

OM FR. DE CONINCKS OG ANDRE
REDERES UDNYTTELSE AF DEN
DANSKE NEUTRALITET ISÆR I
PERIODEN 1781-82

Af

KNUD KLEM

Da England i december 1780 erklærede Holland krig, opstod der forøgede muligheder for udnyttelsen af den danske neutralitet. En særordning fjernede tidligere indført beskyttelse af den danske skibsbygningsindustri og gav rederne lov til at indkøbe skibe fra udlandet, hvorved såvel handelen på Europa som på Vestindien i en kort krigsperiode fik en kraftig vækst. Om denne interessante periode fortæller Handels- og Søfartsmuseets tidligere leder, museumsdirektør Knud Klem.

Under den nordamerikanske frihedskrig og det samtidige store opgør mellem de to kolonimagter Frankrig og England åbnede der sig store muligheder for den danske søgående handel. Forudsætningen var naturligvis, at det ville lykkes Danmark at opretholde sin neutralitet, og dette var da også det ledende princip i dansk udenrigspolitik. Som bekendt fik Danmark held til at gennemføre denne politik, men handelens chancer var dog afhængige af, i hvor høj grad det var muligt for Danmark at praktisere sin neutralitet. Der var i den henseende en bestandig vekslen mellem lysere og mørkere faser. Det var særlig forholdet til England, der spillede en rolle; især mulighederne for bedst at opnå sikkerhed for, at det danske neutrale flag kunne dække ladningen i overensstemmelse med princippet „frit skib giver fri ladning“. Undtaget var dog krigskontrabande, og det var nok så vanske-

ligt i de enkelte situationer at klare, hvorledes dette begreb lod sig definere. I forhandlinger med England spillede Ruslands stilling en stor rolle. Til støtte for sin neutralitet sluttede Danmark i 1780 et neutralitetsforbund med Sverige og Rusland. Initiativet hertil var udgået fra Rusland, der den 10. marts 1780 indbød Danmark, Sverige, Holland og Portugal til forhandlinger herom. Hverken Danmark eller Sverige var interesserede i at få Holland med og gjorde forestillinger herom overfor Rusland. Såfremt Holland kom med, ville beskyttelsen af den meget omfattende hollandske handel blive vanskelig, ligesom der åbnede sig langt større muligheder for den danske handel, om Holland ikke deltog. Rusland fastholdt imidlertid sit ønske, men hollænderne overvejede selv sagen i længere tid og var derfor ikke med, da traktaten blev indgået den 9. juli 1780. Først i november traf hollænderne beslutning om at deltage, hvorefter de hollandske forhandlere den 4. januar 1781 undertegnede traktaten. Da var Holland imidlertid ikke længere neutralt, idet England, der ikke ønskede den hollandske handelsflåde beskyttet af neutralitetsforbundet, den 20. december 1780 erklærede Holland krig.

Havde både Middelhavs- og Vestindiefarten hidtil haft gunstige omstændigheder, øgedes disse muligheder væsentligt med Holland som krigsførende part. Staten havde til støtte for det danske skibsbyggeri ved forordningen af 18. marts 1776 indført en subsidieordning. Der blev vel ikke givet de danske skibsværfter eneret, men der lagdes en told på 20 rdlr. pr. kommercelæst ved indførsel af skibe, byggede i udlandet, og der ydedes et tilskud pr. kommercelæst til danskbyggede defensionsskibe, idet forordningen også tilstræbte at fremme bygningen af skibe, der var egnede til at benyttes som defensionsskibe, dels fordi de i påkommende tilfælde kunne indgå i orlogsflåden, dels fordi de var bedre egnede til at stå sig imod kapere, som i krigsperioden sværmede alle vegne. Det fastsloges udtrykkeligt, at der i Vestindiefarten kun måtte anvendes defensionsskibe.

Var disse bestemmelser af stor værdi for det danske skibsbyggeri, føltes de ikke som nogen begunstigelse af købmænd og redere, hvis behov ikke kunne dækkes af det danske skibsbyggeri, og som netop



Christian den Syvende, af Guds Raade, Konge til Danmark

og Norge, de Benders og Gothers, Hertug
udi Slesvig, Holsteen, Stormarn, Dytmer-
ffen og Oldenborg. Giøre alle bitterligt:
At i Betragtning deels af det meget Arbejde, hvormed de
indenlandske Skibs-Værffer nu for Tiiden tilstrækkeligen
ere forsynede, og deels i Henseende til de fleere Leiligheds-
der, for hvis Benyttelses Skyld Vore Kiære og troe handlen-
de Underfaatter under nærværende Conjuncturer maatte be-
høve at tilkiøbe sig fremmede Skibe til foresaldende Fragtfar-
ter, have Vi allernaadigst fundet for godt hermed at anordne
og befale, at med den i Skibsbygger-Forordningen og ellers
ved seener Kongelige Resolutioner bestemte Afgifts og Recog-
nitions Erløggelse af fremmede Skibe og Fartøyer skal her-
efter i Vore Riger Danmark og Norge indtil viidere forholdes
paa følgende Maade, nemlig:

Naar nogen Kiøber af et fremmed Skib eller Fartøyer ind-
sender til Vores General-Land-Deconomie og Commer-
ce-Collegium saadanne Attester eller Documenter, som
agtes og befindes fyldestgiørende og tilstrækkelige til at
bevise, at det anmeldte Skib eller Fartøyer virkelig

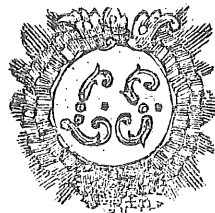
tilforn har været i Fart, saa skal ethvert saadant brugt
Skib eller Fartøyer, i Folge den Resolution, som derom af
Collegio udfærdiges, være gandske frietagen for at svare
den paabndne Afgift og Recognition.

Men af alle fremmede Skibe og Fartøyer, som ere
nyebygte eller ikke beviisligen have været i Fart, forin-
den de ere kiøbte, skal uden Undtagelse den hidtil anord-
nede Afgift erlægges med 5 Rdl. af hver Commerce Løst.

Hvorefter Vedkommende sig allerunderdanigst haver at
rette og forholde. Givet paa Vort Slot Christiansborg i Vo-
res Kongelige Residents-Stad Kiøbenhavn den 10 Jan. 1780.

Under Vores Kongelige Haand og Seigl.

Christian R.



Schimmelmänn. Classen. Reventlouw.

Westermann.

under de foreliggende omstændigheder havde muligheder for fordelagtige skibskøb i udlandet. Rederne gjorde derfor forestillinger herom, og den hastighed, hvormed man forlod de netop kort forinden fastslåede principper, viser klart den hektiske udvikling, man kom ind i.

Allerede ved skrivelse af 23. maj 1778 til stiftsbefalingsmændene gav kommercekollegiet udtryk for, at så længe det danske flag var efterstræbt så stærkt, måtte det indtil videre stå enhver frit at indkøbe skibe byggede i udlandet mod at betale et beløb af 5 rdlr. pr. kommercelæst i told, som modsvarede det toldbeløb, som de danske skibsbyggere måtte erlægge i told for de materialer, som de var nødsagede til at importere fra udlandet til brug for skibsbyggeriet. Ved plakat af 10. januar 1780 fastsloges det, at skibe afgiftsfrit kunne indkøbes fra udlandet, idet der dog af nybygte fremmede skibe eller skibe, som ikke havde været i fart forinden købet, skulle erlægges de nævnte 5 rdlr. pr. kommercelæst. Heller ikke dette slog til. Man måtte nu også slå af på kravet til skibenes kvalitet og kravet om at kun defensionsskibe måtte anvendes i Vestindiefarten. Ved en ny plakat af 15. januar 1781 bortfaldt derfor også 5 rdlr. afgiften. Nu kunne man frit bestille, købe og bruge alle slags skibe i farten på Vestindien uden hensyn til skibenes kvalitet eller om de var defensionsskibe eller ej.

Vi skal følge en række eksempler på, hvorledes rederne anvendte den frihed, de nu havde fået.

20. maj 1781 ansøgte et af landets fremtrædende firmaer, de Co-ninck & Reiersen, der havde købt et skib i Holland, om at lade dette skib, der lå i Rotterdam med en ladning bestemt til Skt. Thomas, gå direkte fra Rotterdam til bestemmelsesstedet. Generaltoldkamret var helt klar over, at det ville være tidsspilde for rederne at lade skibet gå til København for at få udleveret sine papirer, men ansøgningen

←
Den i teksten omtalte plakat af 10. jan. 1780, hvorefter secondhand tonnage, indkøbt i udlandet, kunne indføres i Danmark uden erlæggelse af den påbudte afgift på 5 rdl. pr. kommercelæst. Handels- og Søfartsmuseet.

Bill of Jan. 10, 1780, granting financial advantage for buying second-hand tonnage in foreign countries.

blev alligevel afslået, idet man ved en sådan tilladelse ikke ville have hold på de skibe, som kom i fart. Sagen havde dog forinden afgørelsen været stærkt diskuteret, et forhold, som de Coninck & Reiersen udnyttede ved den 12. juli 1781 at henvende sig direkte til kongen med ansøgning om at måtte udruste en række allerede indkøbte hollandske skibe fra fremmed havn direkte til en anden fremmed havn. Firmaet truede med at ville oprette kontorer for fragtfarten i Sverige og i de kejserlige Nederlande. Majestæten lod sig overtale og resultatet var en kongelig kabinetsordre af 14. juli 1781 til Kommercekollegiet om straks at forestille handelshusets ansøgning, som „med al ømhed for de vigtige handelsforetagender skal tages i betragtning“. Kommercekollegiet behandlede da sagen i sin forestilling til kongen af 25. juli 1781.

En ordre var jo en ordre, og kollegiet siger da også, at kongen ved sin kabinetsordre allerede havde resolveret, at pas „under visse vilkår“ kunne udstedes til skibe, der var indkøbt i de krigsførende lande, også når de var bestemt til fremmede steder, uden først at komme til en dansk havn, når der hver gang indhentedes speciel tilladelse ved kgl. resolution.

I dette nu første foreliggende tilfælde drejede det sig om pasudstedelse til følgende skibe tilhørende de Coninck & Reiersen:

1. galioten „Neptunus“
2. galioten „Hændelsen“
3. galioten „Morgenstjernen“
4. galioten „Prins Friderich“
5. brigantinen „Uventelig“
6. brigantinen „Venskab“ og
7. skibet „Henriette“

alle liggende i sydeuropæiske havne og med destination til andre europæiske havne.

Kollegiet fandt nu, at der intet var til hinder for, at den ansøgte tilladelse blev givet. Det kom alene an på at fastsætte de regler og vilkår, hvorunder det kunne ske, regler som nøje skulle overholdes af rederne. Formålet med sådanne regler var, at misbrug „så vidt



Storkøbmanden Frédéric de Coninck, f. i Haag 1740. Han tog grossererborgerskab i København 1765 og blev en af de dristigste handelsmænd og storredere i Danmark i den „florissante“ periode. En tidlang havde han 64 skibe i søen. Trods tab under englænderkrigen døde han som en hovedrig mand 1811. Portrætstik af J. F. Clemens efter maleri af Arlaud. Handels- og Søfartsmuseet.

Frédéric de Coninck (1740–1811), born in the Hague, was one of the most daring Danish merchants and shipowners during the long period of wars between the powers when neutral Denmark was able to utilize the chances of sea-trade.

muligt“ kunne forekommes og at skibsdokumenterne blev så fuldstændige som omstændighederne tillod.

De betingelser, som kollegiet fandt frem til, var følgende:

1) Hovedreglerne måtte under ed tilkendegive, at skibet ene og alene tilhørte danske statsborgere.

2) Skipperen skulle være bosat i kongens riger og lande og have sit borgerbrev med sig på skibet. Såfremt det var muligt, måtte også styrmanden eller næstkommanderende være dansk undersåt. Det var af vigtighed, at skipperen var dansk, såfremt fremmede nationers krigsfartøjer eller kaperskibe skulle undersøge skibsdokumenterne og mandskabets beskaffenhed. Det var ligeledes vigtigt, at også styrmanden var dansk, såfremt han eventuelt måtte komme til at overtage kommandoen over skibet, „dog frygte vi for, at sådant ei alletider vil være muligt at iværksætte“.

3) Af hensyn til det danske flag skulle mandskabet helst være dansk, højst en trediedel af besætningen måtte være fra krigsførende lande, resten danske eller fra neutrale lande. For de tyrkiske passers vedkommende måtte to trediedele af mandskabet være fra sådanne nationer som barbareskstatene stod i fredsforbund med, idet denne regel udtrykkelig var foreskrevet i den traktat, der var sluttet med Tunis.

4) Den danske konsul på det sted, hvor skibet købtes, måtte affatte en ekvipagerulle med liste over mandskabet og deres fødesteder som erstatning for den sædvanlige danske ekvipagerulle.

5) Konsulen måtte efter de oplysninger, som meddeltes ham, udregne skibets drægtighed i danske kommercelæster og give skipperen et certifikat herom til erstatning for det danske målebrev, idet et sådant certifikat ville tjene til at forhindre misbrug af passene eller deres transport til andre skibe.

6) Passene skulle ikke udleveres direkte til rederne, men tilsendes de kongelige konsuler på de steder, hvor skibene var beliggende, således at konsulen forinden passets udlevering kunne efterse, om alle de foreskrevne regler var iagttaget. Konsulen stod ifølge sin instruks

til ansvar for, at reglerne overholdtes. På anden måde ville dette ellers være vanskeligt på så fjerne steder.

7) Forinden passene udleveredes til skipperen, måtte han overfor konsulen aflægge ed på, at han ikke ville misbruge passene „hvilket skal være sket“. Eden kunne efter en formular af konsulen påføres passet.

8) Da passene for de her omtalte skibe alene ønskedes udstedt til fragtfart i Middelhavet og derfra til én eller anden europæisk havn, måtte rederne, såfremt de siden ønskede at benytte skibene på Vestindien, indsende ansøgning herom, og det måtte forlanges, at de tog returladning til en af den danske konges europæiske havne, og sagen måtte da videre afhandles med det vestindiske generaltoldkammer.

De anførte betingelser blev alle tiltrådt i den kongelige resolution af 2. august 1781. De giver et udmærket udtryk for de betænkkeligheder, man fra de danske myndigheders side måtte nære, og man kan mellem linierne tydelig læse den mangel på tillid, man nærede til, om rederne kunne eller ville overholde alle bestemmelserne. Kontrollen hermed var jo vanskelig. Det ville sikkert blive svært at overholde det anførte talforhold mellem danske og fremmede medlemmer af besætningen. Forsåvidt man overholdt kravet om, at kaptajnerne skulle være bosat indenfor dansk-norsk statsområde og være danske statsborgere, må adskillige hollændere have skiftet statsborgerskab, for det var i størst udstrækning hollandske skibe, man overtog, eller skal vi sige hollandske redere, man ordnede sig med. Det ville blive yderst vanskeligt at sørge for, at skibet var dansk ejendom. Et rederiforetagende var oftest et eller andet slags partsrederi, og derfor var kravet også forsigtigt det, at *hovedrederne* skulle attestere at skibet alene tilhørte danske statsborgere. De hollandske redere var lige så interesse-rede i, i den foreliggende krigssituation, at få deres skibe overført til neutralt flag, som de danske var i at skaffe sig fortjeneste gennem erhvervelse af tonnage. Vanskelighederne opstod især, når et skib under de omfattende kaperier blev beslaglåt, og der i den derefter opdukkende priseretssag skulle føres bevis for skibets og ladningens

ejendomsforhold. Derfor forsøgte man at gardere sig bedst muligt med de fastsatte regler. Disse blev uden tvivl ofte overtrådt, og når det gik godt, var fortjenesten inde, mens tabet måtte bæres, når det gik galt. Det var nu engang spillets regler. Hvordan det i de enkelte tilfælde gik for de Coninck, vil aldrig kunne klargøres. Hans nære forbindelse med hollandske finans kredse bragte ham let ind i sådanne forretninger, og fra den danske regerings side var man næppe i tvivl om, at han med sit driftige initiativ tog chancer.

Reglerne for den nye sejlads var nu givet, og det gjaldt om at udnytte de gunstige vilkår for den neutrale handel endnu mens krigen bestod. Perioden blev iøvrigt ret kort. De store fredsslutninger mellem England og Frankrig gennemførtes med Versaillesfreden i 1783, og den engelsk-hollandske krig ophørte i 1784. Vi skal her give en oversigt over de specielle tilladelser, som de danske redere opnåede i krigens hektiske slutfase. Det gøres naturligt gennem en liste over de kongelige resolutioner vedrørende passenes udstedelse for skibe indkøbt i og liggende i fremmed havn, idet det jo var fastslået, at der i de enkelte tilfælde skulle foreligge tilladelse ved kongelig resolution.

K. K. (Kommercekollegiet) forestilling 25. juli 1781

8 skibe indkøbt af de Coninck & Reiersen:

„København“, 31 læster
 „Byen Trondhjem“, 60 læster
 „Den frie Gave“, 75 læster
 „Prins Friderich“, 52 læster
 „Staden Altona“, 180 læster
 „Aldrig fuldkomment“, 120 læster
 „Længe ønsket“, 130 læster
 „Standhaftigheden“, 90 læster

Forestilling 10. november 1781. Kgl. resolution 26. november

„Taknæmmeligheden“, 90 læster
 „Anna“, 110 læster
 „Velbetænkt“, 100 læster
 „Søhesten“, 110 læster
 „Fru Cornelia“, 50 læster



Handelsmanden Niels Lunde Reiersen (1742–95). Han var embedsmand inden for Fabrikkommissionen, men drev samtidig i kompagniskab med Fr. de Coninck fra 1775 til 1790 privat handel. Firmaet de Coninck & Reiersen udnyttede med stor dygtighed de chancer, der bød sig for den neutrale danske handel under stormagternes krige. Maleri af Erik Pauelsen 1784 på Frederiksborg, kopi ved Preben Knuth på Handels- og Søfartsmuseet.

Niels Lunde Reiersen (1742–95), a merchant who worked in company with de Coninck. Together they owned a large fleet of ships.

„Oprigtigheden“, 110 læster
 „Jacob & Hermann“, 60 læster

alle tilhørende de Coninck & Reiersen. De var alle erhvervede i havne i Middelhavet eller i Holland og ønskedes anvendt i europæisk fart.

Forestilling 2. december 1781, tiltrådt ved kongelig resolution af 24. december

„Tilfredsheden“, 160 læster
 „Venskab“, 130 læster
 „Godt Haab“, 120 læster
 „Virksomheden“, 120 læster
 „Det yngste barn“, 80 læster og
 „Haabet“, 60 læster,

hvis redere ligeledes var de Coninck & Reiersen.

Forestilling 21. december 1781, tiltrådt ved kgl. resolution af 7. januar 1782

„Agtksomheden“, 140 læster
 „Neutraliteten“, 120 læster og
 „St. Thomas“, 80 læster

Det var stadig de Coninck & Reiersen, som var andragerne, men nu begyndte også andre redere at vise deres interesse for disse fremmede skibskøb:

Forestilling 3. marts 1782, tiltrådt ved kgl. resolution af 4. marts 1782

„Stadt Copenhagen“, 70 læster, der tilhørte de københavnske købmænd Bruhn & Dietze.
 „Ceres“, 50 læster, hvis reder var skibets fører Christian Ibsen.
 „Die Frau Adriana“, 40 læster, tilhørende købmand Andreas Buntzen.

Som ved alle de hidtil nævnte ansøgninger drejede det sig om skibe, der var bestemt til fart på europæiske havne. Rederne havde alle indsendt de forlangte bevisligheder, og kollegiet havde allerede ladet de ansøgte algierske pas udfærdige, og som det fremgår af ovenstående kunne kongens resolution fremkomme dagen efter forestillingen.

Denne omfattede desuden endnu en række skibe:

„Cronborg“, 80 læster
 „Magdalena“, 60 læster

begge tilhørende købmændene Lund & Chapman i Helsingør, ligesom de Coninck & Reiersen ansøger om pas til

„Brødrene“, 135 læster
 „Uforskrækket“, 97 læster
 „God Fortune“, 82 læster og
 „Castanie-Træet“, 67 læster

Som alle de hidtil nævnte drejede det sig stadig om skibe i europæisk havn, som var destineret til anden europæisk havn, men nu kommer der også anmodning om pas til Vestindien. Der var her særlige chancer under krigsforholdene, og ansøgningerne tiltrædes da også:

„Resolutionen“, 90 læster, de Coninck & Reiersen.
 „Den Kieke“, 120 læster, oberstløjtnant Röepstorff.
 „Elisabeth“, 65 læster, etatsråd Joost van Hemert & sønner.
 „Flittigheden“, 34 læster, tilhørende agent Thalbitzer.
 „De trende Søstre“, 130 læster, ligeledes agent Thalbitzer.
 „Bernhardina“, 140 læster, Frölich & Co., samt
 „Emdrup Gaard“, 130 læster, agenterne Selby, Duncan & Thomson.

Med sine 16 fartøjer omfattede denne forestilling det største antal skibe, som hidtil var blevet behandlet på én gang.

Forestilling 24. marts 1782, kgl. resolution 8. april

„Vindskibeligeden“, 120 læster, Selby & Duncan.
 „Heinrich Carl“, 200 læster, Det Vestindiske Handelsselskab.

Ligesom de 7 foregående var disse to skibe destineret til vestindiske farvande. Det samme gælder to af de Coninck & Reiersens skibe:

„Friheden“, 70 læster og
 „Den Junge Jan“, 130 læster

mens de følgende 7, der også tilhørte de Coninck, var ønsket i europæisk fart:

„Augustus“, 64 læster
 „Sophia“, 40 læster
 „Frue Theodora Johanna“, 40 læster
 „Forsigtigheden“, 110 læster

„Roskilde“, 120 læster
 „Forhaabningen“, 130 læster og
 „Dronninggaard“, 127 læster.

Endnu følger i løbet af 1782 fem forestillinger, omfattende et større antal skibe:

Forestilling april 1782, kgl. resolution 22. april

„Gehejmeraad Rosenkrantz“, 170 læster, Østersøisk-guineisk Handelselskab
 „Copenhagen“, 110 læster, Fabritius & Wever
 „Frue Margaretha“, 110 læster,
 „Adriane“, 60 læster og
 „Dannemarks Velfærd“, 55 læster, der alle tilhørte de Coninck & Reiersen og ligesom de to ovennævnte var destineret til Vestindien.

Forestilling 21. april 1782, kgl. resolution 22. april

„Sahra“, 48 læster, konferensråd Niels Ryberg
 „Anna Bolette“, 48 læster, købmand Andreas Buntzen
 „Kongen af Danmark“, 50 læster, og
 „Prins Friedrich“, 50 læster.

Begge de sidstnævnte tilhørte købmand Johan Friderich Goede, der ønskede „Kongen af Danmark“ i Middelhavsfart og „Prins Friedrich“ til Vestindien. „Sahra“ var destineret til Færøerne, „Anna Bolette“ til Middelhavsfart.

Forestilling 5. maj 1782, kgl. resolution 22. maj

„Fru Cornelia Theodora“, 100 læster, de Coninck & Reiersen, til Vestindiefart.
 „Mathilda“, 90 læster, købmændene Gilroy & Miln i Christiansund, til Amsterdam og videre.
 „Expedition“, 65 læster, Johan Smith i Trondhjem, i Vestindiefart.
 „Charlotte“, 80 læster, der ligeledes ejedes og desuden førtes af Johan Smith, som ønskede pas til skibet til fart til Trondhjem.
 „Fredericus“, 100 læster, Frølich & Co., der ønskede pas til fart til København.

Forestilling 12. maj 1782, kgl. resolution 22. maj

- „Den unge Andreas“, 80 læster, Købmand Andreas Buntzen
- „Anatolia“, 100 læster, de Coninck & Reiersen, og
- „Anna Bolette“, 100 læster, købmand Rasmus Sternberg Selmer

Forestilling 29. maj 1782, kgl. resolution 6. juni

- „Anna Cathrine“, 125 læster, tilhørende købmand Hans Jørgen Blom og medredere i Holmstrand. De ønskede skibet i Middelhavsart.
- „Concordia“, 80 læster, etatsråd Joost van Hemert & Sønner. Skibet lå i Amsterdam, og der er intet nævnt om den tilsigtede fart.
- „Neptunus“, 60 læster, tilhørende købmand John Schuttleworth i Helsingør, der ønskede skibet til Hull eller London.
- „Den junge Cornelis“, 50 læster, de Coninck & Reiersen.
- „Freeden“, 70 læster, der ligeledes ejedes af de Coninck & Reiersen. Begge skibe ønskedes i fart på Europa.
- „Fru Ingeborg“, 100 læster, tilhørende agent Weisvoigt i Amsterdam. Skipperen hed Niels Nielsen og var formentlig dansk. Skibet var destineret til Vestindien.

Den danske regering havde nu gennem længere tid, for at rederne bedst muligt kunne udnytte de gunstige omstændigheder, udstedt søpas udenfor den almindelige fremgangsmåde, og den lod derfor opsætte en liste over samtlige i udlandet indkøbte skibe. Fortegnelsen kendes fra et eksemplar i Søetatens arkiv under fabrikmesterkontoret og har derfor formentlig forbindelse med fabrikmesterembedets overvejelser om virkningen af støttelovgivningen overfor skibsbygningserhvervet. Listen meddeles i det følgende. Vi vil genfinde de skibe, som foran er nævnt, men af hensyn til de detaljerede oplysninger om skibenes førere og de destinationer, skibene var bestemt til, vil det være naturligt at give listen i sin helhed. Da de skibe, som er nævnt i kollegiets forestillinger af 12. og 29. maj 1782 ikke findes på listen, mens alle de øvrige er medtaget, må den være affattet ved udgangen af april måned, da man utvivlsomt regnede med, at denne epoke snart var ved at afsluttes.

Fortegnelse over de af adskillige Kongelige Undersaatter i fremmed Havne indkøbte skibe

Kiøbernes Navne	Skibenes Navne	Skibenes angivne Drægtighed (læster)	Skibenes Indkiøbssted	Skippernes Navne	Skibenes Bestemmelses Stæder
Agenterne de Coninck & Reiersen	1 Byen Helsingør	85	Ostende	Christ. A. Walløer	Middellandske Søe
do.	2 Wenskab	70	Barcellona	Adrian Jurians	Mare Medet.
do.	3 Hændelsen	120	Allicante	Jørgen Henr. Gerdts	do.
do.	4 Morgenstjerne	150	St. Anders	Jan Claasz	do.
do.	5 Uventelig	65	Marseille	Pieter Stuck	do.
do.	6 Eenigheden	225	Allicante	Hans C. N. Maark	Middelhavet
do.	7 Kronborg	31	Marseille	Nicolay Kaysen	Barcellona
do.	8 Byen Trondhiem	60	Livorno	Hans Madsen	Xante
do.	9 Den frie Gave	75	Marseille	Christen Nielsen	Cette og andre Steder
do.	10 Printz Friderich	52	Wenedig	Jens P. Krag	Xante og andre Steder
do.	11 Staden Altona	180	Smirna	Henrich Strootmann	Ostende
do.	12 Aldrig fuldkom- ment	120	Cette	Knud Galleifsen	Ostende og andre Steder
do.	13 Længe Ønsket	130	Smirna	Madrine Rijding	do.
do.	14 Standhaftig- heden	90	Marseille	Jens Thommesen	Cette og andre Steder
do.	15 Neptunus	110	Cette	Cornelius Claas	Holland og andre Steder
do.	16 Taknemmelig- heden	90	Toulon	Niels Porte	Ostende og andre Steder
do.	17 Anna	110	Marseille	Niels P. Krag	Barcellona, Cette, Ostende og andre Steder
do.	18 Welbetænkt	100	Barcellona	Hans Henrichs	Cette, Ostende og andre Steder
do.	19 Søe Hesten	110	do.	Dirch Vark, Dirk Zoon	Marseille, Cette, Ostende og andre Steder
do.	20 Frue Cornelia	50	Marseille	Christen Jørgensen	Ostende og andre Steder

do.	21	Oprigtigheden	110	Neapolis	Andreas C. Kaarsgaard	Livorno, Xante, Ostende og andre Steder
do.	22	Jacob & Hermann	60	Rotterdam	Hans J. Groot	liige her til Staden
do.	23	Tilfredsheden	160	Marseille	Mathias P. Winther	Cette, Barcellona, Ostende, Hamburg og andre Steder
do.	24	Wenskab	130	Neapolis	Dirk Tonnesen	Marseille, Cette, Ostende og andre Steder
do.	25	Godt Haab	120	Palma paa Majorca	Sijbrant Caasze	do.
do.	26	Virksomheden	120	Rotterdam	Jens J. Arfsten	Marseille, Barcellona og andre Steder
do.	27	Det yngste Barn	80	do.	Ary Krul	Marseille, Barcellona og andre Steder
do.	28	Haabet	60	Guinea	Barent Baade	Ostende, Hamburg, Altona og andre Steder
do.	29	St. Thomas	80	Marseille	Eldert R. Meeur	Cette, Ostende, Hamburg og andre Steder
do.	30	Agtsomheden	140	Genua	Jan R. Echels	Ostende, Hamburg, Altona og andre Steder
do.	31	Neutraliteten	120	Smyrna	Volkert Johannes	do.
do.	32	Brødrene	135	Ostende	Hans Pleen	Marseille, Cette, Barcellona, Smirna og andre Steder
do.	33	Uforskrækket	97	Rotterdam	Guzeppe Azim	Cette, Barcellona, Ostende, Hamburg og andre Steder
do.	34	God Fortune	82	Marseille	Hans Nissen	Cette, Barcellona, Ostende, Hamburg og andre Steder
do.	35	Castanie Træet	67	Rotterdam	Jacobus v. d. Plaats	Riga, Libau, Windau og andre Steder

Kiøbernes Navne	Skibenes Navne	Skibenes angivne Drægtighed (læster)	Skibenes Indkiøbssted	Skippers Navne	Skibenes Bestemmelses Stæder
Kiøbmændene Bruhn & Dietze	36 Stadt Copenhagen	70	Nizza	Peter A. Rasvag	Marseille og andre Steder
Christian Ibsen	37 Ceres	50	Mallaga	Christian Ibsen	Barcellona og andre Steder
Kiøbmændene Lund & Chapman i Helsingør	38 Cronborg	80	Withby	Nicolay Holbech	Bourdeaux og andre Steder
ditto	39 Magdalena	60	Neapolis	Jeppe O. Bonse	Genua eller Middelhavet og andre Steder
Andreas Buntzen	40 Frau Adriana	40	Cadix	Ewald Hemsén	Middelhavet og andre Steder
Vestindiske Handels-Selskab	41 Henrich Carl	200	Amsterdam	Adrian Clemens	liige her til Staden
Selbye, Dungan og Thomson	42 Windskibelig- heden	120	Amsterdam	Pieter Jacobs	liigeledes her til Staden
Obrist Lieutenant Röepstorff	43 Den Kiække	120	London	Capt. Lieut. Grieb	Corck i Irland og derfra til Eylandene Madera, Granada, St. Thomas og siden tilbage her til Staden
Etatsraad Joost von Hemert og Sønner	44 Elisabeth	65	Ostende	Nicolaas Rolofs	Bourdeaux, Martinique, Guadeloupe, St. Thomas og tilbage her til Staden
Agent Thalbitzer	45 Flittigheden	34	Middelborg i Holland	Cornelius van Myen	Dominique, Granada, St. Vincent, St. Thomas og tilbage her til Staden
ditto	46 De trende Systre	130	London	Lieutenant Lind- holm	Corck, Lissabon, Madera, St. Thomas og derfra tilbage her til Staden
Kiøbmændene Frölich & Cø.	47 Bernhardina	140	Amsterdam	Niels M. Kiøbke	St. Thomas og derfra tilbage her til Staden

Agenterne Selby, Dungan og Thomson	48	Emdrup Gaard	130	Amsterdam	Friderich Görrisen	Guadeloupe, St. Thomas og derfra her til Staden St. Thomas
Østersøisk og Guineiske Handels-Selskab	49	Grevinde Schimmelmänn	150	Amsterdam	Jacob Rønne	
Agent Thalbitzer	50	Retfærdigheden	95	Ostende	Gijsbrecht Moelsen	Corck i Irland og derfra til St. Thomas
Agenterne de Coninck & Reiersen	51	Resolutionen	90	Amsterdam	Christ. Christensen	St. Thomas og tilbage her til Staden
ditto	52	Augustus	64	ditto	Marcus Smidt	Østersøen, Bugten af Frankrig og Middelhavet
ditto	53	Sophia	40	ditto	Reineck O. Wissner	Bugten af Frankrig og Middelhavet
ditto	54	Fru Theodora Johanna	40	Barcellona	Andreas W. Schack	Ostende, Holland, Hamburg og andre Steder
ditto	55	Forsigtigheden	110	Rotterdam	Cornelius van Sauv	Marseille, Cette, Barcellona, Smirna og andre Steder
ditto	56	Roskilde	120	Genua	Barend Nannings	Ostende, Hamburg, Altona, Holland og andre Steder
ditto	57	Forhaabningen	120	Barcellona	Math. Petersen	Ostende, Hamburg, Altona og andre Steder
ditto	58	Dronninggaard	127	Barcellona	Melff. H. Frorechs	do. do. do. do.
ditto	59	Frieheden	70	Amsterdam	Thysz Hansz	St. Thomas og her tilbage igen eller til Altona
ditto	60	Den Junge Jan	130	Amsterdam	Jan Kiel	til Suriname og derfra tilbage her til Staden
Vestindiske Handels-Selskab	61	St. Thomas	ej opgivet	Amsterdam	Lieutenant Janson	St. Thomas
Agenterne de Coninck & Reiersen	62	Frue Margaretha	110	Rotterdam	M. Klausen	Suriname og over St. Thomas her til Staden
ditto	63	Adriane	80	ditto	H. N. Scharenhout	Havre de Grace, Martinique og tilbage her til Staden

Kiøbernes Navne	Skibenes Navne	Skibenes angivne Drægtighed (læster)	Skibenes Indkiøbssted	Skippers Navne	Skibenes Bestemmelses Stæder
ditto	64 Danmarks Welfærd	55	ditto	Willem Cornelise	Bugten af Frankrig, Middelhavet og andre Steder
Det Østersøiske Handels Selskab	65 Gehejmeraad Rosenkrantz	170	London	M. J. Willer	lige her til Staden
Conferensraad Fabritius & Wewer	66 Copenhagen	110	Tinmouth	C. Jansen	Cette og andre Steder
Conferensraad Ryberg	67 Sahra	48	Rotterdam	Petter Hansen	Færøe og derfra her til Staden
Kiøbmand Andreas Buntzen	68 Anna Bolette	48	Amsterdam	A. Christiansen	Middelhavet og andre Steder
Kiøbmand Johan Friderich Goode	69 Kongen af Dannemark	50	Weymouth	P. Rieverts	Middelhavet og derfra her til Staden
ditto	70 Prints Friderich	50	Amsterdam	P. C. Krag	St. Thomas og derfra her til Staden
Agenterne de Coninck & Reiersen	71 Fru Cornelia Theodora	100	ditto	Henrich Belmer	St. Thomas og tilbage her til Staden
Kiøbmændene Gilroy & Miln	72 Matilda	90	Livorno	Wilhelm Mains	Amsterdam og videre
Johan Smith	73 Expedition	65	Amsterdam	Peter Alstrup	St. Thomas og tilbage her til Staden
ditto	74 Charlotta	80	ditto	Eieren selv	til Trondhiem
Kiøbmand Andreas Buntzen	75 Den unge Andreas	80	ditto	Peter Carstensen	Middelhavet eller andre Steder og derfra tilbage til denne Stad
	75 Skibe	7065 Læster			

En del af de københavnske redere og et par af handelskompagnerne var deltagere i denne handel samt nogle helsingørske handelsmænd og iøvrigt også enkelte nordmænd, men ellers var det de Coninck & Reiersen, der ganske lagde beslag på opmærksomheden, ligesom det også var dette firma, der så kraftigt havde taget initiativet til den hele sag. Det fremgår af listens oplysninger, at skibene især indkøbtes i middelhavsegnene, franske, spanske og italienske havne, ofte vel hollandske skibe, der var „strandet“ på grund af krigen, og hvis redere gerne så skibene overført til neutralt flag, og så naturligvis i Nederlandene. Ostende, der lå i den kejserlige del af Nederlandene, var et centralt punkt i de Conincks virksomhed. I periodens begyndelse gik rejserne bortset fra det først nævnte eksempel fra 20. maj 1781 udelukkende til europæiske havne. Først langt hen i perioden kom Vestindien rigtig med i billedet, og i denne handel deltog de Coninck kun med et par togter, efter at nogle københavnske huse havde begyndt her. Disse havde i efteråret 1781 presset regeringen til også at lukke op for den vestindiske handel, først til de danske øer, men fra foråret 1782 også til de krigsførende magters besiddelser i Vestindien. Fra da af var der to kollegier, som fik med ekspeditionen af passene at gøre. Ved reskript af 19. juni 1782 indførtes den ordning, at alle vestindiefarere skulle have latinske søpas for rejser i den vestindiske og amerikanske fart, såvel til fremmede øer og steder som til kongens egne, gennem Vestindisk Guineisk Rente- og Generaltoldkammer, mens alle øvrige latinske søpas såvel som samtlige algierske pas udstedtes gennem Kommerce Kollegiet. Forøvrigt skete der mange overtrædelser med disse pas, idet adskillige skippere ved deres hjemkomst ikke afleverede de latinske søpas, de havde fået udleveret, men benyttede dem til én eller flere nye rejser. Det måtte derfor ved reskript af 14. februar 1784 indskærpes, at samtlige pas, både latinske og algierske, efter endt rejse skulle tilbageleveres.

Det er vanskeligt at sige, hvorvidt andre bestemmelser, for eksempel dem om at skipperne skulle være danske statsborgere, blev overholdt. Det ser efter sprogformerne at dømme ud til, at henved halvdelen af de på foranstående fortegnelse anførte skippere må have været frem-

mede og ofte hollændere, og man var iøvrigt også på grund af mangel på skippere nødsaget til at godtage folk, som man ikke før ville have anerkendt, og anvende sætteskipperne. I maj 1782 frafaldt man kravet om at der kun måtte anvendes indenlandske skippere med borgerskab, men denne lempelse bortfaldt påny ved cirkulæret af 2. oktober 1784, og i et cancelli promemorie af 9. oktober 1784 til stiftsbefalingsmanden i Christianssand siges det udtrykkeligt, at mangelen på skippere med borgerskab er aftaget, og at det derfor ikke vil være vanskeligt for rederne at få skippere til deres fartøjer. Det store pres, som krigsforholdene havde medført, var nu faldet bort.

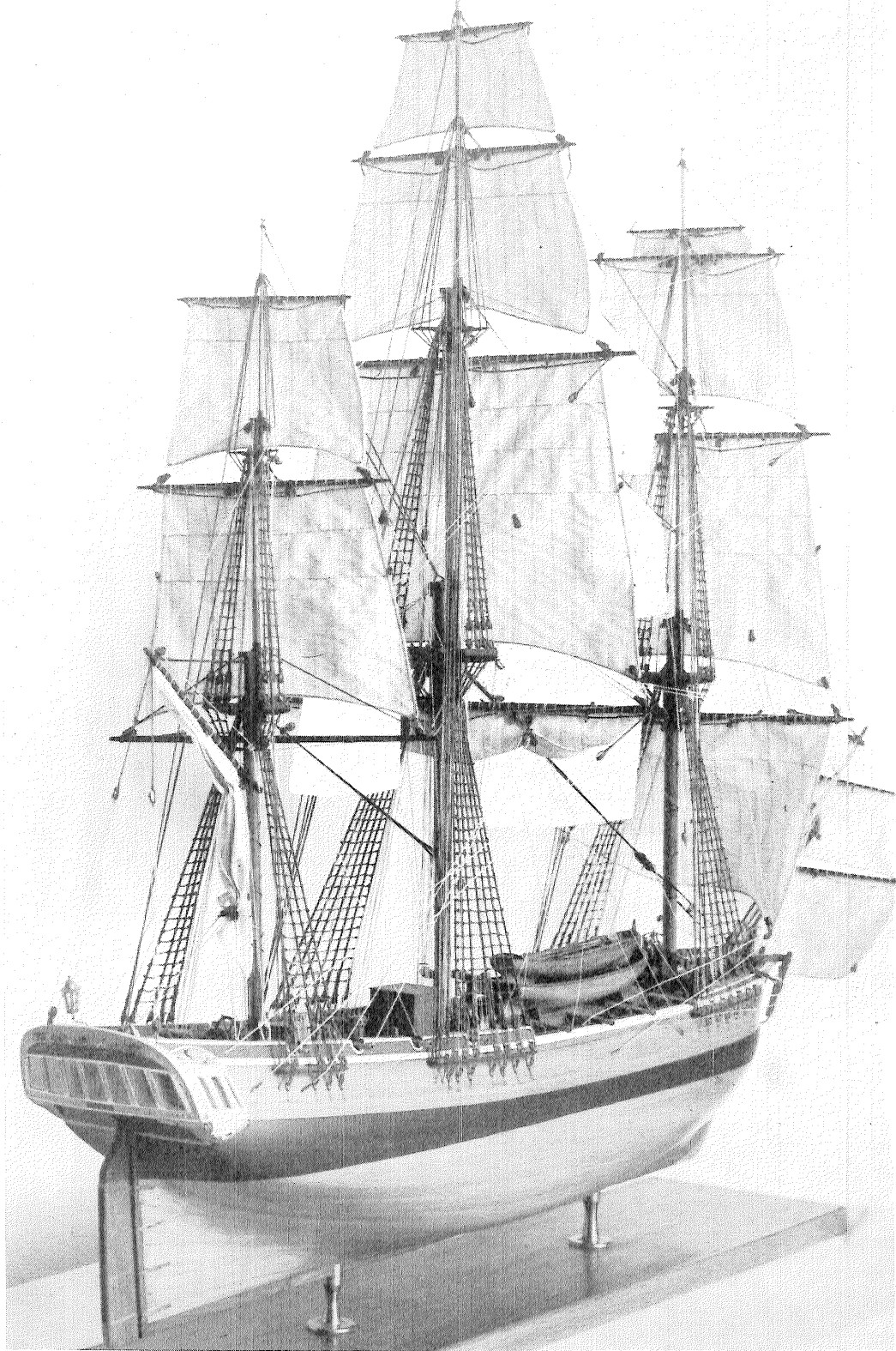
Det fremgår af et bilag til fortegnelsen, at man var imponeret af de Conincks indsats, idet der er foretaget en udregning af, hvor meget han tegnede sig for. Det blev til ialt 49 skibe af listens 75, altså de to trediedele, og så havde man endda ikke nået at medtage de sidste tre af hans skibe på tilsammen 220 kommercelæster, der var bevilget d. 22. maj og 6. juni. Når det ligeledes er udregnet, at det med de 49 ialt drejede sig om 4860 kommercelæster, hvortil der behøvedes 870 matroser med en månedlig hyre af 12 rdlr. eller i et helt år 116.640 rdlr., må det vel opfattes som et merkantilistisk hjertesuk over, at dette beløb formentlig gik helt udenom dansk økonomi.

Der forelå pligt for de enkelte toldsteder til årligt at opgive, hvad der fandtes af hjemmehørende skibe indenfor deres distrikt. Disse lister er en meget vigtig kilde til forskning af den danske koffardi-flådes omfang. Da de undertiden mangler, må man formode, at ordren ikke altid blev overholdt, og pligten blev da også indskærpet

→

Af de mange i artiklen omtalte skibe, købt i udlandet, findes næppe afbildninger. De store vestindiefarere har dog i type ikke været meget forskellig fra fregatten „Roepstorff“, bygget 1778 til generalguvernør U. W. Roepstorff; 154 clstr. (godt 300 tons). I beg. af 1780'erne tilhørte den de Coninck & Reiersen. Model bygget af civilingeniør Tage Blum og konservator Christian Nielsen efter originaltegninger på Rigsarkivet. Handels- og Søfartsmuseet.

The frigate "Roepstorff" was built in 1778 for the West Indian trade. In the 1780's it belonged to the firm de Coninck & Reiersen.



ved et promemorier af 20. november 1781. Der er den ejendommelighed, at bortset fra et enkelt er intet af de skibe, som foran er omtalt som indkøbt af de Coninck i udlandet optaget i listerne. I 1779 ejede han ifølge den lovpligtige liste en fregat „De tre Søstre“, 106½ læster, og brigantinen „De junge Friederich“, 62½ læster, der begge var byggede i Flensborg. I 1784, fra hvilket år vi har bevaret en liste, er der som tilhørende ham kun anført 9 skibe på ialt 1040½ læster. Af disse var de tre byggede indenfor dansk statsområde, og de øvrige var indkøbt og bygget i udlandet, men af de forannævnte genfinder vi kun briggen „Jacob & Hermann“. Det måtte jo snarest betyde, at de Coninck efter den korte periode med de store chancer har solgt skibene igen, men det forekommer dog mærkeligt, at det allerede sker inden 1784. Det må også anføres, at i den senere omtalte bataviske sag fra 1796–97 forekommer skibe med navnene „Brødrene“ og „Velbetænkt“, der formentlig må være de samme, som vi kender fra 1781–82, men der er naturligvis også den mulighed, at disse ikke blev hjemskrevet i København. Det må dog siges, at det er et meget mærkeligt forhold, at ingen af de halvhundrede skibe optræder i de københavnske skibslisters. Forklaringen er måske simpelthen den, at skibene i virkeligheden var hollandske. Såfremt dette er tilfældet, kan det ikke have været ubekendt for myndighederne, og i så tilfælde har det hele været et spilfægteri såvel fra redernes som fra regeringens side.

I de følgende år udviklede de Conincks forretning sig stærkt. I 1787 overtog et konsortium Pingel, Meyer, Prætorius & Co., hvori

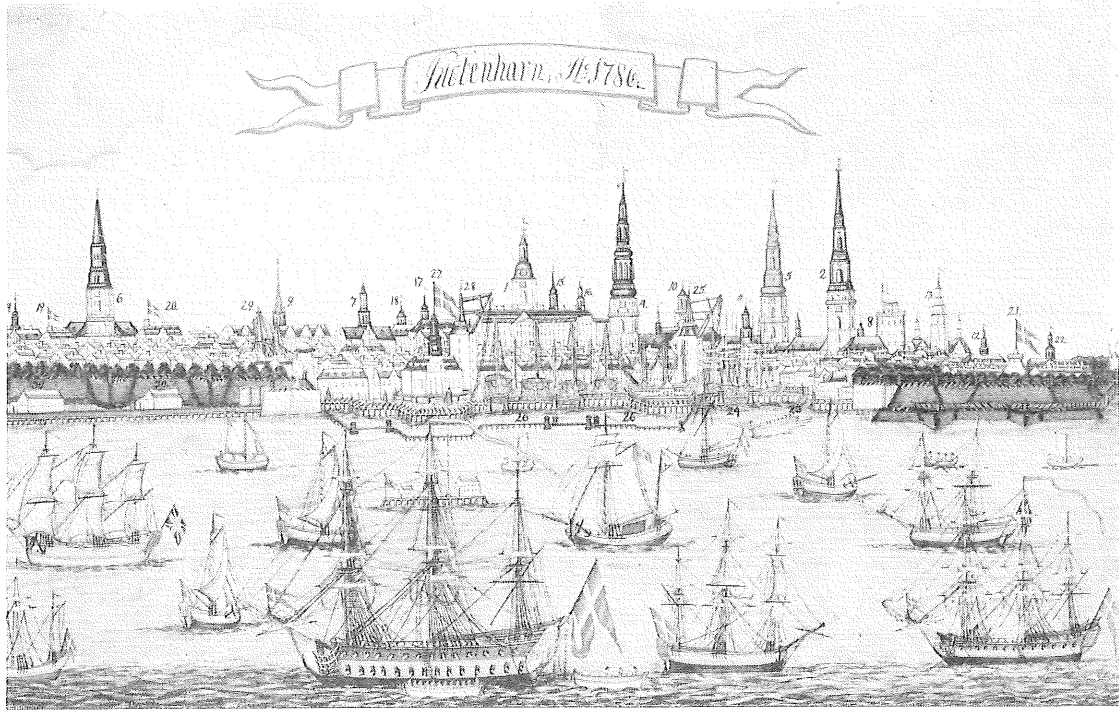
→

Algersk (ell. „tyrkisk“) søpas fra 1700-tallets slutn. Kopperstykke, ikke udfyldt formular, trykt på pergament. Fra 1740'erne havde Danmark afsluttet traktat med „barbareskstatene“ i Nordafrika, hvorefter piraterne afholdt sig fra at overfalde skibe i besiddelse af et sådant pas. Øverste stykke blev afklippet efter bølgenlinjen og sendt til barbareskerne, så de ved at tilpasse det efter linjen kunne identificere skibet som dansk. De kunne jo ikke læse den danske tekst. Almindelige søpas var på latin. Handels- og Søfartsmuseet.

Algerian passport for Danish ships trading in the Mediterranean; second half of the 18th century. North African corsairs would, according to treaties, refrain from plundering ships with such a passport.



Til alle og enhver som det vedkommer
 Læser passere Skibet fra
 fort af Skipperen stort Commerce Taster
 bestimret til og saa videre uden nogen
 Hinder, Ophold eller Mødest med sine indt. havende Skibs Folk
 Passagerer, Gods og Ladning, efterci vi have besunden at
 samme Skib hører Hans Konges, Majest. af Danmark
 og Norge, vores Allernadigste Konges og Herres Un. og sunder
 alleene men ingen U. u. landske eller fremmede til. Givet udi
 General Lande Oeconomie og Commerce Collegio i København
 Den 17
 Under vores Under Skrift og
 dette Collegii Segl



de Coninck optræder med $\frac{7}{10}$ af interesserne, boet efter det fallerede Østersøisk-Guineiske Handelsselskab, hvorved konsorterne under fordelagtige vilkår overtog hele kompagniets flåde på 37 skibe, som kom til god nytte i de følgende år. Under revolutionskrigene, da Holland i 1795 havde etableret sig som „Den bataviske Republik“ i nært forbund med Frankrig, kom det hollandsk-ostindiske kompagni i svære vanskeligheder med hensyn til aftagelsen af sine koloniprodukter og måtte derfor se sig om efter assistance. De Coninck så her sin store chance, men løb også en stor risiko, idet han fra oktober 1796 trådte i forhandling med kompagniet om et samlet køb af en stor del af dets varelager. Det blev til den bataviske kontrakt, sluttet i Amsterdam 1. april 1797 mellem de to parter. Under en priseretssag vedrørende beslaglæggelse af et af de Conincks skibe, der blev anvendt i denne affære, bedømtes entreprisen til at omfatte et beløb af 19 millioner gylden og til at kræve transporter ved hjælp af 38 skibe af middelstørrelse, hvoriblandt som nævnt „Brødrene“, „Velbetænkt“ og desuden „Dronninggaard“ deltog. Det var selv efter tidens store forhold en forretning af uhyre dimensioner, og den må have anspændt hans firma stærkt. Han oprettede et kontor i Batavia og til at varetage firmaets interesser i sagen engageredes som superkargo – meget praktisk – bl. a. den danske konsul, A. Fugl. Da udgifterne til assurance af skibe og ladninger ville beløbe sig til uhyre summer, og erstatningerne i beslaglæggelsestilfælde ville blive problematiske at få et heldigt resultat ud af, bl. a. fordi det ville blive vanskeligt at bevise den neutrale ejendomsret især overfor engelske priseretsdomstole, bestemte han sig til selv at overtage risikoen, og han hævdede siden, at det

←

I den florissante handelsperiode i sidste halvdel af 1700-tallet vrirlede Københavns havn af danske og fremmede skibe, som M. Bangs lidt naive farvelagte tegning fra 1786 giver indtryk af. Skibene ligger på yderreden, hvorfra blikket går mod syd over byens mange tårne. Handels- og Søfartsmuseet.

Copenhagen from the outer-roads, 1786. During this boom period for neutral Denmark, the harbour of the capital was thronged with Danish and foreign ships.

havde betalt sig. Ellers har han ikke røbet hverken sine egne fornemmelser og overvejelser under hele forretningens forløb eller dens økonomiske resultat. Det var en forretningshemmelighed, som købmanden ikke røbede hverken overfor sin samtid eller sin eftertid.

Det ville være fristende at komme nærmere ind på de Conincks og hans samtids navngivning af deres skibe, men det må i denne forbindelse kun blive antydningvis. Nogle af navnene opkalder familiedømmer eller andre private forbindelser. En række navne som „Venskab“, „Enigheden“, „Standhaftigheden“, „Taknemmeligheden“, „Tilfredsheden“, „Virksomheden“, „Agtksomheden“ og „Opriktigheden“ afspejler, at vi befinder os i borgerdydens tidsalder. „Neutraliteten“ antyder et historisk træk i tiden, måske også et mere eller mindre fromt ønske, men navne som „Aldrig fuldkomment“, „Længe Ønsket“, „Velbetænkt“ og „Uforskrækket“ må afspejle den driftige og heldige, men også dristige købmands målbevidsthed og intention, og tillige et særligt lune, han må have været i besiddelse af.

De Conincks position i datiden er velkendt, også at han var en af tidens mest velhavende forretningsmænd, der som vinterbolig i København erhvervede det senere Moltke'ske palæ i Bredgade (nu Håndværkerforeningen) og om sommeren boede på „Næsseslottet“, som han opførte ved „Dronninggård“, som han ejede sammen med en række andre ejendomme i nærheden. Han havde ikke nogen „salon“ i København, som flere af tidens handelsfyrster omgav sig med, men han skabte på „Næsseslottet“ med dets stemningshave et milieu af stor kulturhistorisk interesse. Dette som så meget andet denne fremragende mand vedrørende hører dog hen i en anden sammenhæng. Han er omtalt forskellige steder i litteraturen, men han har endnu ikke fundet den biograf, som hans virksomhed og position gør ham fortjent til. Det har han endnu tilgode.

NOTER

Emnet er blandt andre forfattere behandlet af *Ole Feldbæk*: Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778–1783, Kbh. 1971, hvortil henvises.

Iøvrigt er som kilder anvendt Kommercekollegiets forestillingsprotokol for 1781 og 1782 samt de citerede promemorier og cirkulærer. Købet af det kgl. oktr. østersøisk-guineiske handelsskabs aktiver er omtalt af Knud Klem i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1970, p. 48 ff., og den bataviske kontrakt i *Johannes Werner: Christian Wilhelm Duntzfeldt. En dansk storkøbmand fra den Glimrende Handelsperiode. Kbh. 1927, p. 79 ff.*

HOW DENMARK'S NEUTRALITY,
PARTICULARLY FROM 1781-82, WAS UTILIZED
BY FRÉDÉRIC DE CONINCK AND
OTHER SHIPOWNERS

Summary

In a decree of 18th March 1776 the Danish government granted subsidies for the building of ships in Denmark and also placed a duty on ships built abroad and brought to Denmark. In addition it gave armoured merchant ships the monopoly of the route to the West Indies. However the war years which followed were to create such a demand for neutral shipping, particularly after England declared war against the Dutch in December 1780, that these protective measures were gradually abandoned and any vessel was allowed to make the West Indies run. It was thanks to the initiative of Frédéric de Coninck that the Danish government gave vessels purchased abroad by Danish ship-owners a permit to sail direct from one foreign port to another, provided that both ship and cargo were Danish and the captain and the majority of the crew were Danish citizens. Seventy-five vessels, 7065 lasts in all, were fitted out in this way during the period the war lasted (1781-82) and of these the house of de Coninck owned forty-nine, or two thirds of the total. In 1783 peace was signed in Versailles but in a later war, when Holland as the Batavian Republic was allied with France, the Dutch East India Company had difficulty in exporting its goods from the East Indies and signed the "Batavian Contract" with de Coninck on the 1st April 1797. About 19 million guilders worth of goods were involved and thirty-eight medium sized ships were needed to transport them. That was an enormous piece of business for those times and a clear indication both of de Coninck's abilities as a merchant and the prestige in which he was held by international banking and diplomatic circles concerned with prize law suits and similar cases in those unusual times.