



tidsskrift.dk

Caracas-spekulationen 1782-1783

DANSK NEUTRALITETSUDNYTTELSE

UNDER DEN AMERIKANSKE FRIHEDSKRIG

Historisk Tidsskrift, Bind 12. række, 6 (1973)

Link til pdf:

http://img.kb.dk/tidsskriftdk/pdf/hto/hto_12rk_0006-PDF/hto_12rk_0006_78490.pdf

Link til webside:

<http://tidsskrift.dk/visning.jsp?markup=&print=no&id=78490>

pdf genereret den : 28/5-2008

Caracas-spekulationen 1782-1783

DANSK NEUTRALITETSUDNYTTELSE UNDER DEN AMERIKANSKE FRIHEDSKRIG

AF

OLE FELDBÆK

DEN såkaldte florissante handelsperiode var i vid udstrækning baseret på en omfattende og overvejende med held gennemført dansk udnyttelse af neutralitetskonjunkturerne. Monarkiets købmænd og redere opererede under stormagtskrigene i europæiske farvande, i Vestindien og i Syd- og Sydøstasien; det var samtiden bekendt, at ikke alle disse aktiviteter repræsenterede dansk handel og dansk kapital; og regeringen i København demonstrerede ved flere lejligheder både vilje og evne til at støtte endda ret vidtgående former for neutralitetsudnyttelse.

I sine bevidste forsøg på gennem lovgivning, administration og aktiv udenrigspolitik at fremme den økonomiske vækst inden for monarkiets søfart og handel og i den forbindelse samtidig forbedre betalingsbalancen over for udlandet udviste regeringens politik iøjnefaldende lighedspunkter med en moderne erhvervspolitik. Mindre i overensstemmelse med moderne normer virker det derimod, at opfattelsen af grænsen imellem på den ene side politisk og administrativt ansvar og på den anden side privatøkonomiske interesser i den førte politik var langt mindre klar, sammenlignet med idag. Det danske og udenlandske materiale refererer således ikke sjældent til, at medlemmer af kongefamilien og hoffet samt ministre og højtstående embedsmænd gennem deres engagement i økonomiske foretagender og transaktioner privat tog del i aktiviteter, der for en dels vedkommende tenderede mod at overskride grænsen for samtidens i sig selv ret rummelige neutralitetsopfattelse. Dette engagement kunne have form af lukrative direktionsposter i private og semistatslige handelskompagnier, i aktiebesiddelser i disse, i

ledelsen af statsinstitutioner, der direkte tog del i handelen, samt endelig i egentlige investeringer i private handels ekspeditioner, hvis heldige gennemførelse ikke sjældent var afhængig af regeringens og administrationens velvilje og aktive støtte.

Sådanne aktiviteter kunne lejlighedsvis ikke undgå at bringe de pågældende i situationer, hvor et fuldstændigt sammenfald imellem statens og deres egne interesser ikke var muligt. På det udenrigspolitiske plan kunne dette således medføre, at beslutninger blev truffet ikke alene udfra hensynet til statens tarv, men også under påvirkning af personlige interessehensyn.

Under den amerikanske frihedskrig var den engelske envoyé i København overordentlig opmærksom på denne problematik. Morton Eden, der gennem sine personlige bekendtskaber med de styrende synes at have været bedre orienteret end de fleste af sine kolleger ved det danske hof, gjorde sig store anstrengelser for at skaffe sin regering informationer om disse aktiviteter; og ved krigens slutning mente han at kunne give følgende karakteristik af de styrende:

their sole view is to enrich themselves and for the better accomplishing of their plan they have the Queen Dowager and her son to embark with them in all their commercial speculations. Their profits are immense and that they may continue, their highest wish is to see the war protracted.¹

I sagens natur ville dispositioner, der efter samtidens opfattelse repræsenterede misbrug af politisk eller administrativ indflydelse, fra starten være omgærdet med diskretion. Morton Eden og andre iagttagere formåede da heller ikke at forelægge egentlige beviser for deres formodninger om sådanne interessekonflikter; og historikeren befinder sig stort set i den samme situation. Mens det ikke sjældent er muligt at demonstrere en privatøkonomisk interesse i neutralitetsudnyttelsen hos en række ministre og højtstående embedsmænd, så er det normalt ikke muligt at dokumentere, at vedkommende i deres politiske og administrative dispositioner utvetydigt har ladet sig lede – helt eller delvist – af private økonomiske hensyn.

At de styrende i adskillige tilfælde har haft privatøkonomiske interesser i en dansk udnyttelse af neutralitetskonjunkturerne, er imidlertid ubestrideligt; og en kortlægning af disse interesser og deres omfang vil derfor i sig selv have betydning for forståelsen af den danske uden-

¹ Morton Eden 27. april 1782 i kode t. Lord Stormont. Foreign Office. Denmark. 22:3. Danicafilm. Samtlige citerede arkivalier og film beror i Rigsarkivet, København.

rigs- og handelspolitik under det 18. århundredes stormagtskrige. Det følgende eksempel på statslige og private interesser i en udnyttelse af neutralitetskonjunkturerne – i form af handel på den spanske koloni Caracas – skal derfor ses som et bidrag til en sådan kortlægning. Historikeren kan normalt ikke forvente at finde meget materiale til belysning af denne problematik; og behandlingen af den isolerede transaktion skyldes netop, at den undtagelsesvist har efterladt sig et vist – omend beskedent – materiale.

IGENNEM det 18. århundrede var de økonomiske bånd imellem de europæiske stater og deres kolonier blevet knyttet stedse tættere. I fredstid søgte staterne gennem et lukket 'merkantilistisk' system at binde koloniernes økonomi til deres egen; og en afskæring af disse forbindelser under en krig ville derfor mere og mere føleligt ramme en europæisk magt. Økonomisk krigsførelse blev derfor taget i anvendelse med voksende konsekvens og intensitet, for foreløbig at kulminere under Napoleonskrigene.

De neutrale søfartsnationer havde på deres side en udtalt interesse i at udnytte det tomrum i såvel den europæiske som den oversøiske handel, som krigen havde skabt. En sådan udnyttelse af neutraliteten kunne normalt realiseres, idet de magter, der var svagest til søs, generelt var villige til under krigen at liberalisere deres 'merkantilistiske' system, i den hensigt at kunne vedligeholde forbindelsen med deres kolonier ved hjælp af neutral tonnage. Af samme årsag rummede enhver af århundredets krige derfor en konflikt imellem de neutrale søfartsnationer og den krigsførende stormagt – normalt England – der besad herredømmet til søs; og i denne konflikt havde den engelske regering en vital interesse i at forhindre, at de neutrale eliminerede virkningerne af Englands militære operationer og økonomiske krigsførelse.

Som neutral søfartsnation var det danske monarki regelmæssigt part i en sådan konflikt med England; og den krigsførende og den neutrale regerings indbyrdes divergerende fortolkning af traktater og folkeret udelukkede en egentlig retlig løsning på problemerne omkring parternes rettigheder og forpligtelser. Konflikten imellem de to hoffer blev ganske vist udkæmpet med argumenter hentede fra traktater og folkeret. Begge parter var imidlertid fuldt på det rene med, at disse retlige argumenter i realiteten dækkede over en dybtgående interessekonflikt, hvis udfald ville afhænge af den politiske og militære udvikling, og som i sidste instans ville blive afgjort af magt, snarere end af ret.

Allerede ved udbruddet af kolonikrigen 1755–1763 havde England som sin principielle opfattelse formuleret 'the Rule of 1756', ifølge hvilken neutrale ikke var berettiget til at besejle og handle på krigsførende magters kolonier, hvortil de ikke i fredstid havde adgang.

Som andre neutrale søfartsnationer havde Danmark vægret sig ved at akceptere denne ensidige deklaration. Grundlæggende baserede den danske regering sin neutralitetsopfattelse på den dansk-engelske traktat af 1670, der – omend vagt formuleret – ikke indeholdt et forbud mod en sådan handel, sålænge det ikke drejede sig om handel med krigskontrabande. Under kolonikrigen havde England imidlertid været tilstrækkelig stærkt til effektivt at kunne håndhæve 'the Rule of 1756'. Den danske regering havde derfor reelt måttet akkviescere herved; og den havde ligeledes de facto måttet opgive sin på en dansk fortolkning af folkeretten baserede påstand om, at neutrale havde ret til at transportere gods tilhørende de krigsførende magters undersåtter.

På det principielle plan havde Danmark imidlertid på intet tidspunkt givet afkald på sine påståede rettigheder; og ved krigsudbruddet i 1778 stod det klart, at kun den politiske og militære udvikling kunne afgøre, hvorvidt de danske synspunkter denne gang ville kunne realiseres.²

Fra at være et isoleret opgør imellem England og dets amerikanske kolonier udviklede konflikten sig til en storkrig imellem de europæiske magter. I foråret 1778 gik Frankrig ind i krigen mod England; i efteråret 1779 fulgte Spanien efter; og ved juletid 1780 blev endelig Nederlandene tvunget ind i krigen på de bourbonske magters side. Under de første krigsår havde den store handels- og fragtnation Nederlandene overtaget den største del af den handel og transport, som Frankrig og Spanien ikke selv formåede at videreføre og beskytte. Det danske monarki havde – ligesom de øvrige neutrale søfartsnationer – også kunnet lukrere af konjunkturerne i de første krigsår; men først med Nederlandenes indtræden i krigen indledtes de egentlige højkonjunkturer for dansk søfart og handel.

For Spanien betød krigen med England en delvis afbrydelse af den spanske kolonihandel, idet Spanien kun i begrænset omfang var i stand til at yde denne handel effektiv konvoj. I de første krigsår havde skibe

² Den danske udenrigs- og handelspolitik under den amerikanske frihedskrig: se her og i det følgende Ole Feldbæk: *Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778–1783. Studier i regeringens prioritering af politiske og økonomiske interesser*. København 1971.

under nederlandsk flag formidlet en del af forbindelsen imellem Europa og de spanske kolonier i Amerika. Efter Nederlandenes indtræden i krigen måtte spanierne imidlertid se sig om efter andre neutrale kanaler; og den øgede spanske efterspørgsel – ligesom den tilsvarende franske og nederlandske – efter neutral dansk tonnage dannede grundlaget for højkonjunkturerne i 1781 og 1782 for de danske købmænd og redere.

Blandt de spanske kolonier i Amerika blev Caracas – det nuværende Venezuela – hårdt ramt af krigen, idet den spanske regering måtte koncentrere sine begrænsede konvojressourcer om den vitale forbindelse med Mexico og Cuba.

Caracas var formelt en provins under vice-kongen over Nueva Granada; men fra 1777 var provinsen blevet styret af en i realiteten selvstændig generalkaptajn. Som så mange andre oversøiske områder, der havde været mål for en europæisk ekspansion, blev Caracas administreret af et semistatsligt handelskompagni med vidtstrakte administrative beføjelser og med monopol på al handel til og fra provinsen. Under *Compañia Guipuzcoana de Caracas* (1728-1785) havde provinsen oplevet en økonomisk blomstringsperiode, hvorunder store mængder tobak, kakao, indigo, sukker og huder fra havnebyen la Guayra var blevet ført til det europæiske marked.

Det var derfor Caracas-kompagniets direktion i Madrid, der efter Nederlandenes indtræden i krigen stod over for problemet, hvorledes kolonien kunne blive forsynet med de nødvendige europæiske varer og – især – hvorledes de ophobede lagre i la Guayra kunne finde en vej til Europa. En del af transporten søgtes gennemført under dansk flag; og de nøjere bestemmelser for transportens afvikling blev formuleret i den kontrakt, som Caracas-kompagniet i maj 1782 indgik med Det kongeligt oktrojerede danske, norske, slesvigske og holstenske forenede Handels- og Kanalkompagni.³

VED Kanalkompagniets oprettelse den 10. maj 1782 indgik blandt dets mange aktiver en kontrakt, undertegnet 5. marts samme år imellem på den ene side Caracas-kompagniet repræsenteret ved dets Hamborg-forbindelse, huset Peter Boué und Söhne, og på den anden side af den danske kommerceminister, greve Heinrich Ernst Schimmelmann.

³ Handels- og Kanalkompagniet er blevet behandlet i monografisk form i et speciale til skoleembedseksamen ved Aarhus Universitet, indleveret i august 1968. Forfatteren, Anders Nygaard Andersen, har her foretaget en omfattende og veldokumenteret undersøgelse af kompagniets mangfoldige aktiviteter; s. 54-56 findes en – alene på kompagniets arkiv baseret – redegørelse for Caracas-spekulationen.

Kontrakten synes ikke at være bevaret; men dens væsentligste bestemmelser lader sig dog rekonstruere.⁴

Formålet med kontrakten var at ekspedere tre danske skibe til Caracas, hvorfra de skulle returnere med ladninger, det ene til Hamborg og de to andre til Cadiz.⁵ Det synes at have været aftalt, at de udsendte ladninger – hvoraf den ene leveredes af Peter Boué und Söhne i Hamborg, og de to andre af huset Cayla, Solier, Cabanes, Jugla & Co. i Cadiz – tilsammen skulle repræsentere en bestemt fakturaværdi; og i Caracas skulle de tre skibe modtage returladning til en værdi af dette beløb med et tillæg på 50% som godtgørelse for fragt og assurance.⁶ Den ene af returladningerne skulle leveres til huset i Hamborg og de to andre til huset i Cadiz; og som betaling skulle Kanalkompagniet modtage returladningernes fakturaværdi med et tillæg på 50% avance.⁷ Caracas-kompagniet skulle selv svare alle afgifter til den spanske krone; betalingen for de hjembragte ladninger skulle forfalde med en trediedel af beløbet 30 dage efter afleveringen til de respektive huse, og resten i veksler på 90 dages sigt; og for at forebygge uoverensstemmelser over valutakurser blev det fastsat, at en spansk peso duro eller piaster skulle regnes lig med to mark Hamborgsk banco.⁸

Kontraktens baggrund kan spores tilbage til det tidlige forår 1781. I begyndelsen af marts havde spanske købmænd henvendt sig til den danske konsul i Cadiz, Philippe Walsh, for at undersøge mulighederne for at fragte danske skibe fra Cadiz til St. Thomas, hvorfra de med Caracas-produkter skulle returnere til København eller Altona.⁹ Den danske regering viste sig åbenlyst interesseret i at deltage i den spanske kolonihandel; og gennem 1781 forsynede Walsh derfor Kommerce-

⁴ Kontraktens datering: Administrationen i København 6. juli 1784 t. Peter Boué und Söhne. Handels- og Kanalkompagniets arkiv. Kopibøger over administrationens udenbys bortgående breve. I det følgende citeret: Udg. breve. Hvor intet andet anføres, beror de i det følgende citerede arkivalier i Handels- og Kanalkompagniets arkiv.

⁵ Direktionens deliberationsprotokol 3. april 1783; administrationen 24. juni 1782 t. H. L. E. Schimmelmänn, St. Thomas, og 28. okt. 1783 t. J. Heitmann, Cadiz. Udg. breve. Oprindeligt synes alle tre skibe at have skullet returnere til Cadiz; jvfr. administrationen 6. juli 1782 t. J. L. Heitmann, Cadiz. Ibid.

⁶ Administrationen 6. aug. 1782 samt 10. maj og 26. aug. 1783 t. J. Heitmann, Cadiz. Ibid.

⁷ Administrationen 10. maj, 26. aug. og 28. okt. 1783 t. J. Heitmann, Cadiz. Ibid. Direktionens deliberationsprotokol 3. april 1783.

⁸ Administrationen 10. maj 1783 t. J. Heitmann, Cadiz. Udg. breve.

⁹ Referat af dette – nu tabte – brev af 6. marts 1781 i Philippe Walsh 15. maj 1781 t. Kommercekollegiet. Kommercekollegiets arkiv. Konsulatsjournalsager. 1781:442.

kollegiet med så mange oplysninger om denne handel, som han formåede at fremskaffe.¹⁰

Først i sommeren 1781 – da det stod klart, at Nederlandenes medlemskab af det væbnede neutralitetsforbund ikke ville sikre det forbundets beskyttelse af nederlandske skibe mod engelske orlogsskibe og kapere – kom Caracas-kompagniet selv ind i billedet. I begyndelsen af juli forespurgte kompagniets faktor i Cadiz den danske konsul, hvorvidt kompagniet kunne fragte to danske skibe til at transportere varer fra Cadiz direkte til la Guayra. Konsul Walsh havde imidlertid foreløbig måttet svare, at det efter gældende dansk lovgivning kun var muligt at fragte skibene til St. Thomas eller St. Jan, hvorfra de måtte returnere til København eller Altona.¹¹

Herefter taber sporet af Caracas-kontrakten sig, for først at dukke op påny i begyndelsen af 1782.

Før sin død den 15. februar 1782 havde skatmester, greve Heinrich Carl Schimmelmänn ligget i forhandlinger med Caracas-kompagniet om at sende tre danske skibe til la Guayra;¹² og i begyndelsen af februar var forhandlingerne nået så vidt, at skatmesteren havde foranlediget udbetalt forskud til kaptajn A.W. de Jong på Gehejmerådinde Stemmann, et af de to Caracas-skibe, som skatmesteren lå i forhandlinger om at købe i London.¹³

Foruden at lede monarkiets finansstyrelse havde skatmesteren været dybt engageret i udnyttelsen af den danske neutralitet; og den følelse af uro, hans død efterlod blandt de styrende, er velkendt. Deres håb om, at sønnen ville formå at løfte arven, gav sig udtryk i kongens gave til Ernst Schimmelmänn umiddelbart efter faderens død, en kostbar ring med indskriften 'Merentis Patris Merenti Filio'; og den engelske envoyé, der kendte Schimmelmänn-familien personligt, tegnede i sin depeche til London et godt billede af den afdøde finanstroldmand:

¹⁰ Philippe Walsh 15. juni og 3. juli 1781 t. Kommercekollegiet. Ibid. 1781:441 og 484. Samme 21. aug. og 9. sept. 1781 t. samme. Jvfr. Kommercekollegiets arkiv. Konsulatsjournal over indkomne sager. Originalerne mangler. Endvidere Kommercekollegiet 14. april og 21. juli 1781 samt 5. jan. 1782 t. Philippe Walsh, Cadiz. Kommercekollegiets arkiv. Konsulatsjournal over ekspederede sager.

¹¹ Philippe Walsh 3. juli 1781 t. Kommercekollegiet. Kommercekollegiets arkiv. Konsulatsjournalsager. 1781:484. Den spanske faktor havde ved denne lejlighed oplyst, at kompagniet havde rettet samme forespørgsel til huset Peter Boué und Söhne i Hamborg; dette havde spurgt deres københavnske forbindelser, de Coninck & Rejersen, som allerede i april 1781 havde svaret det samme.

¹² Administrationen 24. juni 1782 t. H. L. Schimmelmänn, St. Thomas. Udg. breve.

¹³ Journal 1782-1784, under hhv. 5. og 14. februar 1782.

His loss must be most sensibly felt by this country; for to him is undoubtedly owing the present flourishing state of its commerce. His active and enterprising spirit extended to every department: & siezed every opportunity from whence advantage could be drawn.¹⁴

I foråret 1782 havde de styrende mange planer under overvejelse med henblik på en udvidelse af monarkiets handel. Skatmesteren modtog posthumt décharge for samtlige sine dispositioner i forbindelse med indkøb af fem priseskibe i London, og sønnen fik udtrykkelig ordre om at afslutte købene samt gøre skibene sejlklare. Statsbalancedirektionen blev instrueret om at lægge de fornødne penge ud, indtil kongen kunne tage sin endelige beslutning om skibenes anvendelse; og mens planerne endnu var under overvejelse, blev der påny udbetalt forskud til Caracas-ekspeditionen, denne gang til dens supercargo Johan Heitmann, ligesom kaptajn J. M. de Jong blev sendt til London for at overtage det andet Caracas-skib, Staden København.¹⁵

Under denne planlægningsfase fortsatte Ernst Schimmelmänn sin fars forhandlinger med Caracas-kompagniet; og efter at have undertegnet kontrakten den 5. marts 1782 overdrog han den til Generalmagasinet, hvorfra den ved Kanalkompagniets oprettelse den 10. maj 1782 overgik til dette.¹⁶

Straks fra oprettelsen disponerede det semistatslige Handels- og Kanalkompagni, hvis direktion omfattede monarkiets faktiske førsteminister Ove Høegh-Guldberg, finansminister Christian Ludvig Stemmann og kommerceminister Ernst Schimmelmänn, således over et fuldt færdigt projekt, hvis klare sigte var at udnytte de specielle konjunkturer til fordel for det danske og det spanske kompagni og til skade for det krigsførende England.

FORMELT havde Ernst Schimmelmänn overdraget den kontrakt, han som privatperson havde afsluttet, til det nystartede kompagni. Reelt

¹⁴ Morton Eden 16. og 23. februar 1782 t. Lord Stormont. Foreign Office. Denmark. 22:3. Danicafilm. Jvfr. også J. Schovelin: *Fra den danske handels empire*, I, København 1899, s. 257-58.

¹⁵ Kabinetsordre 20. marts 1782 t. Overskattedirektionen. Overskattedirektionens arkiv. Kongelige resolutioner, reskripter og ordrer samt direktionens forestillinger. 1780-1782. Kassebog 11. febr. 1782-21. jan. 1784; indførsler under hhv. 12. og 18. april 1782.

¹⁶ Administrationen 11. juni 1782 og 6. juli 1784 t. Peter Boué und Söhne. Udg. breve.

havde han imidlertid ikke trukket sig ud af spekulationen. Ifølge Kanalkompagniets regnskaber indskød han som sin private andel 50.000 rdl. eller knap 15% af de ialt ca. 350.000 rdl., som fra dansk side blev investeret i foretagendet.¹⁷

Hvad der ikke fremgik af Kanalkompagniets regnskaber var imidlertid, at Ernst Schimmelmänn med sit indskud på 50.000 rdl. i virkeligheden fungerede som agent for en investorgruppe, hvis sammensætning er af mere end almindelig interesse.¹⁸

Med Ernst Schimmelmänn udgjorde investorgruppen ialt tolv personer; og at den omfattede direktører og administratorer i Kanalkompagniet kan vanskeligt undre. Nok så bemærkelsesværdig er gruppen imidlertid, hvis man ser på dens politiske sammensætning. Her møder vi nemlig gehejmestatsminister Ove Høegh-Guldberg samt de to statsrådsmedlemmer H. H. Eickstedt og J. G. Moltke, i selskab med kommerceminister Ernst Schimmelmänn, finansminister C. L. Stemmann, chefen for Rentekammeret K. F. Numsen og chefen for Generaltoldkammeret C. D. Reventlow.

Af indskuddene tegnede Schimmelmänn og Reventlow sig hver for 9.500 rdl., mens Stemmann tegnede sig for 4.000, og Guldberg, Eickstedt og Numsen hver for 3.000 rdl. Til belysning af indskuddenes størrelse kan det anføres, at K. F. Numsen som 1. deputeret i Rentekammeret oppebar en normeret årsløn på 3.000 rdl.¹⁹

Der var vel intet usædvanligt i, at ministre og højtstående embedsmænd under højkonjunkturerne spekulerede privat i neutralitetsudnyttelsen. Netop i august 1782 indbød Guldberg således statsrådsmedlemmet J. O. Schack-Rathlou til at tegne aktier i »une petite société«, som hoffet på Fredensborg havde dannet med det formål at ekspedere

¹⁷ Memorial, Litra A, per ultimo december 1783 og 1784. Beløbene blev indbetalt med 25.000 rdl. 11. dec. 1782 og 25.000 rdl. 11. febr. 1783.

¹⁸ Jvfr. udateret oversigt i Ernst Schimmelmännns hånd, indlagt i Kanalkompagniets opgørelse 4. april 1785 over Schimmelmännns indskud på 50.000 rdl. i Caracas-spekulationen. Finanskollegiets arkiv. Schimmelmännnske papirer vedr. det Forenede Handels- og Kanalkompagni 1782-1784, og Kanalkompagniet og Glasmagasinet 1781-1790. Heri en erklæring underskrevet 24. aug. 1782 af Guldberg, hvori han forpligter sig til at investere 3.000 rdl., de 1.500 at indbetale 11. dec. 1782 og de 1.500 at indbetale 11. febr. 1783; en tilsvarende af C. L. Stemmann 23. aug. 1782 for 4.000 rdl. på samme vilkår. Heri endvidere originale kvitteringer underskrevet af Guldberg og af kontrollør ved Skatkammeret, A. H. Mau hhv. 22. og 19. dec. 1783 for a conto-udbetalinger af udbytte.

¹⁹ Rentekammerets arkiv. 13.1. 1660-1848. Diverse dokumenter til oplysning om personale og gagering ved Rentekammeret. Den normerede årsløn indbefatter ikke K. F. Numsens sportler samt hans lønning ved Skatkammeret.

to skibe til Vestindien.²⁰ Også disse ekspeditioner sigtede mod en neutralitetsudnyttelse, der stred mod engelske interesser; men de repræsenterede på den anden side efter alt at dømme en mere traditionel form herfor. Caracas-spekulationen derimod sigtede fra starten mod en selv efter tidens standard vidtgående neutralitetsudnyttelse; og i spekulatio- nen deltog næsten hele den gruppe, der udgjorde de egentlige poli- tiske beslutningstagere, ligesom deres indskud repræsenterede et for den enkelte betydeligt pengebeløb.

KANALKOMPAGNIET havde overtaget en næsten sejlkklar entreprise; og direktionen hastede med at få forberedelserne tilendebragt. Allerede før kompagniet officielt eksisterede, ansøgte det således om søpas for de to engelske priseskibe, Staden København og Gehejmerådinde Ste- mann, der var blevet indkøbt i London, og som nu skulle ekspederes derfra til Cadiz og videre til St. Thomas og la Guayra.²¹

Gehejmeråd von Gähler afsejlede fra Altona i begyndelsen af juli 1782; og det var symptomatisk for den diskretion, der omgærdede fore- tagendet, at kaptajn D. A. Groth ikke blev informeret om ekspeditio- nens egentlige mål. Han modtog blot en generel instruks om at gå til St. Thomas, hvor han ville modtage videre ordrer af guvernør Schim- melmann.²² Direktionen havde med omhu formuleret hans instruks og skibets øvrige papirer på en sådan måde, at St. Thomas stod anført som skibets destination, såfremt det under udrejsen skulle blive udsat for visitation. De centrale papirer vedrørende spekulatio- nen – herun- der brevene til myndighederne i Caracas samt den spanske regerings pas – blev derimod medsendt i et forseglet brev til generalmajor Schim- melmann, »damit am Bord nichts gefunden werden kann, wodurch die Destination des Schiffs bekannt könnte werden«.²³

Over for involverede myndigheder og enkeltpersoner udtrykte de sty- rende sig imidlertid tydeligere.

Den 16. maj 1782 afgik således en kabinetsordre i Guldbergs hånd til Generaltoldkammeret, der hermed formelt blev orienteret om entrepri-

²⁰ Guldberg 3. aug. 1782 t. J. O. Schack-Rathlou. Th. Thaulow & J. O. Bro Jør- gensen: J. O. Schack-Rathlous arkiv, København 1936, s. 247. For en tilsvarende in- vestering i den private danske Indienshandel i 1782, se Ole Feldbæk: *India Trade under the Danish Flag 1772-1808*, Lund 1969, s. 62.

²¹ Vestindisk forestilling 6. maj med kongelig resolution 13. maj 1782. Generaltold- kammerets arkiv.

²² Instruks for kaptajn D. A. Groth, København 25. juni 1782. Udg. breve.

²³ Administrationen 25. juni 1782 t. Peter Boué und Söhne. Udg. breve.

sen.²⁴ Kammeret blev instrueret om, at de tre skibe skulle have konvoj fra St. Thomas til la Guayra og tilbage til St. Thomas. Skønt det stred direkte imod gældende lovgivning, havde to af skibene endvidere fået tilladelse til at returnere fra St. Thomas direkte til Cadiz; og kammeret blev derfor beordret til at instruere generalguvernør Peter Clausen om at forsyne de to skibe med pas for denne etape af deres rejse.

Som entreprisens vestindiske agent fik guvernøren på St. Thomas, skatmesterens nevø, generalmajor Heinrich Ludwig Ernst Schimmelmänn, den fyldigste orientering.²⁵ Han modtog en kopi af kontrakten med Caracas-kompagniet samt orientering om alle hidtil truffede dispositioner med hensyn til skibene. Alle tre udsendte ladninger ville være konsigneret til ham; og det var kongens vilje, at skibene skulle nyde konvoj i Vestindien. Skulle det ene ankomme før de andre, skulle det alene have konvoj, »paa det ingen Tiid forsømt«; og de to andre kunne så konvojerer sammen. Hvad angik hjemrejsen, så kunne Gehejmeråd von Gähler gå uden konvoj fra St. Thomas til Altona, når blot guvernøren drog omsorg for, »at alle de ombord værende Spanske Papirer, som kunde angaa Skib og Ladning, bleve omvexlede med Danske, og alle stillede paa Handelens Administration i Kiøbenhavn«. De to andre skibe skulle derimod konvojerer hele distancen fra de danske øer til Cadiz.

DEN omhyggelige planlægning kom til at bære frugt; og sejladsen blev afviklet uden nævneværdige forhindringer.

Gehejmeråd von Gähler ankom velbeholden til St. Thomas, hvorfra det blev konvojeret den 480 miles lange distance til la Guayra af fre-gatten Møen; og under rejsen opbevarede skibschefen, kaptajn C. G. Reventlow de spanske papirer og breve, for det tilfælde at skibene skulle komme fra hinanden under en storm og Gehejmeråd von Gähler blive udsat for visitation. Fra la Guayra blev skibet konvojeret tilbage til St. Thomas, hvorfra det tiltrådte tilbagerejsen til Altona, efter at freds-præliminærerne var blevet undertegnet den 20. januar 1783. Kaptajn Groth ankom derfor uantastet til Elben, hvor han efter kompagniets ordre gik op til Hamborg og leverede sin ladning til Peter Boué und Söhne.²⁶

²⁴ Kabinetsordre 16. maj 1782 t. Generaltoldkammeret. Generaltoldkammerets arkiv. Vestindiske forestillinger og kgl. resolutioner.

²⁵ Administrationen 24. juni 1782 t. H. L. E. Schimmelmänn, St. Thomas. Ud-g. breve.

²⁶ H. L. E. Schimmelmänn, St. Thomas 14. sept. 1782, og administrationen i Altona

Gehejmerådinde Stemmann og Staden København fulgtes ad på hele rejsen. De forlod Themsens i midten af juni 1782 og ankom til Cadiz i begyndelsen af juli. Her blev skibenes afsejling forsinket helt frem til slutningen af november; og først ved nytårstid ankom de til St. Thomas. Herfra afsejlede de umiddelbart efter under konvoj af fregatten Perlen, kaptajn R. A. de Fontenay, til la Guayra, hvorfra de returnerede til Charlotte Amalie i begyndelsen af maj. På det tidspunkt havde man i Vestindien kendskab til indstillingen af krigshandlingerne den 20. januar 1783; og orlogsskibene havde modtaget ordrer om straks at gå hjem, uden at afvente handelsskibe, der måtte ønske konvoj. De to skibe tiltrådte derfor uden beskyttelse deres videre rejse fra St. Thomas til Cadiz; og den 15. juli 1783 nåede de velbeholdne deres spanske destination, hvor Cayla, Solier, Cabanes, Jugla & Co. overtog ladningerne.²⁷

Fra dansk side var transporten således blevet gennemført i overensstemmelse med de lagte planer; og alt hvad skibene kom til at mærke til krigen, havde været, at Gehejmerådinde Stemmann ved et uheld havde fået sit bovspryd skudt over af den konvojerende fregat, mens skibene lå i havnen i Charlotte Amalie.

KANALKOMPAGNIET havde selv finansieret indkøbet af de tre skibe, deres udrustning samt de tre ladninger, der var blevet indskibet i henholdsvis Altona og Cadiz; og for ladningernes vedkommende havde betalingsformen været symptomatisk for krigens begrænsede virkninger på det økonomiske liv. Det spanske handelshus, der havde udlagt pengene for Kanalkompagniet, kunne nemlig trække veksler for beløbet ikke blot på et fransk og et hollandsk handelshus, Tourton & Baur i Paris og Jacob Dull en Zoonen i Amsterdam, men endog på et engelsk hus, G. & E. Wolff i London, hvor Kanalkompagniet havde åbnet deres spanske forbindelser en kredit.²⁸

De tre skibe, der havde en samlet tonnage på omkring 500 kommerce-

16. maj 1783 t. administrationen i København. Administrationens ekstraktprotokoller over indkomne breve. I det følgende citeret: Indk. breve. Kaptajn C. G. Reventlow, St. Croix 18. jan. 1783 t. Admiralitetet. Søetatens arkiv. Registre over indkomne sager.

²⁷ Administrationen 6. juli 1782 t. J. Heitmann, Cadiz. Udg. breve. J. M. de Jong 5. juli 1782 og 14. jan. 1783, A. W. de Jong 9. juli 1782 samt 14. og 21. jan. 1783, og Cayla, Solier, Cabanes, Jugla & Co. 8. okt.-26. nov. 1782 og 15. juli 1783 t. administrationen. Indk. breve.

²⁸ Administrationen 6. juli og 7. sept. 1782 t. Cayla, Solier, Cabanes, Jugla & Co. Udg. breve.

læster, forlod la Guayra med knap 904 tons tobak, indigo, kakao og huder til en værdi af 1.045.653 hamborgske mark banco.²⁹ Efter skibenes ankomst til Hamborg og Cadiz trak Kanalkompagniet derpå veksler på dette beløb med et tillæg på 50% på Peter Boué und Söhne, ligesom det fra Cayla, Solier, Cabanes, Jugla & Co. modtog de i kontrakten aftalte veksler på Caracas-kompagniets hovedkasse i Madrid.³⁰

I sommeren 1784 var Caracas-spekulationen regnskabsmæssigt afsluttet; og Kanalkompagniets direktion oplevede ved den lejlighed en noget nær enestående situation i selskabets to-årige og i det hele lidet glørværdige funktionstid: at kunne notere et – endda betydeligt – overskud.

Med fradrag af kompagniets samlede udlæg til ladninger, fragt, assurance og dusører med videre på ialt 346.373 rdl. kunne direktionen konstatere et nettoudbytte på 227.920 rdl. 5 mark og 10 skilling, svarende til en nettogevinst på 66%. Investorgruppen kunne derfor indkassere et nettoudbytte på 32.901 rdl., hvoraf medlemmerne allerede i december 1783 havde modtaget en a conto-udbetaling svarende til 40% af deres oprindelige indskud.³¹

Med krigens afslutning var de gode tider imidlertid forbi. Kanalkompagniet var ganske vist nu overordentlig interesseret i at kunne bortfragte nogle af sine mange ledige skibe til fortsat fart på Caracas; men under udtrykkelig henvisning til freden måtte Caracas-kompagniet afslå det velmente danske tilbud.³²

CARACAS-SPEKULATIONENS heldige gennemførelse havde været til fordel for Kanalkompagniets aktionærer og investorer, for Caracas-kompagniet og den betrængte spanske koloni, og endvidere for de i spekulationen involverede internationale handelshuse. Som en blandt mange

²⁹ Tonnage: Kommercekollegiets arkiv. Algierske søpasprotokoller. 1782. Vægt og værdi: Administrationen 22. marts og 29. juli 1783 t. administrationen i Altona, og 26. aug. 1783 t. J. Heitmann, Cadiz. Udg. breve.

³⁰ Administrationen 20. maj 1783 t. Peter Boué und Söhne, og 2. sept., 14. og 28. okt., 1. og 29. nov. og 23. dec. 1783 t. J. Heitmann, i Cadiz og Madrid. Udg. breve.

³¹ Memorial Litra A per 31. dec. 1783 og 1784; jvfr. også Kanalkompagniets kontokurant 4. april 1785 med grev Schimmelmann. Finanskollegiets arkiv. Schimmelmannske papirer vedr. det Forenede Handels- og Kanalkompagni 1782-1784. En beskeden afvigelse i det beregnede nettoudbytte – forårsaget af ændringer i omkostningsgrundlaget – forekommer i Carsten Ankers skrivelse 11. juni 1784 t. Finanskollegiet. Citeret i Hans Chr. Johansen: Dansk økonomisk politik i årene efter 1784, Aarhus 1968, s. 234-35.

³² Administrationen 15. marts og 19. aug. 1783 t. Caracas-kompagniet. Udg. breve. Dettets svar 14. april 1783. Indk. breve.

neutrale transaktioner i Vestindien havde den derimod klart bidraget til at undergrave virkningerne af den engelske krigsførelse.

Morton Eden havde et godt øje til den feberlignende spekulationsånd, der under højkonjunkturerne beherskede næsten alle kredse; og i efteråret 1782, da Caracas-skibene var under sejl, gav han over for sin udenrigsminister udtryk for den opfattelse, at »the spirit of gain has so far pervaded all ranks, that no arguments which tend to set bounds to this passion have any weight«.³³

Hvad den engelske diplomat påpegede, var, at man i Danmark øjensynlig var villig til at prioritere økonomiske interesser højt i forhold til politiske forsigtighedshensyn.

Denne iagttagelse var for så vidt korrekt; men det må i den forbindelse ikke glemmes, at der til grund for de styrendes dispositioner i denne som i tilsvarende sager vedrørende en udnyttelse af neutraliteten forelå en vurdering. Hovedretningslinierne for den danske neutralitetsudnyttelse blev fastlagt på grundlag af en række nøje afvejede vurderinger af fordele og risici; og beslutningerne blev generelt truffet udfra en ret præcis viden om Englands reaktionsmuligheder. En grundlæggende betingelse for den meget vidtgående danske neutralitetsudnyttelse under den amerikanske frihedskrig havde netop været, at England politisk og militært stod i en trængt situation, og at den engelske regering derfor i en vis udstrækning ville se sig nødsaget til at lukke øjnene for en række neutrale aktiviteter, der stred mod engelske interesser.

På den anden side var der – selv under de afsluttende faser af den amerikanske frihedskrig – grænser for, hvor langt neutrale kunne tillade sig at udfordre England, uden at måtte frygte repressalier.

For Caracas-spekulationens vedkommende rejser det spørgsmålet, hvorvidt de danske deltagere i spekulatjonen overskred disse grænser, og – i bekræftende fald – hvorvidt de helt eller delvist motiveredes herfor af privatøkonomiske hensyn.

Ved kompagnioprettelser og ved bistand til enkelttransaktioner havde den danske regerings begrundelse for støtte generelt været, at den hermed hjalp til at åbne nye ruter og markeder for dansk søfart og handel. Den statslige støtte blev givet som et igangsættende incitament; de nyoprettede kompagnier var ikke mål i sig selv, men snarere midler

³³ Morton Eden 26. okt. 1782 t. Lord Grantham. Foreign Office. Denmark. 22:4. Danicafilm.

til at fremme økonomisk vækst; og det var de styrendes opfattelse, at den statslige støtte skulle trækkes tilbage, i takt med at det private erhvervsliv selv blev i stand til at udnytte de nyskabte muligheder.

Kanalkompagniet havde da også begrundet Caracas-spekulationen med, at »det er saa væsentlig vigtig en Ting at see denne Handels Green sat i Gang«. ³⁴ Dette vækstfremmende arguments troværdighed svækkedes dog i nogen grad ved, at direktionen – mindre end et år senere – afslog et spansk tilbud om en omfattende handel med Caracastobak, ikke blot under henvisning til prisens højde, men også fordi direktionen tvivlede på at kunne afsætte større kvantiteter af denne Caracas' vigtigste eksportvare. ³⁵

Straks fra starten havde man fra dansk side lagt vægt på at opretholde entreprisens neutrale facade, i overensstemmelse med den officielle danske neutralitetspolitik. Ved krigens begyndelse havde Danmark hævdet sin ret til at besejle krigsførende magters kolonier, at tilføre dem varer, der ikke faldt ind under begrebet krigskontrabande, og at erhverve disse koloniers produkter som lovformelig dansk ejendom. England havde reelt akcepteret denne trafik, skønt den klart stred mod den engelske neutralitetsopfattelse, således som denne var blevet formuleret i 'the Rule of 1756'. Derimod havde den danske regering under højkonjunkturerne bevidst undladt at udfordre England med det traditionelle krav om ret til at transportere gods tilhørende krigsførende magters undersåtter; og så sent som i november 1782 havde regeringen udtrykkelig afvist at give sin tilladelse til en sådan fart.

Hvad angik den lovformelige danske ejendomsret, så kan det næppe formelt bestrides, at ladningerne fra Caracas var dansk ejendom, omend betalingsvilkårene og kontraktens øvrige bestemmelser indicerede en påfaldende kraftig spansk interesse i transaktionen. På den anden side afspejler det formentlig en dansk tvivl om transaktionens absolutte neutralitet, at såvel skibenes destination som forbindelsen med Caracas-kompagniet og de spanske myndigheder blev omgærdet med så megen diskretion, ligesom skibenes pas, da de forlod London, opgav Middelhavet som deres destination.

Hvad angik besejlingen af den spanske koloni og erhvervelsen af denne kolonis eksportprodukter stred Caracas-spekulationen således ikke mod den officielle danske neutralitetspolitik. Derimod modtog entre-

³⁴ Administrationen 24. juni 1782 t. H. L. E. Schimmelmänn. Udg. breve.

³⁵ Direktionens deliberationsprotokol 1. maj 1783.

prisen på andre områder bemærkelsesværdige præferencer og dispensationer, som enten blev nægtet andre danske skibe eller i det mindste kun blev indrømmet dem i begrænset omfang.

Det var ganske vist ikke uden fortilfælde, at regeringen ydede danske handelsskibe – og her især handelskompagniernes skibe – speciel konvoj til de krigsførende magters kolonier i Vestindien, på bekostning af den øvrige vestindiske handels sikkerhed. I dette tilfælde omfattede konvojerne imidlertid en usædvanlig lang distance, og regeringen billigede endda under disse omstændigheder yderligere, at der måtte ydes to konvojer. En sådan allokering af de i forvejen beskedne danske konvojressourcer i Vestindien kunne ikke undgå at medføre, at den øvrige danske handel i disse perioder enten måtte undvære konvoj eller lade sig nøje med en mindre effektiv konvojering af en orlogsbrig.

Den mest markante præferencestilling indtog entreprisen imidlertid hvad angik tilbagerejsen til Europa.

For det første fik to af skibene tilladelse til at returnere til en havn uden for monarkiet, og endda til en af de krigsførende magters havne. Af frygt for de politiske konsekvenser havde den danske regering gennem hele krigen konsekvent afslået at give tilladelse hertil, trods talrige ansøgninger herom; og først ved udgangen af 1782 – da krigens afslutning var en kendsgerning – blev en sådan tilladelse omsider givet, i et forsøg på at lette den store handelsflåde under dansk flag overgangen fra krig til fred.

For det andet var det både enestående og samtidig overordentlig påfaldende, at regeringen var indstillet på at yde de to skibe konvoj fra St. Thomas til Cadiz. Denne disposition var desuden så meget mere påfaldende som det dansk-engelske forhold netop fra marts 1781 til juli 1782 var belastet af en engelsk opbringelse af en hel dansk konvoj på vej fra den franske ø Guadeloupe til St. Thomas. Førrend denne sag var blevet afgjort – for øvrigt overvejende til den danske regerings tilfredshed – var de styrende imidlertid indstillet på at løbe en endnu større risiko i det altid ømtålelige konvojspørgsmål. De var vel vidende om, at en eventuel engelsk opbringelse af konvojen fra St. Thomas til Cadiz ikke blot ville medføre økonomisk tab, men også at den uvægerlig ville få alvorlige politiske og handelsmæssige konsekvenser. Ikke desto mindre valgte de styrende påny at udfordre England og at give entreprisen en støtte, der i den givne situation grænsede til det ufor-svarlige; og det var ikke deres fortjeneste, at en konfrontation blev undgået.

Ifølge sagens og materialets natur er det næppe muligt utvetydigt at besvare spørgsmålene: hvorvidt Caracas-spekulationen overskred grænserne for det politiske forsvarlige, og hvorvidt privatøkonomiske hensyn indgik i de styrendes dispositioner; og i svarene må nødvendigvis indgå et personligt skøn.

De styrendes direkte og delvist åbenlyse deltagelse, i forbindelse med den bemærkelsesværdige officielle imødekommenhed og støtte, kan vanskeligt undgå at efterlade det indtryk, at den danske regering i denne transaktion traf dispositioner, der gik ud over, hvad man kunne forvente, at England ville akceptere, og at den dermed overskred grænserne for det politisk forsvarlige.

Betragter man dernæst den yderst beskedne erhvervsmæssige betydning – såvel den kortsigtede som den mere langsigtede – som transaktionen kunne forventes at få; så er det ikke let at frigøre sig fra det indtryk, at de styrende ikke ganske formåede at abstrahere fra deres privatøkonomiske interesser, og at de – for at tilgodese disse interesser – var indstillede på at lade staten og samfundet løbe en risiko herfor.

SUMMARY

The Caracas Enterprise 1782-1783

Danish exploitation of neutrality during the American War of Independence

THE increase in Denmark-Norway's shipping and export trade which took place throughout the latter half of the 18th century was to a great extent furthered by the monarchy keeping clear of the conflicts of the Great Powers and utilising the state of the neutral trade markets.

It is well known that leading ministers, high-placed officials and men of influence at the Court had private financial interests in exploiting neutrality during this period through their positions on the board of quasi-State commercial undertakings, speculations in shares and direct investments in commercial transactions. It is uncertain, however, to what extent these private financial interests had an influence on the conduct of their political and administrative responsibilities.

Difficulties will probably always be encountered in finding written sources of measures which conflicted with contemporary norms in regard to the borderline between the interests of the State and the individual. The transaction dealt with in this article can perhaps cast some light—however limited—on this complex of problems.

To put it briefly—the transaction was to let Danish ships under convoy of Danish frigates supply the Spanish colony of Caracas, and also to provide the European market with some of the goods which were accumulating in the stores of Caracas.

The task was given to a State-sponsored trading company among whose directors were the monarchy's de facto Prime Minister, the Minister of Finance and the Minister of Commerce. Furthermore a group of investors who secretly took part in this business deal included several ministers and high-placed officials; and this group—which apart from the three ministers mentioned above comprised two members of the Council of State, as well as the Heads of the Exchequer and the Customs Department—invested what must be considered for the individual an appreciable amount of money.

Comparing the official Danish policy of neutrality and the government's attitude to the demands of commerce with the support given by those in power to the Caracas Enterprise, one finds a clear discrimination. The ships that took part in the Caracas Enterprise enjoyed advantages and secured dispensations which the rest of Danish commerce did not have. The help thus provided by the government could easily have endangered the relations between Denmark and England—the convoy system especially being a case in point.

With this as the background—and in consideration of the deal's marginal importance for the commercial life of the monarchy—it is hard to believe that the powers-that-be in this transaction were entirely divorced from personal financial interests. The Danish policy of neutrality in the 18th century should not just be considered as a purely State matter. A measure of private financial interest cannot be ruled out.