandør og medlem af admiralitetskollegiet.

F.C. Trant (1793-98): etatsråd, kommitteret i økonomi- og kommercekollegiet, medlem af Kanalkommissionen, leder af Generalmagasinet, administrator i Dansk vestindisk Handelselskab og en af direktørerne i Dansk vestindisk Handelselskab.

Johan Friderich Heinrich (1730-1808): konferensråd og meddirektør i Dansk vestindisk Handelselskab.

Af de valgte bestyrelsesmedlemmer havde Ernst Schimmelmann nogen handelsmæssig

erfaring, idet han ud over sit arbejde i statens tjeneste også var involveret i både skibsfart og plantagedrift på Vestindien, ligesom han var direktør for et sukkeraffinaderi i København. Derudover havde Johan Friderich Heinrich, der havde begyndt sin karriere som regimentsfeltkærer ved de danske styrker i Vestindien, sammen med Joachim Godske Moltke og F.C. Trant været medlemmer af direktionen for Den kongelige guineiske Handelsdirektion.

Den forretningsmæssige – og handelsmæssige erfaring blandt bestyrelsesmedlemmerne var altså noget begrænset, og medlemmerne var først og fremmest hentet blandt centraladministrationens topembedsmænd. Personer, der ikke alene skulle stå for overførslen af en række af statens ejendele fra Den kongelige guineiske Handelsdirektion til Østersøisk-guineisk Selskab, men som også havde det som deres arbejde, at sikre statens interesser frem for det ny selskabs aktionærer. Måske var det for at få den proces til at køre let og smidigt, at personer med praktisk viden fra international handel og søfart, hvoraf der i København i de år var rigeligt, ikke ses at have fået nogen pladser.

Et nyt handelsselskab eller statslig finansoperation?

Selskabets oktroj blev underskrevet den 5. juli 1781, men allerede den 1. maj samme år var der blevet "skiftet" mellem Kongelige guineiske Handelsdirektion, Almindeligt Handelskompagni og det ny Østersøisk-guineisk Selskab. De to førstnævnte selskabers værdier, bl.a. seks skibe på vej rundt via Guineakysten

Østersøisk-guineisk Selskabs aktiver

Aktiver. I alt overtog det ny selskab 37 skibe.

	<i>Rdl.</i>	<i>Mark</i>	<i>Skilling</i>
De blev sat til:	734.223	5	7
Varer til selskabet selv og varer klar til afskibning:	155.944	0	9
Skibstømmer til skibsbyggeri samt værftets inventar:	92.583	4	14
Muddermaskiner til brug for uddybing af havneløbet ud for selskabets havneplads samt syv transportpramme:	7.164	1	6
Inventar til skibene:	24.235	3	13
Udsendte skibsladninger, til kommission, tre til Guinea og to til Vestindien:	253.920	0	14
Forterne i Guinea med udsendte forsyninger og inventar:	99.252	5	0
I København fire pakhuse, pladser, skibsværft, havn og bradbænk:	250.000		
I alt:	1.617.324	3	15
Kontant udbetaling fra staten:	1.382.675	0	0
I alt:	3.000.000		

til Vestindien,¹³ blev på denne dato overtaget af det nye selskab – mod en fornuftig pris, skulle det vise sig – og derefter kunne man så få klarlagt, hvad staten så ifølge oktrojen skulle indskyde kontant.¹⁴

De resterende 1.382.675, som fremgår af ovenstående opstilling, fik selskabet udbetalt i rater, og mod 4 % pro anno, på det skyldige beløb.

Derudover fik selskabet de ovenfor nævnte 25.000 rdl. i årligt tilskud til drift af forterne samt 5.000 rdl. i tilskud til kornopkøb foruden en kassekredit på 400.000 rdl. til opkøb af østersøiske produkter.

Schimmelmänn måtte dog indrømme, at de overdragne ejendele, til en bogført værdi på 1.617.324 rdl. nok var sat lidt højt. Det skal vi

vende tilbage til, men om det var for at kompensere for de opskruede værdier eller fremme salget af aktier til private investorer, så gik staten ind og købte 10.000 stk. af aktierne. Salget af de resterende aktier gik da også virkelig godt, for da tegningen åbnede, blev der solgt for 1.500.000 rdl. på de første to dage.¹⁵

I alt overtog selskabet skibe på tilsammen 4.019 kommercelæster.¹⁶ (Kommercelæst er udtryk for skibets bæreevne. Den blev sat til 2,7 tons, men sættes ofte som 2 tons. I denne artikel er den dog sat til 2,35 tons.)

Omkring halvdelen af skibene var bygget på Grønlandske Handels Værft, eller på andre af Christianshavns værfter. Dernæst var der en del, der var bygget på værfter i Hertugdøm-

13 Søpasprotokoller 1186.

14 Klem 1986 p. 21, Schovelin bind 2 p. 144.

15 Nørregaard 1986 p. 226.

16 Feldbæk 1986 p. 470-471, Klem 1970 p. 59 Handels- og Søfartsmuseets arkiv.

Til at varetage handelen fik Østersøisk guineiske Handelsselskab, overdraget 37 skibe. Det drejede sig om følgende skibe, her nævnt med navn, størrelse samt, så vidt det er muligt, det år, de fik bilbrev (skibsbygningsattest).

	<i>Læster</i>	<i>År</i>	<i>Værft</i>
CHRISTIANSBORG	138	1777	Grønlandske Handels Værft
FREDENSBORG	138	1777	Grønlandske Handels Værft
RIO VOLTA	136½	1778	Grønlandske Handels Værft
ACRA	162½	1779	Grønlandske Handels Værft
NINGO	162	1779	Grønlandske Handels Værft
GREV BERNSTORFF	124	1779	-
CONFERENTS-RAAD STEMANN	128½	1778	København eller Eckernförde
SKATMESTER GREVE SCHIMMELMANN	116½	1776	Grønlandske Handels Værft
GREVE THOTT	118½	1777	Peter Applebys Værft
STATS-SECRETAIRE GULDBERG	128	1777	Grønlandske Handels Værft
GEHEIME-RAAD GREGERS JUEL	127½	1777	København eller Eckernförde
PRINTZ FREDERIKSHAAB	133	1779	Grønlandske Handels Værft
GREV SCHEEL	118½	1776	Peter Applebys Værft
GREV JOACHIM GOTSCHE MOLTKE	129	1777	Grønlandske Handels Værft
BARON ERNST von SCHIMMELMANN	126	1777	Grønlandske Handels Værft
GENERAL HUTH	127	1778	Carl Wilders Skibsværft
KONGENS HAAB	122	1776	Grønlandske Handels Værft
JULIANÆ HAAB	123½	1777	Grønlandske Handels Værft
KAMMERHERRE SCHACK	127	1777	Carl Wilders Skibsværft
GEHEIME-RAAD STAMPE	123	1777	Fabritius & Wevers Værft
PRINTZ von BEVERN	159	1779	Grønlandske Handels Værft
HERTUG FERDINAND	158	1779	Grønlandske Handels Værft
ST. JAN	149	1779	Onrust van Ostens Værft
UPERNAVICK	77½	1779	Peter Applebys Værft
MARIÆ KIRKE	50	1746	Flensburg
STRAT DAVIS	51	1775	Hollandsk prise
GREV REVENTLOU	115	1781	Grønlandske Handels Værft
GREV ADAM FERDINAND MOLTKE	112	-	-
LASTDRAGEREN	90	1776	Grønlandske Handels Værft
TØNNINGEN	57	1779	Livorno
SLESVIG	57	1780	Arnæs
NEUSTADT	56	1780	-
KIEL	48	1780	Eckernförde
FRIDERICHSORT	57½	1781	Kiel
ECKERNFÖRDE	57	1781	Eckernförde
FRIDERICHSTADT	58	1780	Eckernförde
HELGOLAND	57½	1781	Eckernförde

merne, og et par enkelte, der var bygget i udlandet. Tre af skibene: GREV BERNSTORFF, GREV ADAM FERIDNAND MOLTKE og NEUSTADT, ved vi ikke noget om. De tre skibe kan næppe forandre meget i skibenes gennemsnitsalder, så ved overtagelsen havde Østersøisk-guineisk Selskabs skibe dermed en gennemsnitsalder på ca. 4 år.

Som det også ses af skibenes navne, drejede det sig om skibe, der tidligere havde været beskæftiget i sejlads på så forskellige områder som Guineakysten, Vestindien, Grønland, Nordatlanten samt Østersøen og indenrigsfart. De sidste otte var således en række mindre skibe, der var beregnet for et planlagt kanal Kompagni, der blev grundlagt og fik oktroj i 1782. At de skibe var med her, kunne tyde på, at man regnede med et meget tæt samarbejde mellem de to kompagnier.

Kanalkompagniet skulle varetage handelen mellem Nord- og Østersøen, via den ny Ejderkanal, der åbnede i 1784. I begge ender af kanalen skulle opføres pakhuse for toldfri opmagasinering af varer, og i København fik det ny kompagni til fri afbenyttelse overdraget: "det forhenværende Söequæsthuis" med tilliggende gårde og havnekaj, og kompagniet blev dermed nabo til Østersøisk-guineisk Selskab. Kanal Kompagniet blev forpligtiget til at have egne skibe i fart, enten nybyggede eller indkøbte, så det er ikke usandsynligt, at de sidste otte skibe her på listen blev solgt til Østersøisk-guineisk Selskab for senere overdragelse til Handels og Kanalkompagniet.¹⁷ Endelig skal

det tilføjes, at skibet med navnet PRINTZ von BEVERN var opkaldt efter hertug Frederik Karl Ferdinand af Brunsvig-Lüneburg-Bevern. Indvandret tysk officer, der gjorde karriere i Danmark, hvor han bl.a. var militærguvernør over København. Von Bevern tilhørte kredsen omkring Høegh Guldberg og enkedronning Juliane Marie, så efter regeringsskiftet i 1784, hvor Høegh Guldberg gled ud, mistede von Bevern indflydelse og flyttede til Glücksborg Slot.

De 4.019 kommercelæster blev betalt med 734.223 rdl., det giver 183 rdl. pr. læst, og det var dyrt, meget dyrt! Fra årene omkring 1779 har vi en række byggregnskaber for skibe bygget i København, og her ligger den gennemsnitlige byggepris omkring 143 rdl. pr læst, og det er for nye skibe.¹⁸

Hvad angår prisen på brugte skibe, så købte det nedlagte Guineiske Kompagni i 1767 skibet FREDENSBORG på 139 kommercelæster. Skibet, ex PRINTZ CHRISTIAN, var bygget 15 år tidligere af Vestindisk-guineiske Kompagni, og i 1767 var prisen 5.226 rdl. Efter overtagelsen blev skibet istandsat for 1.064 rdl., og dermed kom den samlede indkøbspris for et sejlklart 15 år gammelt skib op på ca. 50 rdl. pr. kommercelæst.¹⁹ Så man forstår udmærket Ernst Schimmelmans bemærkning om at Den Kongelige guineiske Handelsdirektion nok havde solgt noget dyrt.

Nu var FREDENSBORG i 1767 også købt meget billigt, men man skal for en række af de skibe, der blev solgt til Østersøisk-guineisk

18 Klem 1986 bind 1 p. 182-183.

19 Lauring 1010 p. 111.

17 Feldbæk 1986 p. 745-746.



Slaveskibet FREDENSBORG, der var på ca. 325 tons, blev bygget 1777 på Grønlandske handels Værft på Christianshavn af skibsbygmester Erik Eskildsen. Skibet blev bygget til Den Kongelige guineiske Handelsdirektion, for hvem skibet udførte to rejser til Guinea og Vestindien. I 1781 blev det overtaget af Østersøisk-guineisk Selskab, for hvem det nåede en rejse og endelig i 1787 fulgte det med over i De Østersøisk-guineiske Entreprenører, for hvem det foretog en sidste rejse rundt om Guineakysten til Vestindien. FREDENSBORG, som det ses her, var et typisk slaveskib. Kulsejlene, der skulle skaffe frisk luft ned på slavedækket, er sat, en del af slaverne er oppe på dækket, og man kan tydeligt se barrikaden, der deler skibet midt over, så slaverne holdes adskilt med mændene ude foran og kvinder og børn agterude.

Farvelagt tegning 1788. Privateje.

The slave ship FREDENSBORG, which was approximately 325 tons, was built in 1777 at the Greenland Trade Department's Shipyard on Christianshavn by master shipbuilder Erik Eskildsen. The ship was built for the Royal Guinea Trade Department, for whom it made two voyages to Guinea and the West Indies. In 1781 it was taken over by the Baltic-Guinea Trading Company, for whom it made one voyage, and finally in 1787 it was transferred with the rest of the ships to the Baltic-Guinea Entrepreneurs for whom it made one last voyage round the Guinea coast to the West Indies. The FREDENSBORG, as can be seen here, was a typical slave ship. The wind sails, which were supposed to bring fresh air down to the slave deck, are in place, some of the slaves are up on deck and one can clearly see the barricade dividing the ship in the middle so the slaves are kept apart, with the men out in the front and the women and children abaft. Coloured drawing, 1788. Privately owned.

Selskab, huske, at det var skibe, der havde været i fart på tropiske områder, og tjeneste i varmt saltholdigt vand med gode livsbetingelser for pæleorme sled hårdt på skibene. I 1790 blev det første orlogsskib TRITON kobberforhudet og fra 1792 fulgte Asiatisk Kompagni, som det første private rederi, efter og begyndte at kobberforhude sine skibe.²⁰ Hvis man sammenligner med udviklingen ude i Europa, var det egentlig ret tidligt, for hvor det første engelske orlogsskib H.M.S. ALARM, blev kobberforhudet i 1761, så begyndte East India Company først fra 1788 at kobberforhude sine skibe.²¹ I 1781 var der derfor ikke nogen af de skibe, Østersøisk-guineisk Selskab overtog, der var kobberforhudet.

De købte skibe havde, som nævnt ovenfor, en gennemsnitsalder på fire år. Så når det gælder indkøbsprisen, skal man nok også medregne, at en slaverejse i gennemsnit varede omkring et år og fire måneder. Det mest almindelige afrejetidspunkt fra København var juli/august eller november/december. En afrejse i en af de to perioder ville give en forventet hjemkomst omkring december eller maj.²² Så med nødvendig reparation og vedligeholdelse af skibene imellem rejserne måtte man kalkulere med, at en slaverejse brutto fra afrejse og til skibet igen var klar til afrejse og med afgang inden for den normale afrejse periode, ville varer ca. 2 år. En periode der meget nemt kunne blive længere, hvis uheld satte ind, eller købet

af slaver på Guineakysten ikke gik så hurtigt som planlagt. Da de slaveskibe, vi kender til, maksimalt gennemførte fire slaverejser, indbar det, at Østersøisk-guineisk Selskab havde betalt en meget høj pris for en række skibe, der ifølge statistikken, kun ville være i stand til at gennemføre to slaverejser mere. Det ville for skibe som f.eks. CHRISTIANSBORG og FREDENSBORG, der med deres 138 læster indkøbt for 183 rdl. pr. læst betyde, at en købspris på ca. 25.000 rdl. pr. stk. skulle afskrives på kun to rejser, hvad gav ca. 12.500 rdl. pr. rejse. Dertil kom så nødvendige reparationer og vedligeholdelse, men selvfølgelig også efter de to slaverejser en salgspris. Hvis den har ligget omkring FREDENSBORGs i 1767 uden reparationerne, vil det sige, at udgifter for to rejser lå omkring ca. 28.000 rdl. med reparationer og vedligeholdelse, medens indtægterne var ca. 5.000 rdl.

Skibene var værdisat dyrt, og det samme gjaldt nok også for de øvrige ejendele, inventar og maskiner, der blev overtaget fra staten. Østersøisk-guineisk Selskab fik dermed nok en lang række begunstigelser, men det havde sin pris, idet selskabet til gengæld også fik "æren" af fra staten at overtage en lang række for staten uanvendelige ejendele. Årsagen til det var nok, at staten også havde andre hensigter end bare det at hjælpe selskabet på vej. Som grosserer M.L. Nathanson senere beskrev det: "Foruden det vestindiske Handelscompagnie oprettede man det Guineiske og Østersøiske Compagnie, og begunstigede det med de allerurimeligste Friheder" og forsætter han: "Compagniet blev stiftet af Regjeringen og var maaske tillige

20 Feldbæk 1997, p. 137.

21 Sutton 2000 p. 42.

22 Gøbel 1982 p. 29 ff.

en Finantsoperation”.²³ I en anden ældre beretning hedder det: “Alt sammen Effekter, som Overskattedirektionen paa denne maade fik realiseret til høie Priser.”²⁴

Efter at selskabet var kommet i gang, begyndte udbetalingerne af raterne på de 1.382.676 rdl. det kongelige Skatkammer skyldte Østersøisk-guineisk Selskab, og der var tilsyneladende brug for pengene. Den 22. april 1782 skrev direktionen til Det kongelige Skatkammer, at man den 22. februar anmodede om at få udbetalt 100.000 rdl. af det skyldige beløb. Man fik dog kun 30.000 rdl. og anmodede derfor om, til erholdelse af selskabets udgifter i denne uge, at få yderligere udbetalt 20- til 30.000 rdl.

Første maj 1782 skulle der falde 25.000 rdl. til at dække udgifterne ved forterne i Guinea. Det beløb blev der rykket for allerede den 16. maj. Den 7. august skrev direktionen igen til Det Kongelige Skatkammer og anmodede om yderligere 100.000 rdl. til dækning af udgifter. 7. september bad man igen om 100.000 rdl. til at dække udgifterne, medens man i skrivelse af 16. november kunne nøjes med 80.000 rdl. I alt afdrog Det Kongelige Skatkammer 773.387 rdl på gælden i perioden januar- december 1782, hvortil kom 17.933 rdl. i renter.²⁵

Juli 1782 skrev Kongelige Skatkammer til selskabet, om det ikke ville overtage et større parti ostindiske tekstilvarer, der befandt sig i

Amsterdam, og som skatkammeret var brændt inde med, formentlig fra det nu nedlagte Kongelige guineiske Handelsdirektions skibsfart på Guinea og Vestindien. Lageret var ikke med i de værdier, Østersøisk-guineisk Selskab fik overdraget ved sin oprettelse, men selskabet var ifølge sin oktroj forpligtiget til at overtage det, ligesom det, efter at det havde overtaget den danske slavehandel, nok var det eneste handelskompagni i Danmark, der kunne bruge de varer. Prisen for det hele var 22.901 rdl., men det syntes kompagniet var i overkanten og foreslog 22.000 rdl. rent. I oktober blev der indgået et forlig, og selskabet betalte 22.450 rdl.

Endelig var der også en opkrævning fra staten til Østersøisk-guineisk Selskab. Den vedrørte Den kongelige guineiske Handelsdirektion, idet det viste sig, at direktionens skibe CHRISTIANSBORG, FREDENSBORG, RIO VOLTA, ACCRA og NINGO i årene 1778-80 havde leveret 2.448 slaver i Vestindien uden at betale told for dem.

Tolden var ikke opkrævet, måske fordi slaverne blev overført for kongelig regning, og den enevældige monark skulle vel ikke betale told! Nu var slavehandelen, og dermed det skyldige toldbeløb overtaget af et privat selskab, og så mente man nok, at man kunne inddrive tolden. Østersøisk-guineisk Selskab var dog af en anden opfattelse og mente ikke, at de skulle betale, da beløbet ikke var med i balancen fra 1781. General Toldkammeret fandt dog, at uanset det, så måtte regningen betales. Det endte med at Majestæten, der jo egentlig også var den, der skyldte pengene, ef-

23 Nathanson 1836 p.508.

24 Bruun 1901 bind 3 p. 482.

25 Skatkammeret nr. 149.

Budget for nyt havneanlæg i København

To savmøller:	44.000 rdl.
Flydebomme ved strømmen i lige linje ved værftet:	2.000 rdl.
De fornødne duc d'albers nedramning på strømmen.	4.500 rdl.
Opmudring i skibshavnen og ud for værftet inden for flydebommen:	81.980 rdl.
Indpæling, opfyldning, indhegning af en fornøden, plads til tømmeloplag imellem Kastellet og Kalkbrænderiet:	92.200 rdl.
I alt:	224.680 rdl.

tergav selskabet beløbet, hvorved tolden aldrig blev betalt.²⁶

Havneanlæg og pakhuse

Ifølge oktrojens § 4 og § 5 skulle der, for at give selskabet en så god basishavn som muligt, igangsættes et større havne- og pakhusbyggeri. Havnekajen foran selskabets kaj- og værftsområde i Toldbodgade skulle opmudres, eller måske snarere uddybes. Ude i havneløbet skulle der nedrammes duc d'alber (fortøjningspæle), ligesom selskabets område skulle afgrænses med flydebomme. Direktionen gik derfor i gang med at opstille et budget over det forventede arbejde, og i juni 1782 kunne man til Det kongelige Skatkammer indlevere en: "Extract" over det kongen ifølge oktrojen havde lovet at "istandsette og indrette", og hvad disse Indretninger efter de derover forfattede "Overslage ville koste", der var budgetteret som vist ovenfor.²⁷

Så var der pakhuse. Ifølge oktrojens indledning var der jo det pakhus, der: "næste aar skulde opføres paa et beqvemt Stæd ved Skibshavnen".²⁸

At få rådighed over pakhuse var en vigtig forudsætning for, at selskabet kunne handle og opmagasinere de store lagre af korn og østersøiske varer, som selskabet ifølge sin oktroj var forpligtiget til at have liggende i Københavns Havn. Det første pakhus, det nuværende Gule Pakhus, var allerede overtaget. Det var tegnet af G. E. Rosenberg og oprindeligt opført til firmaet de Coninck & Reiersen. De havde dog ikke brug for det, men udlejede det til Grønlandske Handel, der brugte det, indtil dét kompagni omkring 1780 samlede sine aktiviteter omkring Grønlandske Handels Plads på Christianshavn, hvor Grønlandske Handel havde haft et område siden 1747.

Inden Grønlands Handel forlod området omkring Toldbodgade, bestilte de hos arkitekten C. F. Harsdorff endnu et pakhus, Det blå Pakhus opført i 1781-83. Endelig var der

26 Skatkammeret nr. 149.

27 Skatkammeret nr. 149

28 Feldbæk 1986 p. 470.



Langs med Københavns havneløb og Toldbodgade ligger endnu de pakhuse, der blev opført i slutningen af 1700-tallet til en række af de oktrojerede kompagnier. T.h. ses Vestindisk Pakhus, opført 1780-81 til Vestindisk Kompagni, Det gule Pakhus opført 1777-79 til de Coninck & Reiersen, der lejede det ud til Grønlandske Handel, og endelig det blå Pakhus, opført 1781-83 til Østersøisk-guineisk Selskab. Det ses også, at Vestindisk- og Det blå Pakhus er ens, bortset fra krantårnet på Vestindisk Pakhus. Det skyldtes at Vestindisk Pakhus skulle kunne opbevare kaffe, medens det blå Pakhus fortrinsvis var til korn, og korn tåler bedre end kaffe at blive losset i dårligt vejr med regn.

Foto: Kirsten Jappe 1997 for H&S.

The warehouses, which were constructed at the end of the 18th century for several of the chartered companies, still lie along the Copenhagen harbour-entrance and Toldbodgade. On the right is the West Indian Warehouse, constructed in 1780-81 for the West Indian Company, the Yellow Warehouse, built in 1777-79 for de Coninck & Reiersen, who rented it to the Royal Greenland Trading Company, and finally the Blue Warehouse, built in 1781-83 for the Baltic-Guinea Trading Company. As can be seen in the picture, the West Indian Warehouse and the Blue Warehouse look alike except for the crane tower on the West Indian Warehouse. This is because the West Indian Warehouse was designed to store coffee while the Blue Warehouse was mainly for corn and the latter can better tolerate being unloaded in rain and bad weather.

Photo: Kirsten Jappe 1997 for the DMM.



Korn tørringsmagasinet, der blev opført i årene omkring 1783-85, var budgetteret til omkring 53.000 rdl. Arkitekten var ingeniørofficeren H.E. Peymann, og det blev opført af hofmurermester og brandmajor Pfaltz. Oprindeligt blev det opført som adskilte pakhuse, der tilsammen kunne rumme de 30.000 tønder korn, selskabet ifølge sin oktroj var forpligtiget til at have på lager. I 1787 fulgte pakhuset med over til De Østersøiske-guineiske Entreprenører, der havde det et par år. I 1885 blev de to pakhuse forbundet med en tre fags mellembygning, siden blev det overtaget af DFDS, og i dag er det ombygget til Admiral Hotel.

Foto Kirsten Jappe 1997 for H&S.

The grain-drying store, which was constructed around the years 1783-85, was budgeted at about 53,000 rix-dollars. The architect was an engineering officer called H.E. Peymann, and it was built by Royal Master Builder and Fire Major Pfaltz. It was originally built as separate warehouses, which together had room for the approximately 16.500 hectares of corn that the company was obligated to have in store according to its charter. In 1787 the warehouse was transferred with the company to the Baltic-Guinea Entrepreneurs who owned it for a couple of years. In 1885 the two warehouses were joined by a three-bay middle building and later it was taken over by DFDS. It has been rebuilt and today it is the Admiral Hotel.

Photo: Kirsten Jappe 1997 for the DMM.

så det sidste pakhus, Korntørringsmagasinet opført i årene efter 1782, egentlig to pakhuse, der ved en mellembbygning i 1885 blev bygget sammen, tegnet af ingeniørofficeren H.E. Peymann og opført af hofmuremester og brandmajor Pfaltz.²⁹

Da Østersøisk-guineisk Selskab i sommeren 1781 overtog området, var man ved at opføre Det blå Pakhus og skulle i gang med at opføre Korntørringsmagasinet. Det var baggrunden for direktionens skrivelse til Det kongelige Skatkammer fra februar 1783, hvori det berettes, at i juni 1782 havde Harsdorff fået anvist de første 50.000 rdl. til opførelsen af Det blå Pakhus, men i de hektiske krigsår steg priserne på alt, også byggematerialer, så derfor måtte direktionen her i februar året efter venligst anmode Kongelige Skatkammer om et tilskud på yderligere 10.000 rdl. til byggeriet. Man kunne dog også meddele, at byggeriet forløb planmæssigt, og at pakhusets mure nu var bygget op til 2. etage, medens gavlene var ført op til 3. etage.³⁰

Om Korntørringsmagasinet hed det i samme skrivelse, at hofmurermester Pfaltz nu havde fået udbetalt først 10.000 rdl. og derefter 26.000 rdl., og at pakhuset i øvrigt var budgetteret som følger:

Ved kontraktens underskrivelse:	10.000 rdl.
Når hele grunden er færdig:	26.000 rdl.

29 Faber 1989 p. 405.

30 Skatkammeret nr. 149.

Derefter fulgte i aftalte rater af 5 eller 6.000 rdl. en yderligere betaling på i alt 27.600 rdl., og dermed var pakhuset i alt budgetteret til 63.600 rdl. Så hvis byggeriet ellers har fulgt planen, betyder det, at byggegrunden her i februar 1783 var klargjort til det efterfølgende byggeri.³¹

Østersøisk-guineisk Selskab 1781-82

Det første skib, der blev afsendt af Østersøisk-guineisk Handelselskab, var slaveskibet NINGO, der afgik fra København i juni 1781 mod Guinea og Vestindien. I de efterfølgende seks år fulgte så en lang række skibe i fart på Guinea, Vestindien, Ostindien, Østersøen samt inden for Europa. Her vil vi dog nøjes med at se på den del af farten, der gik fra København via Guinea til Vestindien. Hvor mange rejser, det drejede sig om, er lidt usikkert, da der er nogen uoverensstemmelse mellem de forskellige lister, der optræder i både kilder og litteratur. Jeg har valgt at medtage de skibe, der i årene før 1781 blev afsendt af Den kongelige guineiske Handelsdirektion, men hvis hjemkomst ligger i sommeren 1781. Dermed er det første skib ikke NINGO, men slaveskibet RIO VOLTA, der afgik fra København i april 1780, og vendte hjem oktober 1781 dvs. efter at Østersøisk-guineisk Selskab havde overtaget farten. Sidste skib bliver JULIANEHAAB, der afrejste i oktober 1786 og vendte hjem august 1788. Dermed når jeg frem til at Østersøisk-guineisk Selskab i alt afsendte 41 skibe

31 Skatkammeret nr. 149.

på rundrejsen København – Guineakysten – Vestindien – København.

De første rejser, selskabet udførte, gik godt. Vi har et regnskabsuddrag fra rejserne, der viser det økonomiske resultat fra fire af de første skibe, der blev sendt af sted, nemlig GREV SCHEEL, PRINTZ von BEVERN, GEHEIMERAAD STAMPE og GEHEIMERAAD GREGERS JUEL. I juni 1782 kan direktionen således meddele, at GREV SCHEEL, PRINTZ von BEVERN og GEHEIMERAAD STAMPE er returneret med last fra Vestindien. Overskuddet fra de tre skibes rejse var så godt, at de, der havde aktier eller andele i ladningen, hvoraf Det kongelige Skatkammer havde 150 stk. á 150 rdl. pr. stk., kunne forvente et udbytte på 200 rdl. pr. aktie eller i alt 30.000 rdl.³²

I juni 1783 fik interessenterne så nyheden om at GEHEIMERAAD GREGERS JUELS rejse ikke var gået helt så godt. I modsætning til de tre andre, der havde været i direkte fart mellem København og Vestindien, havde GEHEIMERAAD GREGERS JUEL været rundt om Guineakysten efter slaver: “Dette Skib har haft meget Vanhæld: Foruden at det næsten et helt år har maattet opholde sig paa Kysten ved Negerne Indsamling og der mistet en stor Deel af sin Equipage, ere og paa Overfaerten derfra til Vestindien over 200 af de indsamlede negere døde, saa at de overblevne, som størstedeleles være syge og i slet Tilstand, ikke nær har været tiltrækkelige til at balancere Beløbet af Retour ladningen, hvilket alsa, Commisnairerne på de Danske kolonier i Vestindien

har maattet trassere (trække, min anm.) paa vores Handel.”³³

Ikke nok med det, men på hjemrejsen fra Vestindien løb skibet i februar måned på vej over Atlanten ind i en svær storm, fortsætter beretningen. Skibet sprang læk, der stod otte fod vand i lasten, hvad gik ud over returladningen, idet en stor del af sukkerlasten smeltede, medens kaffebønnerne fra kaffelasten blev skyllet bort. Skibet var ved at forlise, og for at rette op på det, røg alle kanonerne over bord, hvorefter det nåede frem til Falmouth, hvor den resterende del af lasten blev taget ud, og skibet undergik nødvendig reparation. Skibet var dog i en forfatning, så det blev besluttet at overdrage skibet og den resterende del af ladningen til en mægler, så det kunne blive solgt.

I marts 1784 forelå så det endelige regnskab for de fire rejser, og resultat blev som ses i tabellen side 83.³⁴

Om GREGERS JUELS store tab, hed det i indberetningen fra selskabets direktion til Det kongelige Skatkammer, at man havde overdraget: “Ladningens Forhandling og Regningens Opgørelse derover til Mæglerne De Herr. Winther & Jürgensen, til hvem det maatte behage de Interessenter, som haver assureret, at henvende sig, for at erholde den desangaaende fornødne Oplysning.”

Nu var tabet for den enkelte investor nok til at overskue, for som nævnt ovenfor var det samlede overskud for de fire rejser på 120.003 rdl. Da Kongelige Skatkammer ifølge regnska-

32 Skatkammeret nr. 149.

33 Skatkammeret nr. 149.

34 Finanskollegiet nr. 1107.

Regnskab for de fire rejser

GREV SCHEEL på en rejse fra Altona til den franske ø Guadeloupe i Vestindien havde en gevinst på:	59.300 rdl.
PRINTZ von BEVERN havde på en rejse fra Marseilles til Cap Frances på St. Domingo og St. Thomas en gevinst på:	49.000 rdl
GEHEIMERAAD STAMPE havde på en rejse fra København til Guadeloupe og St. Thomas en gevinst på:	49.200 rdl.
Og endelig havde GEHEIMERAAD GREGERS JUEL på en rejse fra København via Guineakysten til Cap Frances på St. Domingomed 186 slaver et tab på:	(37.497 rdl.)
I alt blev der dermed på disse tre rejser tjent:	157.500 rdl.
Derfra skal trækkes tabet på den sidste rejse og nettogevinsten blev dermed:	120.003 rdl.

Overskud de første år

1781 vunden:	165.658 rdl.
1782 vunden:	715.927 rdl.
I alt var der dermed tjent:	881.585 rdl.

Ekstraordinære indtægter

Indtægter i form af afdrag på gælden i Kurantbanken:	773.387 rdl.
Støtte til driften af forterne på Guineakysten:	50.000 rdl.
Støtte til opkøb af korn:	10.000 rdl.
Støtte til betaling af renter og assurancefor et lager af østersøiske varer:	20.000 rdl.
Renter 4 % af gælden på 1.382.675 Her beregnet med det halve beløb:	27.653 rdl.
I alt:	881.040 rdl.

bet sad på halvdelen af anparterne, tilkom der denne institution 60.001 rdl, hvortil kom et indskud på 500 aktier a 150 rdl. eller 75.000 rdl. I alt skulle kongelige skatkammer dermed modtage 135.001 rdl. 2 mark 3 skilling. Da skatkammeret havde modtaget 135.000 i forskud, var der tilbage 1 rdl. 2 mark 3 skilling, "hvorover efter Behag kan disponeres" som det afsluttende hedder i regnskabet.³⁵

Selskabet var i gang, tilsyneladende gik det godt, og fra årsskiftet 1782-83 har vi en opgørelse over Østerøsiske-guineiske Selskabs over-

skud for de første to år. Opgørelsen er meget kortfattet (se 'Overskud de første år')³⁶

Det så jo egentligt meget pænt ud, men til gengæld ved vi jo også, at selskabet i samme periode havde meget store ekstraordinære indtægter (se 'Ekstraordinære indtægter').

Hvoraf man måske kan konkludere, at det nok ikke var helt så flot, som det så ud. For fraregnet ekstraordinære udgifter, så viste selskabets driftsregnskab for årene 1781-82 at det nok mere lige balancerede, end det gav overskud.

35 Skatkammeret nr. 149.

36 Johan Bülow 75 C 10.

Skibe tilgået Østersøisk-guineisk Selskab i løbet af 1782-83:

	<i>Læster</i>	<i>Byggeår / indkøbt</i>	<i>Værft</i>
NORSKE LØVE	165	1782	Østersøisk-guineisk Værft
GEHEIMERAAD MOLTKE	162½	-	-
GREVINDE SCHIMMELMANN	133	købt 1782	Holland
GEHEIMERAAD NUMSEN	98½	købt 1782	Holland
GEHEIMERAAD RABE	139	købt 1782	Amsterdam
GEHEIMERAAD ROSENCRONE	120	købt 1783	Danzig
GEHEIMERAAD ROSENKRANTZ	132	købt 1783	Holland
GREVINDE WEDEL	124	-	-
ADA	58	1783	Østersøisk-guineisk Værft
GEHEIMERAAD SCHACK RATHLOU	127	-	-
SKATMESTER SCHIMMELMANN	174	1786	Østersøisk-guineisk Værft
GLÜCKSTADT	58	1782	Østersøisk-guineisk Værft
ADMIRAL GREV MOLTKE	119	1782	Østersøisk-guineisk Værft
ADMIRAL KAAS	130	1783	Østersøisk-guineisk Værft

I løbet af 1783 voksede kompagniets aktiviteter. Der blev indkøbt for 200.000 rdl. østersøiske kornvarer, eller omkring 86.000 tønder. Ekspeditionerne til Guinea, Vestindien og Ostindien kostede i alt 2.250.000 rdl., og der blev bygget nye skibe for i alt 400.000 rdl. Som det fremgår af ovenstående.³⁷

På nær SKATMESTER SCHIMMELMANN er alle ovennævnte skibe leveret før 31. december 1783 og er dermed med i ovennævnte opgørelse på i alt 400.000 rdl. Det vil sige, at Østersøisk-guineisk Selskab i årene 1782-83 fik leveret i alt 1.566 kommercelæster for 400.000 rdl. Hvilket giver 255 rdl. pr. læst. At Østersøisk-guineisk Selskab skulle have købt og bygget skibe i perioden 1781-83 til en pris

af 255 rdl. pr. læst lyder ikke sandsynligt. Med udbruddet af Den amerikanske Uafhængighedskrig blev flere af de krigsførende magters handelsskibe nærmest forment adgang til verdenshavene, og rederne i de pågældende lande søgte derfor at sælge deres skibe. Prisen på "second-hand" tonnage faldt betydeligt, hvad medførte, at et større antal udenlandsk byggede skibe blev hjemkøbt til den danske handelsflåde, medens flere af de Københavnske værfter måtte lukke, ligesom produktionen af defensionskibe ophørte i 1785.³⁸ Det er derfor også mest sandsynligt at de 400.000 rdl. ikke kun dækker indkøb og bygning af skibe, men også udgifter til reparation og vedligeholdelse. Vi ved således at f.eks. sluppen ST. HELENA

37 Schovelin 1899 vol. 1 p. 127, Nathanson 1836 p.545.

38 Feldbæk 1997 p.154-155.

Generalbalance 1783

29 skibe til Guinea med ladningsværdi til:	1.282.489 rdl.
13 skibe til Vestindien:	586.415 rdl.
1 skib til Ostindien:	881.585 rdl.
Ladninger i alt:	2.212.928 rdl.

i 1782 blev ombygget,³⁹ og det er derfor sandsynligt, at omkostningerne ved denne ombygning er medtaget i de ovennævnte 400.000 rdl.

Ifølge oktrojens § 37 skulle Østersøisk-guineisk Selskab fra udgangen af 1783 udarbejde en årlig generalbalance. Af selskabets første balance fra 1783 fremgik det, hvad var udsendt (se ovenstående):

Af ovenstående balance fremgår det, at den gennemsnitlige værdi af en ladning til Guinea kostede 44.465 rdl. Blandt de varer, selskabet den 1. maj 1781 købte fra Den kongelige guineiske Handelsdirektion, var også skibsladninger til tre Guineafarer og to Vestindienfarer i alt altså til fem rejser. Lageret blev købt for 253.920 rdl., hvad gav 50.780 rdl. pr. skibsladning, eller ca. 6.315 rdl. mere, end de ovennævnte ladninger.

Samlet giver det en overpris på omkring 30.000 rdl. Det er så beregnet ud fra priserne, som de så ud i 1781, men i de efterfølgende år havde de varer, der blev sendt ud med de dan-

Henlagt til kapitalfondets forhøjelse

Ifølge oktrojens § 37:	500.000 rdl.
Afskrevet på skibene:	124.065 rdl.
Uddelt udbytte til interessenterne:	200.000 rdl.
Overskud i alt:	824.065 rdl.

ske slaveskibe, hvad enten det gjaldt handelsvarerne eller varer til provision, været udsat for en del prisstigninger, og regnes de med, er en overpris på 30.000 rdl. nok lavt sat.

Oktrojens § 37 meddelte også, at alt, hvad der var ud over 6 % fortjeneste, skulle overføres til forøgelse af Interessantselskabets Fond (egenkapital). Balancen for 1783 viste et pænt overskud, det blev fordelt som vist herover.

I 1782 havde selskabet yderligere tilbagekøbt 10.000 af statens aktier for 1 mill. Rdl., som skulle betales i afdrag mod 1 % pro anno. De 200.000 rdl. var altså samlet udbytte til 20.000 aktier, og selskabet gav dermed et udbytte på 10 %.⁴⁰

Det så pænt ud, men på den anden side af Atlanten, hvor en ny nation kæmpede for sin frihed, var en udvikling sat i gang, der i løbet af få år skulle forandre den internationale handels situation og det økonomiske grundlag, der havde været baggrunden for oprettelsen af selskabet.

39 Klem 1970 p. 62.

40 Schovelin 1899 vol. 1 p. 127.



Ægteparret Johan Friderich og Bertha Heinrich tilhørte, med hus i Amaliegade og lystgård nord for København, byens absolutte overklasse. Det havde dog ikke altid været sådan. Johan Friderich, der var født i 1730, var begyndt betydeligt mere beskedent, idet han i årene 1757-69 havde været regimentsfeldtskærer på St. Croix. Derfra var han så avanceret til kommerceintendant og medlem af regeringsrådet i Vestindien. I 1777 blev han etatsråd og to år efter direktør for Dansk vestindisk Handelsselskab. Et job han udførte så godt, at han blev udnævnt til konferensråd.

I 1700-tallets standsbeviste samfund er Johan Heinrich dermed et af de eksempler vi har, på de mennesker, der fra en beskedent begyndelse alligevel formåede at nå samfundets top. Det skete dog oftest gennem en karriere inden for søfart og handel og ofte i forbindelse med en tur rundt om kolonierne.

Ikke alle faldt dog for det; i en ældre skildring kalder Louis Bobé således Johan Heinrich for en "opkomling", og heller ikke C.W. Eckersberg, der har malet portrætterne, ser ud til at være imponeret – specielt ikke af hustruen Bertha!

Oliemaleri C.W. Eckersberg 1806. H&S.

The couple, Johan Friderich and Bertha Heinrich, had a house in Amaliegade and a country house north of Copenhagen and were members of the city's decided upper class. Johan Friderich, who was born in 1730, had had a much more humble start in life, as he was a regimental barber-surgeon on St. Croix. From there he advanced to commercial steward in the Supply Corps and member of the governing council in the West Indies. In 1777 he became titular Councillor of State and two years later director of the Danish West Indian Trading Company, a job he carried out so well that he was appointed Privy Councillor ("konferensråd"). In the class-conscious society of the 18th century Johan Heinrich was thus an example of a man of humble origins who, despite everything, still managed to climb to the peak of society. However, these examples mostly occurred as a result of a maritime and commercial career and often by way of service in the colonies.

Nonetheless, not everybody was taken in; for example in an older description Louis Bobé calls Heinrich an "upstart", and C.W. Eckersberg, who painted the portraits, does not seem to be impressed either – especially not with Heinrich's wife Bertha!

Oil painting: C.W. Eckersberg 1806. DMM.

Højkonjunktoren vender

19. oktober 1781 overgav den engelske general Charles Cornwallis sig ved Yorktown i Virginia til en kombineret styrke på 9.000 amerikanere og 6.000 franskmænd. Cornwallis 6.000 britiske soldater fik dog lov til at forlade byen under flyvende faner og under afspilning af sangen: "The World turned upside down". At jorden var stillet på hovedet, var jo sandt nok, for de amerikanske oprørere havde, ganske vist med hjælp fra Frankrig, vundet en afgørende sejr over det britiske verdensrige. Det var nu kun et spørgsmål om tid, før den øvrige verden skulle hilse på et nyt og selvstændigt USA.

Marts året efter fik England ny regering. Premierminister Lord North blev væltet, og en ny regering under Charles Wentworth tog over. Med dét regeringsskifte begyndte krigens afslutning for alvor at rykke nærmere. Når krigen blev afsluttet, ville normaltstanden vende tilbage, hvilket ville indebære, at Danmarks fordelagtige position, som neutral handelsnation i et Europa opslugt af krig, ville ophøre. De store handelsflåder fra England, Frankrig og Holland ville igen kunne sejle risikofrit på verdenshavene, og Danmark skulle igen til at konkurrere på lige fod med de andre.

I København var man fuldt ud klar over, at man efter en højkonjunktur var på vej ind i en periode, hvor det for en tid ville være "upside down", og da man i april 1782 fik nyheden om regeringsskiftet i England, begyndte aktiekurserne da også at falde. Asiatisk Kompagni fra 1810 til 1780 medens Østersøisk-guineisk Selskab faldt fra 150 til 148.

I september bredte usikkerheden sig yderligere, idet firmaet de Coninck & Reiersen satte 63 aktier i Vestindisk Handelselskab til salg til kurs 740. Ultimo juni havde de aktier svinget omkring kurs 916-910, og betalingen, meddelte sælgeren, skulle være kontant. Nogle af aktierne blev dog solgt på kredit, men mod kaution, og så var kursen også 815.⁴¹

I april 1783 blev der i Versailles sluttet fred. Otte års kamp for frihed var forbi, og de 13 amerikanske kolonier fik deres selvstændighed. Udover at fastholde Canada, der så sandelig også skulle bruge forbindelsen til London for at sikre sig, at det ikke blev opslugt af det fremstormende USA, vendte det britiske kolonirige fremover opmærksomheden mod syd og øst mod Afrika, Indien, New Zealand og Australien.

De franske, hollandske, og til dels også de engelske, handelsskibe havde, af frygt for fjendens kaperskibe, igennem hele krigen været spærret inde i hjemlandets havne. Nu var havene igen frie, og tungt lastede stævnedes de ud. I takt med, at de nåede frem, blev lagrene i de oversøiske havne i f.eks. Indien oversvømmet med europæiske varer til stærkt faldende priser. Også den franske handelsflådes skibe vendte tilbage, og dermed blev forbindelsen mellem Frankrig og de franske øer i Vestindien genoprettet. Snart efter blev andre landes skibe udelukket fra at handle på de franske øer, hvad medførte, at mange danske skibe i stedet søgte til havnene langs med USA's østkyst. Det var de danske skibe ikke ene om, så

41 Schovelin 1899 vol 1 p. 15.



Københavns inderhavn 1796. Det er under højkonjunktoren skabt af Revolutionskrigene, så havnen er fyldt godt op med skibe. T.h. ses Holmen med en række af flådens aftaklede skibe samt den senere nedrevne mastekran på Christiansholm. T.v. ses de endnu ikke sammenbyggede pakhuse, der tilsammen udgjorde Korn tørringsmagasinet, Det blå- eller Vestindisk pakhus, og endelig det i 1958 nedrevne Kieler Pakhus, der oprindeligt bestod af to fløje, hvoraf den ene lå vinkelret på havnekajen.

Gouache af T.E. Lønning, Københavns Museum.

Copenhagen's inner harbour 1796. It is the period of economic boom created by the French Revolutionary wars, so the harbour is rather full of ships. On the right is the Royal Dockyard (Holmen) with a number of dismantled naval vessels as well as the mast crane on Christiansholm which was later pulled down. To the left are the warehouses not yet joined together which made up the grain-drying store, the Blue or West Indian Warehouse, and finally the Kieler Warehouse, which was pulled down in 1958 and which originally consisted of 2 wings, one of which was at a right-angle to the harbour quay.

Watercolour by T.E. Lønning. Museum of Copenhagen.

også i USA skete afsætningen af de europæiske varer til stærk faldende priser. Returlast var det næsten umuligt at få, og hvis det lykkedes, var det gerne til priser, der ikke var værd at tale om.

For den danske handel på Vestindien var det en katastrofe. I 1782 var der udklareret 217 skibe fra København til Vestindien, foruden dem der gik til Vestindien via Guineakysten. Dertil kom 24 store skibe, der havde sejlet vestindiske varer fra de franske øer via St. Thomas til København og Altona. De udgående varer fra København til St. Croix nåede det år en værdi af 583.574 rdl., medens returvarerne fra St. Croix til København nåede op på en værdi af 2.339.154 rdl. I 1784 var antallet af udklarerede skibe faldet til 46, og der var ikke mere nogen skibe, der sejlede franske varer via St. Thomas til Danmark.⁴²

Den handelshøjkonjunktur, der var bygget op omkring krigen og den danske neutralitet brasede sammen. I løbet af få år faldt importen med omkring 30 % og importen med ca. 50 %, medens Københavns handelsflåde, der under højkonjunktoren var vokset fra ca. 13.000 til ca. 18.000 kommercelæster, faldt med ca. 6.000 læster.⁴³ Den eneste handelsrute, der slap nogenlunde igennem krisen, var Asiatisk Kompagnis tehandel på Kanton. Det var dog en stakket frist, for i august 1784 fik den engelske premiereminister William Pitt gennemført en toldnedsættelse på te, og fra august året efter blev importtolden på te nedsat fra 106 %

til 12½ %. På fem år faldt den kontinentale europæiske teimport, hvis grundlag for en stor del var reeksport ved at smugle teen ind i England, fra 16.651.000 engelske pund i 1784-85 til 2.291.000 i 1790-91. Samtidigt steg den engelske import fra 10.583.000 til 22.369.000 engelske pund.⁴⁴

Det hjalp ikke på situationen, at det i maj 1783 blev afsløret, at bogholderen, kassereren og fuldmægtigen ved Asiatisk Kompagni havde begået bedrageri for op imod ½ mill. rdl. I dagene efter fik man yderligere meddelelsen om, at bogholderen var stukket af til Sverige, medens kassereren havde druknet sig i Sct. Jørgens Sø.⁴⁵

Senere samme måned blev der efter kongelig kabinetsordre åbnet en kredit på 600-800.000 rdl. i Kurantbanken, der kunne bruges til støtteopkøb af aktier i Asiatisk Kompagni samt i Vestindisk Handelselskab, der var hårdt ramt af krisen inden for den vestindiske handel.

Også flere andre af de store københavnske handelskompagnier kom i vanskeligheder i løbet af 1783, og også her trådte staten til med lån, så de kunne klare sig gennem fredskrisen. I alt udlånte staten via Kurantbanken 2.116.000 rdl. i løbet af 1783 til private handelskompagnier. For at dække det beløb lånte staten i udlandet 889.000 rdl., medens man for de sidste 1.227.000 rdl. valgte at udvide seddelomløbet med et tilsvarende beløb. Inden hjælpeaktionen var overstået, blev det dog

42 Feldbæk 1997 p. 94-95. Schlegel 1793 p. 572.

43 Schovelin 1899 vol 1 p. 91.

44 Lauring 1996 p. 225-226.

45 Rasch og Sveistrup 1948 p. 139-141.

Tab ifølge status af 31. december 1784:

Søskader:	70.000 rdl.
Tab på ostindiske ekspeditioner:	323.000 rdl.
Tab på guineiske ekspeditioner:	696.500 rdl.
Tab på Europa, Amerika og Vestindien samt udestående gæld:	91.499 rdl.
I alt:	1.280.999 rdl.

nødvendigt at udvide dét beløb til 2 mill. rdl. Dermed var byens store handelshuse reddet for denne gang, men prisen var en devaluering af rdl. på omkring 20 %.⁴⁶

Krisen rammer Østersøisk-guineisk Selskab

De mange finansielle rystelser ramte også Østersøisk-guineisk Selskab, og fra januar 1783 til maj faldt selskabets aktier fra kurs 137 til ca. 100, alligevel klarede selskabet sig igennem året. Den status for selskabet, der blev udarbejdet pr. 31. december 1784, viste derimod et noget andet billede end den positive balance fra året før. Samlede aktiver var ganske vist stadig et pænt beløb på 2.120.106, men der var også en lang række tab (se ovenstående).

Tilbage var en beholdning på 839.107 rdl. hvad svarede til 42. rdl pr. aktie, og dermed var værdien af selskabets aktier på et år blevet mere end halveret.

Sådan som den internationale handelssituation så ud, var der ikke meget, der tydede på, at det i løbet af 1785 ville begynde at gå fremad

for selskabet. Det hjalp heller ikke på årets resultat, at selskabet blev ramt af en lang række uforudsete udgifter og tab. Oktober 1785 stævnedes slaveskibet CHRISTIANSBORG således mod Guinea på sin fjerde rejse, men før afrejsen måtte det otte år gamle skib igennem en større og meget bekostelig reparation. Den største regning var reparationen af skroget, der lød på 7.344 rdl., hvilket siger noget om, hvad det kunne koste at have et skib i fart i tropiske farvande i årene før kobberforhudning slog igennem. Sejlmagerregningen var 1.194 rdl og rebslager og takkeloft 2.898 rdl. I alt lød regningen på 12.785 rdl., CHRISTIANSBORG var på 138 kommercelæster, så det var 93 rdl. pr. læst.⁴⁷

Ud over den ekstra udgift havde selskabet i 1785 også det uheld, at to af dets skibe forliste. Det var slaveskibene PRINTZ FRIDERICHS HAAB, der forliste mellem Guinea og Vestindien, hvorved besætning og 245 slaver mistede livet, og GEHEIMERAAD STAMPE, der ikke havde slaver om bord, og hvor mandskabet blev reddet. Tabet ved de to forlis blev opgjort til 89.311 rdl.⁴⁸

Det dårlige resultat, den fortsatte krise, der var indtrådt med freden, ekstraudgifterne til reparation, og tab på forlis, der var grunde nok. Noget måtte gøres, og i september 1785 nedsatte direktionen med kongelig tilladelse en ekstraordinær kommission, der skulle gennemgå selskabets situation, fremtidsudsigter

47 Schimmelmanske papirer nr. 412.

48 Schovelin 1899 vol. 1 p. 127.

46 Schovelin 1899 vol. 1 p. 81.

Opgjorte tab 1781-84:

Tab ved overtagelse af skibene:	321.000 rdl.
Afbetalt på de 10.000 aktier staten i 1782 havde solgt tilbage til selskabet:	280.000 rdl.
Opkøbt aktier for:	21.000 rdl.
Tabt på lån optaget til opkøb af egne aktier for at holde kursen oppe omkring pari:	71.000 rdl.
Tilsat for vedligeholdelse af forter i Guinea:	443.000 rdl.
Erstatning for opmudring i havnen:	55.000 rdl.
I alt:	1.191.000 rdl.
Dertil kom en post, der blev kaldt påregnede fordele ved leverancer til Søetaten og ved bortbefragtning af skibe	575.000 rdl.
Tab i alt	1.766.000 rdl.

og komme med forslag til, hvordan man kunne rette op på selskabets økonomi.

Det var staten, der havde været initiativtager til oprettelsen af Østersøisk-guineisk Selskab, og staten der havde bygget kompagniet op omkring en aktiekapital på 3 mill. Rdl. Af de 3 mill. havde staten, som nævnt ovenfor, kun indbetalt 1.382.675 rdl., medens det resterende beløb var blevet erlagt i ejendele solgt til selskabet til – viste det sig – en flot overpris.

De fleste af interessenterne var da også af den formening, at nu, da selskabet var i nød og manglede ny kapital, var staten derfor også forpligtiget til at hjælpe med et økonomisk tilskud på linje med de tilskud, en lang række private handelskompagnier havde modtaget i løbet af 1783.

Et spørgsmål, der blev rejst af interessenter og direktion, og som kunne være nyttigt at få klarlagt, var da også, hvor meget man egentlig havde tabt på de ejendele, man havde overtaget fra staten tilbage i 1781. For ud af selskabets

totale gæld, der ved årsskiftet 1784-85 var opgjort til 1.792.000 rdl., en gæld selskabet sammen med Kurantbanken og staten hæftede for, kunne man nævne følgende poster, hvor man mente, at selskabet allerede fra første dag via de aftaler, der var indgået med staten, havde pådraget sig et tab. De var som følger:

Pakhuse og værfter var, som det hed: “ikkun at kunne anses som en frugtesløs Kapital”⁴⁹. Hvad angik skibene, så havde de været værdisat meget meget højt og burde nok være solgt til kompagniet for en sum, der var 321.000 rdl. lavere. De 37 skibe, på i alt 4.010 kommercelæster, blev overtaget for en samlet pris af 734.223 rdl. En rimelig samlet pris ville ifølge selskabet dermed have ligget omkring 416.781 rdl. eller 104 rdl. pr. læst. Ifølge de byggeregnskaber, der blev nævnt ovenfor, lå den gennemsnitlige byggepris omkring 143 rdl. pr. kommercelæst. På den baggrund kan en købspris på 104 rdl.

49 Schovelin 1899 vol. 1 p. 129.



I 1792 overtog Jeppe Prætorius huset Ovengaden neden Vandet 39, bygget 1778 af ankersmed ved Asiatisk Kompagni Hans Caspersen. Jeppe Prætorius var født i Tønder 1745, og efter endt handelsuddannelse kom han til København, hvor han blev bogholder ved Guineisk Kompagni. Da Guineisk Kompagni lukkede, fortsatte Jeppe Prætorius som bogholder ved Østersøisk-guineisk Selskab, og derfra kom han i 1787 med i De Østersøiske-guineiske Entreprenører, der overtog retten til den danske slavehandel. Med slavehandelsforordningen af 1792 blev slavehandlen givet fri, og i årene efter fortsatte Jeppe Prætorius som reder. Hans skibe gik fortrinsvis til Vestindien, men der var også et par enkelte slaveskibe, og han var således reder for KONGEN AF ASANTHE på dette skibs sidste to slaverejser.

Foto: Kirsten Jappe for H&S.

In 1792 Jeppe Prætorius took over the building at number 39, Ovengaden neden Vandet, which was built in 1778 by Hans Caspersen, an anchor smith at the Asiatic Company. Jeppe Prætorius was born in Tønder in 1745 and after finishing his business training he came to Copenhagen, where he became a book-keeper in the Danish Guinea Company. When the Company shut down Jeppe Prætorius continued as book-keeper in the Baltic-Guinea Trading Company, and from there in 1787 he joined the Baltic-Guinea Entrepreneurs, who took over the rights to the Danish slave trade. With the slave trade decree of 1792 the slave trade was opened for everyone, and in the following years Jeppe Prætorius continued as a ship owner. His ships mainly sailed to the West Indies, but there were also a couple of slave ships among them, for example he owned the ship KONGEN AF ASANTHE while it sailed on its last two slave voyages.

Photo: Kirsten Jappe 1997 for the DMM.

pr. læst for skibe, der i gennemsnit var fire år gamle og i bedste fald kun havde to slaverejser tilbage, ikke siges at være urimeligt.

På forterne var der beregnet et tab på 443.000 rdl. Ifølge oktrojens § 8 betalte staten 25.000 rdl. om året i støtte til driften af forterne, så hvis ovenstående tab er korrekt, betyder det, at forterne over en ca. femårig periode har kostet ca. 110.000 rdl. om året, hvad svarer til gennemsnitsprisen på to slavelaster til Vestindien.

Endelig fremgår det også af oversigten, at selskabets ledelse var helt klar over, at staten havde lavet en god forretning, da det i 1782 havde solgte 10.000 aktier, der ved årsskiftet 1784-85 kun havde en værdi af 42 rdl. pr. stk., tilbage til kompagniet til de pålydende 100 rdl. pr. stk.

Da sagen blev forelagt Finans Kollegiet, indrømmede Schimmelmann, der i 1784 var blevet udnævnt til finansminister, da også, at formålet med oprettelsen af selskabet mere havde drejet sig om en finansoperation end om oprettelsen af et handelskompagni, der var baseret på et fornuftigt økonomisk grundlag, og at selskabets krav på den baggrund nok ikke var urimelige.

Kommissioner og reorganisering

På trods af tabene og de tvivlsomme fremtidsudsigter foreslog finanskollegiet i december samme år, at selskabet, hvis direktionen og aktionærene ønskede det, skulle have lov til at fortsætte, evt. under en ny direktion. Hvis selskabet skulle fortsætte og have en chance for at overleve, foreslog Finans Kollegiet, at kongen

overtog selskabets gæld på 400.000 rdl. til Kurantbanken, samt eftergav selskabet den gæld på 750.000 rdl., der stadig stod tilbage fra de 10.000 aktier, selskabet havde købt tilbage af staten i 1782. I alt ville selskabet dermed blive lettet for en gældsbyrde på sammenlagt 1.150.000 rdl.

Det forslag accepterede kongen, og i en resolution af 9. december 1785 blev det meddelt i § 1, at de 400.000 rdl., som skulle betales til Kurantbanken, "bliver nu af den Kongelige Casse betalt til Compagniet, og dette beholder desforuden sin Rentefrie Credit paa andre 400.000 rdl." og dernæst følger § 2: "Compagniet tilstaaes den Rentefrie Credit af 250.000 rdl. som Canal Compagniet har været forundt i Banquen."

Med hensyn til kompagniets fremtidige forpligtigelser fastslog resolutionens § 5, at: "Hvad Octroyen foreskriver i henseende til den Guineiske Handel og Korn-Oplaget skal fremdeles som forhen iagttages." Til gengæld var majestæten og Finans Kollegiet nok klar over, hvad også fremgik af selskabets opgørelse over tab, at man med 25.000 rdl. årligt i støtte var sluppet vel billigt fra det med forternes administration, vedligeholdelse samt forsvaret af den danske stats interesser på Guineakysten. Det blev derfor nu foreslået at nedsætte en kommission, der skulle undersøge forholdene på kysten. Hvis det viste sig, at der til "Forternes underholdning paa Kysten" var blevet brugt mere, end der var bevilget, ville beløbet blive betalt med en ekstra bevilling. Lige som udgifterne til anlæggelsen af to nye forter, Kongensten og Prinsensten, der begge

blev grundlagt i 1784, ville blive godtgjort af staten.

Med hensyn til slavehandelen og forholdene på Vestindien fastslog § 8, at en kommission i Vestindien skulle undersøge : “om ikke Neger Handelen sammesteds saaledes kunde indrettes, at intet Tab men tværtimod nogen Fordel derved fandt Sted”. Med hensyn til handelen fra Vestindien blev det meddelt, at hvis det blev tilladt, at nogle skibe måtte sejle direkte fra de dansk vestindiske øer til Holland, hvor priserne på sukker var bedre, så skulle denne tilladelse først og fremmest tildeles Østersøisk-guineisk Selskabs skibe. Til Danmark fik selskabets skibe tilladelse til at indføre “7 til 800 oksehoveder hvid fransk Sukker” efter samme toldregler, som gjaldt for den sukker, der blev indført fra de danske øer.⁵⁰ Resolutionen omhandlede også pålæg om fortsatte kornlagre og krav om at kompagniets fonde, så vidt det var muligt, skulle bruges: “til saadanne Operationer, som staar i forbindelse med den indenlandske Handel, saasom Korn, Trælast handel Oplag af Materialer til den indenlandske Industrie og Fabrikker”.

På baggrund af denne resolution foreslog direktionen efterfølgende, at man fortsatte selskabet, men for bedre at kunne dække selskabets mange forskellige forpligtigelser udskilte man en afdeling, hvis eneste formål det var at varetage afviklingen af selskabets gæld. Derudover skulle den aktive del af selskabet fremover bestå af tre afdelinger, der skulle stå for:

Farten på Guinea og Vestindien med slaver.

Et rederiselskab med skibe i fart på Nordatlanten samt Vestindien

En afdeling for handel med indenlandske varer.

Til at dække handelen på Guinea mente direktionen, at der skulle bruges ni skibe til en samlet værdi af 180.000 rdl. Man foreslog desuden, som det også var nævnt i resolutionen, at regeringen forhandlede en aftale på plads, så selskabet kunne få tilladelse til at levere slaver til den franske ø St. Domingo, og derfra importere 4-5.000 fade sukker, der i Danmark skulle betale den samme told som den, der blev betalt for dansk vestindisk sukker.

For at dække det, der blev betegnet rederiselskabet og dets behov, skulle der indsættes 31 skibe til en værdi af 537.000 rdl. Derudover skulle det rederi overtage en stor del af Østersøisk-guineisk ejendom i København deriblandt to pakhuse, tømmerplads og skibsværft.

Rederiselskabet skulle stå for hvalfangst og kornhandel samt Vestindiensfart. For at dække sidstnævnte, skulle der indsættes omkring 10 skibe om året, der skulle sejle sukker hjem, ikke til København, men som det var nævnt i resolutionen, til Holland.

Det af Østersøisk-guineisk Selskabs ejendele, som rederiselskabet ikke overtog, samt et varelager i Nordamerika, skulle overgå til det tredje selskab, det der skulle handle med indenlandske produkter.

Uagtet forslagene på mange punkter levede op til de anvisninger, der havde været i den kongelige resolution af 9. december, stillede

50 Johan Bülow's papirer 75 C 7b.

en efterfølgende kommission, der var nedsat af kongen, sig alligevel kritisk over for direktionens forslag.

Man mente således ikke, at selskabet, uanset den ny organisation, under den hårde konkurrence, der var indtrådt efter at krigen var afsluttet, ville være i stand til at drive den danske slavehandel på en fornuftig og profitabel måde. Det med hvalfangst troede man heller ikke rigtigt på, men sejlads på Nordatlanten kunne, som kommissionen påpegede, altid være en udmærket træning for unge danske søfolk.

Kommissionen var altså skeptisk indstillet over for en fortsættelse, og også blandt aktionærerne begyndte mistilliden at brede sig. En gruppe aktionærer indsendte derfor en ansøgning til kongen, hvori de spurgte, om de kunne få deres aktier indløst eller evt. ombyttet med en kongelig obligation på 100 rdl. pr. aktie.

Schimmelmänn ønskede dog at give selskabet endnu en chance. Han godkendte derfor nyorganiseringen af selskabet, fremskaffelsen af ny kapital og den medfølgende sænkning af kompagniets gæld med 1.150.000 rdl.

De i resolutionens § 6 og 8 nævnte kommissioner blev også nedsat, gik i gang med arbejdet og hele forslaget, omfattende både rekonstruktionen af selskabet og de to kommissioner, blev efterfølgende godkendt ved kongelig resolution af 16. juni 1786.

Efter vedtagelsen blev der indkaldt til en ny generalforsamling, men, hvad nok kan undre, var der ikke mange af aktionærerne, der dukkede op. Ved en ny kongelig resolution af 14.

juli samme år blev det så vedtaget, at stadfæste de forslag om etablering af en ny kapital, som Schimmelmänn havde foreslået. De aktionærer, der ønskede at udtræde, kunne få deres aktier indløst med en 4 % obligation á 70 rdl., som skulle udbetales via lodtrækning over de næste 28 år.

På en efterfølgende generalforsamling, den 28. august 1786, vedtog repræsentanter for 11.333 aktier at fortsætte selskabet ud fra den rekonstruktion, der var udarbejdet, medens repræsentanter for 5.333 aktier ønskede at få deres aktier indløst. De resterende 3.334 aktier var i forvejen blevet opkøbt af selskabet og var dermed ikke med i optællingen.⁵¹

Østersøisk-guineisk Selskab fortsatte, men under en ny direktion. De nye medlemmer var:

John Brown: Grosserer, skibsreder og indtil 1785 meddirektør i Asiatisk Kompagni, der havde erfaring fra handel både Ostindien, Vestindien og Middelhavet.

Jacob Chr. van Deurs: Justitsråd, grosserer og revisor i Asiatisk kompagni.

Niels Aarestrup: Forhenværende guvernør på Guineakysten, der havde arbejdet på kysten i årene i 1762-77.

Lauritz Nyeland Stephansen.

Hans Jørgen Meyer: Selskabets hidtidige administrerende direktør, der udover bestyrelsesposten også fortsatte som direktør.

Dermed havde centraladministrationens medlemmer med deres skjulte dagsordner for sel-

51 Schovelin 1899 vol. 1 p. 132-134.

skabet endelig og efter store underskud vejet pladsen for folk, der i højere grad havde erfaring fra forretning, søfart og handel.

I løbet af 1786 fik man svar fra kommissionen der skulle undersøge handelen på Guineakysten. Kommissionens konklusion var, her citeret fra M.L. Nathanson der fortæller, at inden selskabet blev fortsat, ”har en Kommission, bestaaende af Finansdeputeret Wendt, Admiral Tønder, Grosserer Broch, Saabye, Prætorius, Captain Lind og Sukkerraffinadur Knutzen, undersøgt det, og i deres Betænkning, som ligger for mig in originali, vise disse Mænd paa det Tydeligste, at Compagniet paa ingen Maade kan fortsætte sin udbredte Handel.”⁵²

Dermed skulle sagen være afgjort, men det virker, som om kongen, staten og eller Schimmelmänn ville have flere bedømmelser, for i november 1786 blev endnu, så vidt vi kan skønne, to kommissioner nedsat. Den ene kommission var ifølge en rapport til kommissionen fra ledelsen af Østersøisk-guineisk Selskab af 16. februar 1787 nedsat med det formål, som der står i efterskriften: ”at undersøge Neger Handelen paa de danske Øer i Westindien.”⁵³

Til brug for kommissionens arbejde udarbejdede direktionen i Østerøisk-guineisk Selskab en beregning (se tabellen side 97), der indbefattede omkostninger på Guineakysten samt indtægter og udgifter fra et slavetogt med 400 slaver.

På baggrund af ovenstående, ikke særlig opmuntrende budgetopstilling, kunne kom-

missionen da også i sin afsluttende bemærkning gøre opmærksom på, at såfremt negerhandelen skulle have en chance for at løbe rundt, så skulle mindsteprisen på en neger i Vestindien ligge omkring 260 rdl. dansk kurant eller 325 rdl. vestindisk kurant.⁵⁴

Tilbage var så den anden kommission, der var blevet nedsat. Medlemmerne af den var:

C. Hansen, E. Erichsen (1752-1837): Direktør for handelshuset C. S. Blachs Enke & Co, der handlede på både Vest-og Ostindien.

Johannes Søbøtke: Direktør for handelshuset Søbøtke & Co., der havde skibe i fart på Vestindien. Søbøtke var udlært hos Frederick de Coninck, og hans firma blev senere en del af firmaet Duntzfelt & Co., fra 1837 var Johannes Søbøtke guvernør over St. Thomas.

H. Musmann.

Jeppe Prætorius: Bogholder i Guineisk Kompagni, efter at det kompagni var blevet likvideret, fortsatte han i Østersøisk-guineisk Selskab. Ved siden af det arbejde drev Prætorius også egen rederivirksomhed.

Kommissionens indberetning, dateret 4. juni 1787, blev indledt med følgende: ”Allerunderdanigst Indberetning. Over Guineiske Neger Handels førelse i fremtiden, for Regning af Det Østersøiske og Guiniske Compagnie har Deres Kongelige Maiestet ved et Commissorium af 29. November f.a. befalet os at undersøge -.”⁵⁵

52 Nathanson 1836 p. 546-547.

53 Schimmelmänniske papirer nr. 412.

54 Schimmelmänniske papirer nr. 412

55 Schimmelmänniske papirer nr. 412.

Udgifter og indtægter vedr. slavetogt:

Omkostninger ved driften af forter og loger på Guineakysten:	50.000 rdl.
Tilskud fra kongen:	25.000 rdl.
Udgifter:	25.000 rdl.
Udgifterne beregnet ud fra den tid det tog at indkøbe ikke 950, men kun 400 slaver:	10.500 rdl.
Indkøb 400 slaver kystpris:	57.440 rdl.
Omregnet til kostpris (dvs. slavernes indkøbspris i København):	30.400 rdl.
<i>Div. omkostninger:</i>	
Skibets vedligeholdelse og udrustning:	10.000 rdl.
Hyre og forplejning mandskab:	20.000 rdl.
Forsikring skib og ladning:	7.800 rdl.
Forplejning slaver:	2.700 rdl.
I alt:	40.500 rdl.
Samlede omkostninger for 400 slaver til Vestindien:	81.400 rdl.
Det giver 204 rdl. pr. stk. Hvis man indregner, at ca. 10 % af slaverne dør under overfarten, er det kun 360 slaver der sættes til salg i Vestindien, hvad giver en kostpris på 226 rdl.	
Salgsudbytte, beregnet ud fra ladningerne fra RIO VOLTA (1781) og GEHEIMERAAD STAMPE (1784). I alt blev der her solgt 391 + 289 slaver for i alt:	145.872 rdl.
Fra denne indtægt skal så fratrækkes	
Told på St. Croix:	2.720,00 rdl.
5% provision til lokale myndigheder:	7.293,60 rdl.
6% præmie til skibsofficererne:	8.752,36 rdl.
Hospitalsophold etc.:	106,48 rdl.
I alt:	18.872,50 rdl.
Netto salgspris Vestindien:	127.000,00 rdl.
Omregnet til dansk kurant:	101.600,00 rdl.
Dermed er salgspris pr slave 149,42 rdl. dansk kurant	
Dvs. at de solgte 360 slaver kan forventes at indbringe 360×150	54.000 rdl.
Udgifterne var	81.400 rdl.
Dermed er der et tab pr. slave på 76 rdl.	
360 slaver der sættes til salg på St. Croix vil derfor medføre et tab på 76×360	27.360 rdl.

I sin indledning fremhævede den kommission to hovedudgangspunkter, der var: At de guineiske forter og loger skulle om ikke helt, så dog for en stor del finansieres ved negerhandelen. Dernæst: at det skulle være muligt

at holde de danske øer i Vestindien rimeligt forsynede med negere. Det skulle ske fra de danske etableringer på Guineakysten og med danske skibe.

Svaret fra kommissionen, der også havde brugt regneeksemplet fra RIO VOLTA og GEHEIMERAAD STAMPE, forelå den 4. juni 1787, og kommissionen var ikke helt tilfreds med de valgte eksempler. For det første havde man valgt to skibe, der begge havde udført forholdsvis hurtige og lykkelige rejser. Dernæst havde beregningen over indkøbsprisen for slaver ikke medtaget bl.a. forrentning af kapital, og evt. mellemhandlerfortjeneste.

Så var der spørgsmålet om antallet af neger-slaver, der var behov for. Her mente kommissionen, at de danske øer årligt havde behov for en import af ca. 1.600 neger-slaver. For at kunne levere slaver i det antal, skulle der bruges 4 skibe, gerne brugte, på ca. 130-150 læster, til en pris af ca. 10.000 rdl. pr. stk.

Udredningen af skibene ville koste 20.000 pr. stk., og ladningen af handelsvarer, der skulle med ud fra København, blev anslået til ca. 40.000 rdl. pr. skib. Handelsomkostningerne på kysten, dvs. udgifter til forter, gaver til lokale samt udgifter i forbindelse med to nye forter, formentlig logerne Augustaborg og Isengram der blev oprettet i 1787, ville i alt løbe op i omkring 70.000 rdl.

Det var dog, de mange udgifter taget i betragtning, vigtigt at udvise sparsommelighed, når det gjaldt indkøbet af skibenes udrustning. De udsendte ladninger af handelsvarer skulle ligeledes være gode og ordentlige, samt selvfølgelig indkøbt til billigst mulige priser.

Mandskabet til skibene skulle udvælges med omhu, men det at sænke lønningerne for f.eks. selskabets ansatte på Guineakysten, som var blevet foreslået, troede kommissionen ikke

på. Det ville gå ud over de ansattes moral, og de ville i højere grad begynde at lave svindel for at kompensere for lønnedgangen. Så var det bedre, at man, ligesom ved udvælgelsen af mandskabet til skibene, også var omhyggelig ved udvælgelsen af medarbejderne på Guineakysten, så man kunne sikre sig, at de var både nyttige, flittige og ærlige.

I Vestindien ville man, mente kommissionen, nok kunne vinde en del, hvis man gik bort fra at sælge negerne i store partier, og i stedet solgte dem via auktion enkeltvis eller i små portioner a fem, stk.: to mænd, en kvinde, en pige og en dreng. Desuden foreslog kommissionen, for at lette udgifterne på Guineakysten og i Vestindien, at man ophævede tolden på 2½ % på indførelsen af europæiske varer til Guineakysten samt tolden på 4 rdl. pr. hoved på slaver, der blev indført til de danske øer i Vestindien. For dem, der købte slaver, skulle der fremover være mulighed for at udføre et eller to fade sukker a 800 til 1.000 pund. Det skulle ske med et dansk skib, men gerne til en ikke-dansk havn, hvor man kunne opnå en bedre pris.

Før kommissionen i en række punkter beskrev, hvordan slavehandelen efter kommissionens mening kunne bringes på fode under et kongeligt oktrojeret kompagni som Østersøisk-guineisk Selskab, gik kommissionen dog lidt uden for den stillede opgave. Den begyndte nemlig at forklare, hvordan slavehandelen kunne organiseres på en for alle parter mere profitabel måde, hvis man simpelthen udskiftede selve den ca. 200 år gamle grundmodel: det oktrojerede kongelige kompagni:

“Dog fornemme vi, naar denne Handel var i particulair (private min anm.) handlendes Hænder, og deres Majestet allene underholdt Fortresserne, at Handelen ikke blev saa byrdefuld, som under et Compagnie.

En particulair seer med egne Øjne, som ikke altid er en Direktion eller Administration muligt, formedelst mange paaløbende Forretningers skyld. En particulair kan bedre vælge delige og gode Skibs-Folk, hvilket ere saa høist fornøden ved denne Skibs-Fart og farlige Handel, da Skibs Captainen for uden at være en god Søemand ogsaa maa besidde et ømt Hierte hvormed at omgaaes Negerne, og til anden Tid have Mod og Styrke til at imodstaa en Opstand af Negerne, og en saadan hensigt maa ogsaa have til Styr mændene, hvilke i Tilfælde af Dødsfald træder op som Skibets Commandeur.

Endelig kan en Particulair Handlende bedre end et Compagnie føre en stræng Oeconomie, og tilvende sig en og anden Fordel, som maatte tilbydes, og hvad saaledes er sparet er strax en Gevinst for ham m.v. Men da particulair Handel er uden for det os allernaadigste meddelte Commissorium, så maa vi derom her tilbageholde vore Tanker, og indskrænke os til de Puncter, som vi tror at burde foranstaltet og iværksættes.”⁵⁶

Undersøgelsen var, som nævnt ovenfor, lavet af C. Hansen, E. Erichsen, F.S. Søbøtker, H. Musmann og J. Prætoius, og meget tydeligere kunne disse repræsentanter for den private københavnske handel næppe have ud-

tryk deres egentlige mening: nemlig en gang for alle at afskaffe de kongelige oktrojerede kompagnier til fordel for en ny tids private og liberale forretningsliv.

Ved en gennemgang af de to kommissioners konklusioner, viser der sig yderligere nogen svagheder ved den danske slavehandel, som de to kommissioner ikke bemærkede. Bl.a. udgifterne til forterne: Østersøisk-guineisk Selskab fik 25.000 rdl. om året i støtte til driften af forterne, men det fremgår af ovenstående, at den egentlige udgift var noget højere, måske det dobbelte, eller måske endda omkring de 110.000 rdl., der var nævnt i listen over tab. Efter reglementet skulle den militære besætning på hvert fort bestå af: fire sergenter, fem korporaler, seks konstabler og 60 soldater, og alene de årlige udgifter til lønninger til de ansatte på Guineakysten angiver kommissionen således til 17.058 rdl.

Så var der prisen på de provisionsvarer, selskabet skibe havde med ud ved afgang fra København. Der fremhævede kommissionerne, at prisen på de varer var steget, så man i gennemsnit nok måtte beregne en pris, der var ca. 2.000 rdl. højere, end da selskabet begyndte i sommeren 1781. Spørgsmålet er så, om de 2.000 rdl. var nok, for en gennemgang af priserne på en række almindelige fødevarer i København i perioden 1781-86 viser prisstigninger, der i gennemsnit ligger på omkring 40 %, og en prisliste, der ligger mellem Schimmelmans papirer, kunne tyde på, at prisstigningen var endnu højere.⁵⁷

56 Schimmelmanske papirer nr. 412.

57 Friis og Glamann 1958 p. 220 ff.

Udgifter til slavetogt – ny beregning:

Antal slaver ved afgang:	400 slaver
Heraf omkom 19%	76
Slaver til salg	324
Købspris 400 slaver på Guineakysten	81.400 rdl.
Salgspris Vestindien 324 slaver á 150 rdl.	48.600 rdl.
Tab pr. slave 101 rdl.	
Samlet tab	32.724 rdl.

Endelig til sidst, er der antallet af de neger-slaver, der omkom under overfarten. Det tal sætter kommissionen til 10 %. Vi ved fra de lister vi har at fra slaveskibet RIO VOLTA s første rejse 1780-81 og frem til JULIANEHAABs tredje rejse 1786-88 købte Østersøisk-guineisk Selskab i alt 15.210 slaver på Guineakysten. Af dem omkom de 2.857 det svarer til 19 % eller 9 % over kommissionens beregningsgrundlag. Hvis det tal var blevet brugt i det regneeksempel, kommissionerne lavede, var resultatet da også, som det ses i af ovenstående, blevet noget anderledes.

Dermed ville det økonomiske tab ikke være 27.360 rdl., men 32.724 rdl.

Derudover er der så de uforudsete tab, som f.eks. PRINTZ FRIEDERICHs HAAB, der i 1785 forliste med et tab af 245 neger-slaver. Med en indkøbspris på omkring 200 rdl. pr. stk. svarede det til en værdi på ca. 50.000 rdl.

Der var nemlig fra rejse til rejse meget stor forskel på hvor mange slaver der døde i forbindelse med transporten over Atlanterhavet,

og da neger-slaver var lasten, den der skulle afsættes for en god pris i Vestindien, var antallet af slaver der døde, centralt i spørgsmålet om gevinst eller tab for den enkelte rejse.

Slaver og plantageejere

Årsagerne til, at mange slaver ikke overlevede turen over Atlanten, var mange, som bl.a.: slaver, der blev dræbt i forbindelse med oprør, og slaver, der begik selvmord ved at springe over bord. Så var der slavernes helbredstilstand, når de blev lastet om bord, den tid skibet lå ud for Guineakysten og lastede slaver, idet slavernes helbredstilstand blev dårligere jo længere tid de skulle være ombord. Slavedækket skulle rengøres omhyggeligt, så slaverne ikke blev angrebet af dysenteri, der bl.a. smittede gennem menneskelig afføring, hvad der jo nemt kunne være en del af på et slavedæk. Der skulle indkøbes tilstrækkeligt med frisk og varieret forplejning, så man undgik at slaverne fik skørbug, og endelig skulle man have rigeligt med vand med om bord, hvad ofte var et problem på et slaveskib, så man undgik dehydrering af slaverne.

Mulighederne var mange, held fulgte nogle skibe medens uheld fulgte andre, og det slog alt sammen igennem på antallet af slaver, der døde på de enkelte rejser. Fra ACRA's første rejse 1778-80, hvor der døde to slaver ud af en last på 429 eller 0,46 %, og til ACRA's tredje rejse 1783-85, hvor der omkom 265 ud af en last på 592, eller lige omkring 45 %.

Hvis man inddeler de slavetogter, der blev udført af Østersøisk-guineisk Selskab, i grupper valgt ud fra, hvor mange slaver der døde, får man, at ud af 41 rejse omkom der fra:

0-9 % på 14 rejser
10-19 % på 19 rejser
20-29 % på 2 rejser
30-39 % på 2 rejser
40-49 % på 4 rejser

34 % af alle rejserne havde altså under 10 % døde, 51 % havde fra 10- til 29 % og 15 % havde mere end 30 % døde.

De danske slaveskibe opkøbte slaver både ved og uden for de danske handelsstationer. Af de i alt 15.210 slaver, Østersøisk-guineisk Selskab købte, var kun 7.877 eller 52 % leveret fra de danske etableringer, medens 48 % var købt ved det, der kaldtes Ovenkysten, dvs. landstrækningen vest for de danske handelsstationer.

Hvis vi deler slavelasterne op ud fra, hvor mange der døde, i forhold til, hvor de var indkøbt, så får vi nedenstående, idet den forliste PRINTZ FRIDERICHS HAAB ikke er medregnet:

Det er dermed klart, at med en gennemsnitlig dødelighed på 17 %, var indkøb af slaver på Ovenkysten det, der dårligst kunne betale sig. Hvorfor er usikkert, men et gæt kunne være,

Indkøbte slavelaster

Slavelaster indkøbt ved de danske stationer:

13 stk. med en gennemsnitlig dødelighed på 7%.

Slavelaster indkøbt på Ovenkysten:

18 stk. med en gennemsnitlig dødelighed på 17%.

Slavelaster indkøbt begge steder:

9 stk. med en gennemsnitlig dødelighed på 13%.

at det måske var fordi kendskabet til markedet og de lokale slavehandlere i de områder, hvor danskerne ikke selv havde handelsstationer, var dårligere. De fire slavelaster med en dødelighed på over 30 %, den forliste PRINTZ FRIDERICHS HAAB fraregnet, er da også alle indkøbt på Ovenkysten. Uanset det, så var de danske slaveskibe, da de danske handelsstationer ikke var i stand til at levere det fornødne antal slaver, tvunget til at købe slaver uden for de danske handelsstationer.

På Guineakysten kunne de danske handelsstationer ikke levere slaver nok, og samme problem kunne man også finde i Vestindien, men derovre var det Østersøisk-guineisk Selskab, der ikke kunne levere slaver nok. Vi har oplysninger om 36 skibe fra Østersøisk-guineisk Selskab, der leverede slaver til Vestindien, og ud af de i alt 11.000 slaver, de havde med, blev de 3.368 solgt på de danske øer, medens 7.633 blev eksporteret til andre, fortrinsvis, franske øer. Kun 10 af de 36 skibe solgte deres slaver på de danske øer, fem solgte begge steder, medens 21 skibe gik direkte fra Guineakysten, til øer som St. Domingo, Martinique og Guadeloupe,⁵⁸ hvor prisen på en slave var betydeligt bedre end den pris, der kunne opnås på de danske øer. Selv om prisen ikke altid nåede op på den pris, Petrus Marinus Schmidt oplevede, da han i 1782 med slaveskibet UPERNAVIK lagde ind til Cap Frances på St. Domingo, og kunne fortælle: "Den første Neger, der blev solgt fra vort Skib, var et ungt kønt, sort Fruentimmer. Hun blev købt af en

58 Hernæs 1998, p. 265-266.



Det mest succesrige af 1700-tallet oktrojerede kompagnier var Asiatisk Kompagni, der eksisterede fra 1732 til 1843. Asiatisk Kompagni stod for handelen på Indien, hvor det havde monopol frem til 1772, samt handelen på Kina, hvor kompagniet beholdt sit monopol.

Asiatisk kompagni tjente i sine bedste år, der lå fra ca. 1750 og frem til begyndelsen af Napoleonskrigene, rigtigt mange penge. Så mange, at kompagniet kunne forære hovedstaden og den enevældige monark rytterstatuen af Frederik V på Amalienborg Slotsplads. Statuen blev skabt af den franske billedhugger Jacques Francois Joseph Saly, det tog ham 18 år, og prisen var formidable 520.000 rdl. , mere end de fire Amalienborg palæer tilsammen. Monarken, og her var Frederik V i mellemtiden blevet efterfulgt af Christian VII, betalte 55.000 rdl., medens Asiatisk Kompagni betalte de resterende 465.000 rdl.

Foto Kirsten Jappe 1997 for H&S.

The most successful Danish chartered company of the 18th century was the Asiatic Company, which existed from 1732 to 1843. The Asiatic Company was in charge of trade with India, where it had a monopoly on trade up to 1772, and trade with China, where it kept its monopoly. In its best years, from 1750 up to the beginning of the Napoleonic wars, the Asiatic Company earned a huge amount of money. So much, in fact, that the Company could donate to the capital city and its autocratic monarch an equestrian statue of Frederik V on Amalienborg Slotsplads.

The statue was created by the French sculptor Jacques Francois Joseph Saly. It took him 18 years and the price was the enormous sum of 520,000 rix-dollars, which was more than the combined price of the four Amalienborg palaces. The monarch, Christian VII, who had in the meantime succeeded Frederik V, paid 55,000 rix-dollars, while the Asiatic Company paid the remaining 465,000 rix-dollars.

Photo: Kirsten Jappe 1997 for the DMM.

spansk Munk for 700 piastre (ca. 700 rdl. min anmærkning) og saa snart han havde købt hende, fik hun et Par lange Bukser, en broget Skjorte og en Trøje paa og Hat; følgelig skulle hun agere hans tjenstvillige Tjener om Dagen og Tjenerinde om Natten.”⁵⁹

Når det gjaldt antallet af slaver, Østersøisk-guineisk Selskab satte til salg i Vestindien, så var der endnu et problem, som kommissionerne ikke berørte, og det var den mængde slaver, de danske skibe lastede og havde med til Vestindien. De danske handelsstationer kunne ikke levere et tilstrækkeligt antal slaver, men heller ikke på Ovenkysten fik man leveret tilstrækkeligt. Et slaveskib skulle, som en tommelfingerregel, levere minimum to slaver pr. ton skib, for at rejsen kunne løbe rundt økonomisk. Forgængeren Guineisk Kompagni, der gik fallit, var aldrig nået op på det antal, men holdt et gennemsnit på 1,16 slave pr. ton skib.⁶⁰ Samme skete for Østersøisk-guineisk Selskab; dets skibe fik ikke nok slaver med ud fra Guineakysten, således at man, med en dødsrate på 19 %, havde det økonomisk nødvendige antal slaver, når man nåede frem til Vestindien. Langt fra endda, målt ud fra de 35 rejser, hvor vi har de nødvendige oplysninger, nåede Østersøisk-guineisk Selskab ikke højere end 1.04 slave pr. ton skib, og dermed lastede selskabet ca. halvdelen af hvad det skulle, og ca. 10 % mindre end Guineisk Kompagni.

Østersøisk-guineisk gik efter at sælge deres slaver til en bedre pris på de franske øer. 1.600

nye neger-slaver om året havde de danske øer behov for, de fik ca. 700. Den lave tilførsel afspejlede sig da også i antallet af neger-slaver på øerne, idet antallet af neger-slaver på St. Croix i årene 1780-87 kun steg fra 22.409 til 22.460. I samme tidsrum blev der på øen født 3.544 neger-slaver, medens der døde 5.869. Det er gav et fald på ca. 290 om året, og dermed blev nettotilgangen til øerne kun omkring 400, hvoraf en del nok er blevet solgt videre til andre øer.⁶¹

Plantageejerne på St. Croix havde et problem, og i deres svar hjem på den: “Extrakt af det kongl. Finants=Collegii Skrivelse den 28. April e.a. angaaende Slave=Handelen” som er dateret 15. oktober 1787 skrev den vestindiske regering bl.a “ Men hvad i sær har maattet giöre Salget af Negere ufordelagtigt på St. Croix, er den af den Kongelige Guineisek handels Direktion, under 17. april 1781 givne ordre!! At af de 4 da til St. Croix forventede skibe RIO VOLTA, ACRA, CHRISTIANSBORG og FREDENSBORG , ei maatte sælges flere negere paa St. Croix, end at der af hver Ladning blev 250 a 300 af de beste tilbage, hvilke skulle sendes til St. Thomas, for der at forhandles, eller efter Omstændighederne videre derfra at forsendes, hvilke Forholds Ordre med senere Skrivelser fra Velbemeldte Direktion 3. September 1781 og 26. marts 1782, ikke alene blev igientaget, men endog gjort til almindelig Regel. – Enhver som kiender det allermindste til Negerhandelen, ved: at naar man af en cargaison på 400 å 450 negere udsöger 250 til 300 af de beste, maa

59 Jydes oplevelser p. 467.

60 Hyde 1953 p. 372.

61 Generaltoldkammeret nr. 424.

resten blive noget usselt og kan ei paa 50 pct. nær være saa meget værd som de udsögte.”⁶²

Med denne skrivelse ramte den vestindiske regering ned i et centralt problem. For hvis den danske slavehandel skulle have en chance for bare at løbe rundt økonomisk, så indebar det, at slaverne skulle afsættes, der hvor man fik en betydeligt bedre pris for dem. Det var ikke muligt på de danske øer, og derfor var man tvunget til i stigende grad at afsætte slaverne der hvor priserne var bedre som f. eks. på de franske øer. Men dermed opgav man også det, der var grundideen med den danske slavehandel: nemlig at holde de danske øer forsynet med det fornødne antal slaver, der kunne producere noget sukker. Årsagen til, at Danmark havde handelsstationer på Guineakysten, øer i Vestindien og under store vanskeligheder og økonomiske tab opretholdt en slavehandel, var jo at opretholde sukkerproduktionen på de danske øer i Vestindien.

Besætningerne

En anden svaghed ved slaveskibene, som kommissionerne ikke kom ind på, var skibenes besætninger og deres størrelse. Slaveskibe havde nemlig meget store besætninger, og de var derfor det, man i dag ville betegne som meget løntunge.

At slaveskibe havde en større besætning, var der flere grunde til. Dels skulle besætningen være stor nok til at nedkæmpe et evt. slaveoprør, men dertil kom også, at der gerne med den lange rejse, de mange tropesygdom-

me, og andre strabadser, man mødte på vejen, skulle være besætningsmedlemmer nok til at sejle skibet hjem. Det var nemlig ikke risikofrit at sejle med et slaveskib, langt fra. Hvis vi tager de skibe, vi har kendskab til fra Østersøisk-guineisk Selskab, så udmønstrede selskabet på 38 rejser i alt 1.685 søfolk. Af dem omkom de 680, hvilket vil sige, at man ved en slaverejse måtte beregne, at ca. 40 % af besætningen, mere end dobbelt så mange som af slaverne, ville omkomme under rejsen.

40 % af besætningen! 19 % af slaverne! De menneskelige omkostninger for dem, der overlevede, for enten at fortsætte tilværelsen som slave på en sukkerplantage eller som fysisk nedbrudt tigger i en Europæisk havneby, var, taget i betragtning at sukker ikke var en livsnødvendighed, enorme. Læg dertil de økonomiske omkostninger og tab, det stigende moralske dilemma ved at opretholde slavehandel og slaveri, og man begynder så småt at få forståelse for udviklingen af sukkerroen. Selv om det mere var Fastlandsspærringen under Napoleonskrigene, end moralske problemer vedr. slaver og søfolk, der for alvor satte skub i den udvikling.

De Østersøisk-guineiske Entreprenører

På generalforsamlingen 28. august 1786 var det blevet bestemt at fortsætte Østersøisk-guineisk Selskab, men uagtet den beslutning gik Schimmelmänn året efter alligevel ind for en anden løsning. Hvad der var årsagen til, at han skiftede mening, ved vi ikke, men måske har det været kommissionens indberetning af 4. juni 1787, hvori de fremhævede fordelene

62 Generaltoldkammeret 426.

ved den "particulære" handel. I ugerne efter gik Schimmelmänn i forhandlinger med den københavnske storkøbmand Frederick de Coninck om at overtage den danske slavehandel, og den 11. august 1787 blev der sluttet en aftale mellem firmaet de Coninck & Reiersen samt de Conincks svigersøn William Pingel.

De Coninck selv holdt sig i baggrunden, og officielt blev det nye kompagni ledet af William Pingel, Josef Meyer og Jeppe Prætorius. Da William Pingel døde i 1789 blev hans plads overtaget af Christian Wilhelm Duntzfelt, en anden af de Conincks svigersønner.

Det ny kompagni, De Østersøisk-guineiske Entreprenører som det blev kaldt, overtog resterne af Østersøisk-guineisk Selskab med aktiver, passiver og, som navnet indikerer, de gamle forpligtigelser i både øst og vest.⁶³ Prisen var 163.310 rdl., hvad svarede til 2.333 aktier til kurs 70. De indbetalte 163.310 rdl. var dog også udbetaling på Østersøisk-guineisk Selskabs resterende 9.000 aktier, og dermed havde entreprenørerne overtaget alle de 11.333 aktier, der var tilbage i det gamle selskab. Til afbetaling og forrentning af de resterende 9.000 aktier til kurs 70, i alt 630.000 rdl., forpligtigede entreprenørerne sig til at betale 37.800 rdl. om året over 28 år.

Østersøisk-guineisk Selskabs forpligtigelser indenfor kornhandel blev fortsat mod et årligt statstilskud på 5.000 rdl. Til forternes drift på Guineakysten betalte staten fremover 30.000 rdl., hvilket var en lille stigning på 5.000 rdl. Lånet på de 400.000 rdl., Østersøisk-guineisk

Selskab skyldte til Kurantbanken, blev overtaget af det ny selskab, men renter og assurance ville blive godtgjort af kongen, medens et andet skyldigt beløb på 250.000 rdl. kunne afvikles mod en kontant indbetaling på kun 84.000 rdl. inden for de næste tre år. Majestæten slap dermed af med Østersøisk-guineisk Selskab, hvor meget han tabte er usikkert, men tallet ca. 2 mill. rdl. har været nævnt.⁶⁴ Til gengæld overtog de nye ejere 37 skibe med en samlet tonnage på ca. 7000 tons. Det var mere end det dobbelte af den tonnage, Østersøisk-guineisk Selskab i 1781 havde overtaget, og det til en betydelig højere pris. Dertil kom alle Østersøisk-guineiske Selskabs ejendomme med fire pakhuse, kajnlæg og skibsværft. Det ene pakhus, Kornørringspakhuset, blev solgt kort tid efter overtagelsen, salgsprisen var 80.000 rdl., og indtægten fra salget blev, sammen med 4.000 rdl. der kontant blev lagt oveni, indbetalt til Kurantbanken, og så var ifølge aftalen lånet på de 250.000 betalt ud. I det hele taget overtog entreprenørerne nok det nedlagte selskabs ejendele noget billigt. Året før lukningen havde der således endnu i Østersøisk-guineisk Selskab været værdier for 953.333 rdl., hvoraf faste ejendomme tegnede sig for de 481.000 rdl. Fordelt på 11.333 aktier gav det en værdi af 84 rdl. pr. aktie, men de Østersøisk-guineiske Entreprenører overtog det hele for 70 rdl. pr. aktie.⁶⁵

Også Schimmelmänn var med i det nye selskab, ikke officielt, men han købte en andel på

63 Nathanson 1836 p. 547.

64 Klem 1970 p. 49, Werner 1927 p. 18.

65 Nathanson 1836 p. 547.



På Ghanas kyst ved byen Osu, tæt ved hovedstaden Accra, ligger endnu det danske hovedfort Christiansborg. Det første fort blev opført i 1661 efter aftale mellem de danske på Guineakysten og kongen af Accra. I årene efter gik fortet tabt for danskerne, men fra 1694 og frem til 1850, hvor de danske forter og handelsloger på kysten blev overtaget af England, var fortet i dansk besiddelse. Fortet blev igennem årene meget forandret, men som det her ses, giver det et godt indtryk af, hvordan de europæiske slaveforter lå placeret, som en række hvide perler helt tæt på kysten og foran baglandets grønne bevoksning. Ombygget eller ej, over indgangs porten, der anes i centrum af billedet, sidder stadig en tavle med Christian VII monogram.

Foto: Antoft, 1963. H&S.

The main Danish fort Christiansborg still lies on the coast of Ghana in the town of Osu near the capital Accra. The first fort was built in 1661 according to an agreement between the Danes on the Guinea coast and the King of Accra. In the years that followed the Danes lost the fort, but from 1694 it was once again in Danish hands and remained so until 1850 when the Danish forts and trading stations on the coast were taken over by England.

Over the years the fort was altered, but as it is portrayed here it gives a good impression of how the European slave forts were placed, like a row of white pearls very close to the coast and in front of the green vegetation of the hinterland. Rebuilt or not there is still a plaque with Christian VII's monogram over the entry gate that can be made out in the centre of the picture.

Photo: Antoft, 1963. DMM.

24.000 rdl., der blev overført til ham fra den andel, de Coninck ejede.⁶⁶ Hvorfor Schimmelmänn fik en andel, og hvorfor det skulle holdes skjult, er usikkert, måske var det en belønning for at sikre entreprenørerne nogle betingelser, der var ikke så lidt mere fordelagtige, end dem Østersøisk-guineisk Selskab havde opnået i 1781. Det kan dog også være belønning for grundlæggende at sikre Østersøisk-guineisk Selskabs værdier til de Coninck og venner. Andre havde nemlig også været interesseret. Således handelshusene Cramer og Blachs Enke & Co., der i april 1787 havde skrevet til Schimmelmänn og tilbudt, at de gerne fremover ville stå for den danske slavehandel, uden at deres tilbud blev accepteret eller tilsyneladende overvejet.⁶⁷

De Østersøisk-guineiske entreprenører, fik som nævnt ovenfor en lang række gode skibe ud af købet, men da formålet med overtagelsen af Østersøisk-guineisk Selskab, så vidt vi i dag kan vurdere det, mere var at få fingrene i disse skibe, end det var at drive slavehandel, var det ikke mange af skibene, der blev sat ind i farten rundt om Guineakysten til Vestindien med slaver.

Kun seks slaverejser blev det til, hvoraf vi kender lasten for de fire af dem. I alt blev der på de fire rejser købt 1.347 slaver fordelt på årene 1788-89. 1.077 blev leveret for de danske handelsstationer, medens 270 blev leveret fra handelsstationer på Ovenkysten. Af de 1.347 slaver nåede de 1.081 frem til Vestindi-

en, og 536 af dem blev solgt på de danske øer, medens 545 blev solgt på andre øer, fortrinsvis, går vi ud fra, franske øer.⁶⁸

Vi kan dermed konkludere, at de Østersøisk-guineiske Entreprenører på to år kun levere 536 slaver for salg på de danske øer, og dermed var også Østersøisk-guineiske Entreprenører langt fra de 1.600 slaver om året, der var anbefalet af kommissionen af 4. juni 1787.

Slavehandelsforordningen af 1792

Problemerne såvel forsyningsmæssigt som økonomisk med at få tilført tilstrækkeligt med slaver til de danske øer i Vestindien, var dermed stadig ikke løst, da den 18. april 1791 det engelske parlament forkastede et forslag om ophævelse af slavehandelen.

Forslaget var blevet forkastet, men da der i det engelske parlament havde været mange der stemte for forslaget, der blev forkastet med 163 stemmer mod 88,⁶⁹ var der i danske regeringskredse stor tiltro til, at det ikke ville vare længe, førend England forbød slavehandelen. Det var der da også en del der tydede på, for allerede året efter i april stemte parlamentet igen om en ophævelse af slavehandelen, og her blev det med 250 stemmer for og 85 mod, vedtaget at England skulle arbejde hen imod en gradvis afskaffelse af slavehandelen måske omkring 1796.⁷⁰ Der var heller ikke meget tvivl om, at når først England havde afskaffet slavehandelen, så ville de arbejde meget energisk for at

66 Degn 1974 p. 217.

67 Johannes Bülow 75 D 4.

68 Generaltoldkammeret 424, samt Gøbel 2008 p. 252.

69 Thomas 1997 p. 524.

70 Thomas 1997 p. 528.

hindre andre europæiske lande i at fortsatte med slavehandel, og dermed ville en fortsættelse af slavehandelen føre til en større eller mindre konfrontation med England. Vi skal ikke her komme nærmere ind på det,⁷¹ men diskussionen i England medførte en lignende diskussion i Danmark, og den 16. marts 1792 udkom Forordningen om negerhandlen, hvori det i § 1 blev fastslået at: "Med Begyndelsen af aaret 1803 ville vi, at al Negerhandel for Vore Undersaatter skal ophøre paa de Afrikanske Kyster og ellers hvor den kunde finde Sted uden for Vore Besiddelser i Vestindien." Dermed havde Danmark som det første land i verden forbudt slavehandel, men for at give plantageejerne i Vestindien tid til ligesom at få fyldt lagrene op, fastslog § 2: "Imidlertid fra nu af nemlig og indtil Udgangen af Aaret 1802, maae det være tilladt for alle Nationer uden Forskiel og under alle Flag at indføre Negre og Negerinder fra Kysten til vore Vestindiske Øer".⁷²

Forordningen medførte altså ikke et øjeblikkeligt stop for den danske slavehandel, idet forbuddet blev udskudt, indtil man havde fået sat antallet af neger-slaver på St. Croix op fra 21.847 til de ca. 30-45.000, man mente, der skulle til, førend øens slavebefolkning kunne holde sig selv ved lige via et tilstrækkeligt stort fødselstal.⁷³ Det kan derfor også kon-

kluderes, at det, der først og fremmest spillede ind, ikke var humanistiske overvejelser, men en blanding af økonomiske – og, set i lyset af det forventede engelske forbud, udenrigspolitiske overvejelser, der styrede beslutningerne i Danmark.⁷⁴ Så den danske slavehandel fortsatte, og fra 1793 og frem til 1802 kan vi da også nævne ca. 120 danske slaveskibe. Af dem kom de 69 fra Vestindien, 26 fra Hertugdømmerne, 23 fra København, et kom fra Ringkøbing og to fra Norge. Af tallene fremgår det, at København nu havde mistet sin centrale placering inden for den danske slavehandel og at flere skibe nu afgik fra hertugdømmerne, ikke mindst Altona. Størsteparten af skibene, næsten 58 %, kom dog fra Vestindien, hvilket kunne tyde på, at de vestindiske plantageejere var blevet trætte af at vente på, at slavehandlere fra København skulle kunne løse deres forsyningsproblemer, så derfor tog de nu selv i højere grad ansvaret for at få leveret det tilstrækkelige antal slaver.⁷⁵

Efter 1802 skulle det så være forbudt danske skibe at sejle med slaver – sådan da – for vi har oplysninger om ca. 30 danske slaveskibe fra årene 1803-1807. Af københavnske redere, der i denne periode gjorde sig i slavehandel, kan vi bl.a. nævne J. Lind reder for slaveskibene MARTHA MAGDALENE, der sejlede slaver fra Guinea til Vestindien i både 1803 og 1804, samt slaveskibet CHRISTIANSBORG, der fik søpas for en rejse rundt om Guinea til

71 For en mere udførlig gennemgang af ophævelsen af den danske slavehandel se f.eks. Gøbel 2008 og Green-Pedersen 1979.

72 Gøbel 2008 p. 304.

73 Green-Pedersen 1979 p. 406.

74 Green-Pedersen 1983 p. 61.

75 Kommercekollegiet 1851 og 1852.

Vestindien så sent som den 17. februar 1806.⁷⁶ I alt er det blevet anslået, at for perioden 1793 til 1806, dvs. i den periode, der ligger efter, at vi i 1802 sådan da havde afskaffet slavehandelen, afskibede dansk indregistrerede skibe ca. 30.000 slaver fra Guineakysten.⁷⁷

Ude i Europa rasede på samme tid Napoleonskrigene, og en efter en blev Englands forbundsfæller i Kontinentaleuropa slået af de franske styrker. I takt med at det skete, og England blev ladet alene tilbage uden forbundsfæller, skiftede debatten om et forbud mod slavehandel karakter, fra at være et spørgsmål om humanisme og økonomi, til i højere grad at være et led i krigen mod Frankrig. Et spørgsmål om via et forbud at få revet økonomien væk under det franske kolonirige i Vestindien og den store franske import af sukker, der

76 Hernæs 1998 p. 269-282.

77 Hernæs 1998 p. 225 samt 282.

skete via billige neutrale skibe som f.eks. de danske, der i modsætning til de engelske handelsskibe, ikke skulle beskyttes mod fjendtlige kapere. Det hjalp! I 1807 vedtog parlamentet en lov, der forbød engelsk slavehandel fra 1. januar 1808, men før det, og som en optakt til den endelige lov, vedtog parlamentet i 1806 "The Foreign Slave Trade Bill", der forbød alle englændere at levere slaver til andre landes øer i Vestindien. Forbuddet gjaldt også øer, der på grund af krigen, var besat af Englænderne,⁷⁸ og det var lige, hvad det skete. Juledag 1807 blev St. Croix, St. Thomas og St. Jan besat af England. De danske øer blev dermed underlagt loven af 1806, og dermed sikrede englænderen, at det danske forbud, der skulle have været gældende siden 1802, endelig blev gennemført – så bedre var vi heller ikke!

78 Blackburn 2000 p. 309.

UPUBLICEREDE KILDER

Rigsarkivet

Finanskollegiet: Generalbalance Østersøisk-guineiske Handelsselskabs ejendele 1787-1787 nr. 1107.

Generaltoldkammeret: Ældre del, Vestindisk-guineisk renteskriverkontor: Dokumenter vedr. Kommissionen for Negerhandelens bedre indretning. Nr. 424.

Generaltoldkammeret: Ældre del, Vestindisk-guineisk renteskriverkontor: Negerhandelens afskaffelse betræffende (1788-1847) nr. 426.

Generaltoldkammeret: Ældre del, Vestindisk-guineisk renteskriverkontor: Schimmelmanske papirer nr. 412

Generaltoldkammeret: Ældre del. Vestindisk guineisk renteskriverskontor.

Guineiske uafgjorte sager nr. 1037.

Guineisk Kompagni. Skibsprotokoller, snoven ELEONORA 1772-1774. Nr. 116 .

Kommercekollegiet, Søpaskontoret: Algierske pasprotokoller 1778-1848. nr. 1186-1187-1188-1189-1190 samt 1850-1851-1852-1853.

Skatkammeret, sekretariatet: Korrespondordnede journalsager. Direktionerne for den islandske handel m.fl. nr. 149.

Sorø Akademis Bibliotek

Johan Bülow's papirer.

LITTERATURLISTE

Blackburn, Robin, 2000: "The Overthrow of Colonial Slavery 1776-1848". London.

Bobé, Louis, 1918: "Baron Henrik Bolten". In: Historiske Meddelelser om København. København.

Bruun, Carl, 1901: "Kjøbenhavn". Bind 3. København.

Christensen, Villads Chr., 1896-98: In: "En jydsk oplevelser." Samlinger til jydsk historie og topografi. 3. række, 1. bind.

Degn, Ole, 1974: "Die Schimmelmans im atlantischen Dreieckshandel". Neumünster.

Faber, Tobias, 1989: "Frederiksstaden og Nyhavn. København før og nu – og aldrig". Bind 6. København.

Feldbæk, Ole, 1986: "Danske Handelskompagnier 1616-1843. Oktrojer og interne Ledelsesregler." København.

Feldbæk, Ole, 1997: "Storhandelens tid" In: Dansk Søfartshistorie 1720-1814. Bind 3. København.

Friis, Astrid & Glamann, Kristof, 1958: "A History of Prices and Wages in Denmark, 1660-1800", Vol. 1. København.

Green-Pedersen, Sv. E., 1973: "Om forholdene på danske slaveskibe med særligt henblik på dødeligheden 1777-89." In: Handels- og Søfartsmuseets årbog 1973.

Green-Pedersen, Sv. E., 1979: "The Economic Considerations behind the Danish Abolition of the Negro Slave Trade." In: Gemery, Henry A. & Hogendorn, Jan S. ed.: The Uncommon Market. New York.

Green-Pedersen, Sv. E., 1983: "Danske-vestindisk slavehandel og dens ophævelse. Konklusioner efter udenlandske arkiv- og biblioteksstudier." In: Festskrift til Kristof Glamann. København.

Green-Pedersen, Sv. E., 2006: "The Scope and Structure of the Danish Slave Trade". In: Jeremy Black, (ed.): The Atlantic Slave trade. Vol. III. London.

Gøbel, Erik, 1982: "Dansk sejlads på Vestindien og Guinea 1671-1807". Handels- og Søfartsmuseets årbog.

Gøbel, Erik 2008: "Det danske slavehandelsforbud 1792". København.

Hages Haandbog I Handelsvidenskab, 1918. København.

Harbou, H.W, 1900. "Skibskaptajn og Grosserer Jens Jensen Bergs Selvbiografi". In: Personal Historisk Tidsskrift 4. rk. 3. bind. København.

Hernæs, Per O., 1998: "Slaves, Danes and African Coast Society". Trondheim.

- Hyde, Francis E., Bradbury, Parkinson B. and Marriner, Sheila, 1953: "The Nature and Profitability of the Liverpool Slave Trade." In : Economic History Review. Vol. 5.
- Justesen, Ole and Feldbæk, Ole, 1980: "Kolonierne I Asen og Afrika". København
- Justesen, Ole, 2010: "Afrika i Danmark, Danmark i Ghana" København.
- Klem, Knud, 1970: "Det kgl. Oktr. Østersøisk-guineiske Handelsselskab." In: Handels- og Søfartsmuseets årbog 1970.
- Klem, Knud, 1985: "Skibsbyggeriet i Danmark og hertugdømmerne i 1700 årene." Bind 1-2. København.
- Lauring, Kåre, 1996: "Kinahandelen – et spørgsmål om finansiering". In: Søfart, politik og identitet tilegnet Ole Feldbæk. København.
- Lauring, Kåre, 1998: "Sømand, købmand og supercargo". Søhistoriske Skrifter XX. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.
- Lauring, Kåre, 2010: "Dansk Slavehandel – en underskudsforretning." In: Handels- og Søfartsmuseets årbog 2010.
- Nathanson, M.L., 1836: "Historisk statistisk Fremstilling af Danmarks National og Stats Huusholdning. København.
- Nørgaard, Georg, 1986: "Guldkysten". København.
- Rasch, A. A. & Sveistrup P. P., 1948: "Asiatisk kompagni i den florissante periode 1772-1792" København.
- Schlegel, Joh. Frederik Wilhelm, 1793. "Statistisk Beskrivelse af de fornemste europæiske Stater". København.
- Schovelin, Jul., 1899: "Fra den danske handels Empire" Bind 1-2. København
- Sutton, Jean, 2000: "Lords of the East". London.
- Taylor, Eric Robert, 2006: "If we must Die". Louisiana.
- Thomas, Hugh, 1997: "The Slave Trade". London.
- Werner, Johannes, 1927: "Christian Wilhelm Duntzfelt." København.

From loss to prohibition The Danish slave trade 1781-1807

SUMMARY

In 1776, after great losses, the Danish Guinea Company had to give up its monopoly in the Danish slave trade and return the administration of the Danish forts and trading stations to the king. Then in 1781 the Danish slave trade was taken over by a new company.

The new company was given a 30 year charter, and in that period the company was not only supposed to take responsibility for the Danish slave trade but also to ensure that Copenhagen became the centre for trade in and out of the Baltic, a fact which the company's name bears witness to: the Baltic-Guinea Trading Company.

The company was intended to be a private enterprise, but in order to get the company started the Danish state contributed the entire start capital of 3 million rix-dollars. The capital was, however, not paid in cash but instead consisted of 37 ships, quays, dockyards and warehouses in Copenhagen harbour which were transferred to the company. After deducting the value of all these properties and ships the Danish state paid the remaining 1,381,675 rix-dollars. The 3 million rix-dollars was then sold in shares of 100 rix-dollars. As a further form of subsidy the state purchased 10,000 of these shares, while the rest were sold to private shareholders.

On top of the state subsidy the company also profited from the economic boom which the American War of Independence (1775-83) had created for Denmark as a neutral nation and for its international trade. As regards the slave trade to the West Indies this consisted for the most part in the shipping of slaves from the Guinea coast to the French islands in the West Indies and the transport of sugar on the return trip home to Europe.

With the ending of the war in 1783 the period of prosperity was over. Merchant ships from the warring nations returned to the oceans of the world, and all that was left for the Baltic-Guinea Trading Company was its

original main task and the real reason for the establishment of the company, which was the transport of slaves from the Danish trading posts on the Guinea coast to the Danish West Indian islands. The Danish islands needed a supply of 1,600 slaves a year, but it soon transpired that the Baltic-Guinea Trading Company was not capable of delivering that many. The problem in the first place was on the Guinea coast where the Danish trading posts could only supply 52 % of the slaves that the company purchased, while the rest had to be purchased outside the Danish establishments. The problem continued in the West Indies, where only 30 % of the company's slaves were sold to the Danish islands because prices were higher on the French islands. Several other unfortunate circumstances occurred, and coupled with the poor economy after the ending of the war, this resulted in a large deficit for the company. So in 1787 the company returned all the rights in the Danish slave trade to the King. The right to run the Danish slave trade was then handed over to a group of Copenhagen merchants under the leadership of Friderick de Coninck, who took over the company's business obligations, the quays in Copenhagen harbour as well as the company's many ships. It was probably the latter that interested the new owners the most, since they only fitted out 6 of the ships as slave ships while they put the remainder into service on other routes.

In 1792 the Danish government then adopted a proposal to abolish the slave trade, but in order to give the plantation owners on the Danish islands in the West Indies time to ship sufficient slaves to the islands, the prohibition was not to take effect until 1st January 1803.

In the intervening years a further 120 Danish-registered slave ships were fitted out, but whereas Copenhagen had previously been the port of disembarkation,

most of the ships were now fitted out from the Danish islands in the West Indies and from ports in Northern and Southern Slesvig with Altona as the main port.

The Danish slave trade was supposed to be brought to a close in 1802, but things worked out differently, be-

cause we have knowledge of approximately 30 Danish slave ships from the period 1802-07, and in actual fact the Danish slave trade was not brought to a close until Christmas Day 1807, when the islands were occupied by Britain.