

Fridrich, billedbasen, Det Kongelige Bibliotek

Dansk hvalfangst i Nordatlanten 1771 - 1789

Børge Fogsgaard
2003

Indholdsfortegnelse

Indledning.....	5
Forskningskarakteristik.....	6
Den nordatlantiske hvalfangst.....	8
Hvalfangstens begyndelse i Nordatlanten	8
Fangstområder og fangstmetoder	8
Kystfiskeriet.....	8
Havfiskeriet	9
Isfiskeriet	9
Apparatur	10
Skibe.....	10
Mandskab	11
Forarbejdning	13
Produkter.....	15
Organisationsformer.....	16
Aktørerne	16
Nederlandene.....	16
Tyske stater.....	17
England	18
Nordamerika	19
Danmark – Norge.....	19
Sammenfatning.....	21
Den store satsning 1771 – 1775.....	22
Statsmagten.....	22
Andreas Henrich Stibolt	24
Det Kongelige Oktrojerede Almindelige Handelskompagnis opløsning	26
Hvalfangstens rolle som beslutningsfaktor for grundlæggelsen af Den Kongelige Grønlandske Handel	28
Sammenfatning og kommentarer	28
Bestræbelser og skuffelser 1776 – 1781	31
Konjunkturer.....	31
Den Kongelige Grønlandske Handel og Fiskefangst.....	31
Organisationsform	31
Finansiering	32
Skibe.....	33
Bemanding.....	33
Kystfiskeriet.....	34
Isfiskeriet	36
Forarbejdning og afsætning	37
Økonomi.....	38
De private redere.....	39

De andre hvalfangernationer	39
England	39
Holland.....	39
Hamburg.....	40
Hannovers hvalfangstprojekt.....	40
Myten om den forpassede mulighed	40
Sammenfatning og kommentarer	42
Reorganisering og nye tiltag 1781 – 1784.....	44
Periodens konjunkturer.....	44
Reglementet af 2. juli 1781.....	44
Hvalfangsten under højkonjunkturen.....	46
Kystfiskeriet.....	47
Instruksen af 19. april 1782	47
Sammenfatning og kommentarer	48
Reformårene 1784 – 1789.....	49
Statsmagten.....	49
Statssubsidiering.....	50
Kongelig plakat af 13. oktober 1784.....	50
Carl Pontoppidan.....	50
Kompagnierne	51
Slesvig-Holsten.....	52
Resten af helstaten.....	53
Udrustningspræmien og tilfældighedernes betydning	53
Den Kongelige Grønlandske Handel	54
De andre nationer.....	55
Sammenfatning og kommentarer	56
Den nordatlantiske hvalfangst efter 1789.....	58
Subsidieringen	58
Fangstens omfang.....	59
Nye initiativer	59
Udlandet	60
Sammenfatning og kommentarer	60
Opsummering og konklusion.....	62
Bilag	66
Hollandsk hvalfangst.....	66
Hvalfangerskibe fra helstaten	70
Hvalfangst fra Slesvig-Holsten	78
Fangstresultater fra Den Kongelige Grønlandske Handel	80

Skibenes rentabilitet.....	82
Hvalbestandens fluktuation.....	84
Kilder og litteratur	86
Utrykte kilder	86
Trykte kilder og litteratur	87

Indledning

Efter Struensees fald i 1771 begyndte de nye magthavere at interessere sig for hvalfangstens muligheder. Fra 1773 til 1775 igangsattes derfor en række initiativer, der skulle sikre, at den indbringende hvalfangst i Nordatlanten kom på ”rette” hænder. De store formuer, som man formodede denne hvalfangst og dens råvareforarbejdning kastede af sig, skulle kanaliseres ind i den dansk-norske helstat.

Allerede i 1781 blev det storstilede projekt omformuleret for, ifølge den gængse historieopfattelse¹, definitivt at blive bragt til ophør, da Den Kongelige Grønlandske Handel afhændede deres hvalfangerskibe i 1789. Eftertiden har, om ikke forbigået projektet, så overfladisk set det som endnu et bevis for den klassiske liberalismes teorier om det selvregulerende markedssystem. Det vil sige, at netop de politiske myndigheders initiativer og indgreb altid vil forkludre markedsmekanismerne, og at dette pr. definition vil besværliggøre en sund økonomisk samfundsudvikling. Et andet gennemgående historisk syn på den danske hvalfangst har været at se denne som endnu et håbløst amatøragtigt eksempel på den danske kolonipolitik overfor Grønland.

Denne opgave vil beskrive den danske statsmagts tiltag med og over for hvalfangstindustrien i perioden 1771 - 1789. Statens involvering i både statslige og private hvalfangstprojekter vil blive behandlet således, at der kan vises et samlet billede af helstatens hvalfangstaktiviteter. Netop i beskrivelsen af omfanget af den danske hvalfangst er der i den foreliggende litteratur store uoverensstemmelser. Det er opgavens ambition at få et præcist samlet billede af den danske helstats hvalfangstindustri i den pågældende periode.

Opgaven vil tage sit udgangspunkt i hvalfangstens historiske udvikling i Nordatlanten. Det er af afgørende betydning for bedømmelsen af et projekts succes, eller mangel på samme, at kunne vurdere hvilket mål, hvalfangstens igangsættere har kunnet operere med, samt om der har været andre hensigter med hvalfangsten end de rent erhvervsøkonomiske. En bedømmelse af sejrens muligheder giver altid en bedre forståelse for sejrens pris. Dette indebærer, at produktet, dets produktionsværktøjer, dets afsætning samt dets profitabilitet ligeledes skal beskrives og vurderes. Til enhver god markedsanalyse hører, udover selve produktbeskrivelsen, også en bedømmelse af de øvrige aktører på markedet.

Den danske hvalfangstindustri vil detaljeret blive beskrevet for at påvise hvilke årsager, der lå til grund for igangsættelsen af hvalfangsten, forløbet af hvalfangsten samt hvilke årsager, der lå til grund for beslutningen om at standse hvalfangstaktiviteterne. En kort gennemgang af industrien og dets aktiviteter efter 1789 vil endvidere blive foretaget for at vurdere, om den danske hvalfangstindustri reelt blev bragt til ophør i 1789.

Opgaven skal ikke opfattes som et generelt bidrag til Grønlands historie. Fokuseringen vil være koncentreret om hvalfangsten set som et merkantilistisk projekt, dets problematik og dets gennemførelse. Det er dog umuligt at beskrive den danske hvalfangstindustri, uden i vidt omfang at medtage specifikke grønlandske elementer af historisk betydning.

¹ Se afsnittet om forskningskarakteristik.

Forskningskarakteristik

Generelt set er der, i forhold til mange andre historiske emner, ikke megen litteratur om hvalfangsten i Nordatlanten, når der naturligvis undtages ren fiktionslitteratur. Det meste af den foreliggende litteratur er koncentreret om selve fangsten og de mennesker, der var involveret. Selve den økonomiske synsvinkel på hvalfangsten er desværre meget dårligt belyst. Den foreliggende litteratur kan opdeles i flere historiske forløb. I anden halvdel af 1700 tallet udkom en hel del værker, der priste hvalfangstens nytte og gav anvisninger for, hvorledes projekter skulle gribes an. Af disse har jeg medtaget **Andreas Henrich Stibolts** to "besvarelser" af 1774, idet de direkte afspejler den danske stats interesse for hvalfangsten og sandsynligvis har været medvirkende til, at hvalfangstprojektet blev igangsat samt **Carl Pontoppidans** skrift om hval- og robbefangst fra 1785. Perioden fra det 19. århundrede og frem til 1. verdenskrig er først og fremmest domineret af en tysk litteratur og i begrænset omfang forskning, der udviser en klar nationalromantisk tendens. Undtagelsen er englænderen **W. Scoresby Jun.**, der i tysk og hollandsk litteratur om emnet karakteriseres som en af de største autoriteter på arktisk hvalfangst. Herudover vil jeg endvidere fremhæve **Basil Lubbocks** *The Arctic whalers*, der beskriver den britiske overtagelse af hvalfangsten i Nordatlanten med dens katastrofale følger for bestanden af grønlandshvaler. Den udenlandske litteratur er rent periodemæssigt koncentreret omkring de enkelte landes storhedstid i hvalfangsten. Hollandsk og tysk litteratur er om perioden frem til ca. 1780. Engelsk litteratur omhandler 1. halvdel af det 19. århundrede, amerikansk 2. halvdel af århundredet, og endelig findes der en del norsk litteratur om den norske hvalfangst fra ca. 1870 og frem.

Efter 2. verdenskrig udkom der en del litteratur af først og fremmest lokalhistorisk interesse. Fra de sidste 20 år foreligger der praktisk taget intet, hvilket uden tvivl skyldes en berøringsangst over for emnet. Dagens diskurs om hvalfangst er ensidigt fordømmende, og litteraturen er, som følge heraf, koncentreret til emner om hvalernes overlevelsesmuligheder, hvilket igen har påvirket synet på hvalfangsten set i et historisk perspektiv. En enkel undtagelse er den af **Søren Mulvad** redigerede beretning fra 2002 om *Katastrofen i Ishavet 1777*, der dog ikke er en beretning om hvalfangst i almindelighed, men en samling af og kommentarer til skrifter, der omhandler 1777 katastrofen. For opgavens beskrivelser af tidens politiske og økonomiske forhold er der især trukket på **Ole Feldbæks** mange publikationer om perioden.

Nedenfor er angivet de forfattere, der har haft størst betydning ved udarbejdelsen af den foreliggende opgave, enten qua deres forskning og litteratur om den nordatlantiske hvalfangst generelt, eller fordi de mere specifikt har beskæftiget sig med relaterede emner fra perioden, der belyser forhold omkring det danske hvalfangstprojekt.

Louis Bobé udsendte i 1936 *Diplomatarium Groenlandicum 1492-1814* med en transskription af dokumenter fra perioden omhandlende handelen og missionen på Grønland. Dette værk har lige siden været en væsentlig kilde for samtlige grønlandshistorikere. Bobé har naturligvis også selv givet sin vurdering af perioden. Sandsynligvis påvirket af datidens diskussion om Grønlands tilhørsforhold er det grundlæggende træk hos Bobé hans egen overbevisning om Danmarks ret til Grønland. Der argumenteres ikke for denne ret. Gennem en øjensynlig triviell og objektiv opsummering af den danske kronens tiltag, får læseren en opfattelse af det åbenbart naturlige i denne ret. Han beskriver med indignation, hvordan de hollandske hvalfangere førte sig frem over for den grønlandske befolkning. Ikke et øjeblik reflekteres der over, om hollænderne med nogen ret kunne føle og mene, at de havde visse rettigheder efter en periode på mere end 100 år, hvor danskerne på ingen måde havde været nærværende. Hans gennemgang af hvalfangsten er ensidigt fokuseret på kystfiskeriet.

Ludwig Brinners disputats fra 1912 er en detaljeret gennemgang af de tyske (herunder Slesvig-Holsten) områders involvering i hvalfangsten fra det 17. til det 19. århundrede, dog med hovedvægten

lagt på Hamburgs rolle. Disputatsen er i vid grad baseret på **Moritz Lindemans** talmateriale. Det danske hvalfangstprojekt er, overraskende nok, kun nævnt perifert. Disputatsen har uden tvivl inspireret Cornelis de Jong, især hvad angår beskrivelserne af tyske forhold, herunder ikke mindst beskrivelsen af mandskabet fra de slesvigske områder.

Finn Gad har i *Grønlands Historie bind 2.2 og III*, beskæftiget sig indgående med hvalfangstprojektet. Finn Gad er den historiker, der mest dybtgående har beskæftiget sig med Grønland i det 18. århundrede. Selvom hans detaljerede beretninger og analyser er læseværdige og baseret på en tro om objektivitet, er han samtidigt et kristent menneske, for hvem missionen er det vigtigste. For Finn Gad hersker der ingen tvivl om, at handelen, og den dermed forbundne fangst, ikke alene blev skabt ud fra tanken om at understøtte missionen, men at dette også fortsatte det meste af århundredet ud. Finn Gad opfatter udviklingen på Grønland som fuldstændigt ustyret og ugennemtænkt og dermed et bevis på "tilfældighedernes betydning". Statsmagtens diverse initiativer beskrives som nærmest amatøragtige og klodsede, og først efter Høeg-Guldbergs fald i 1784 oplever Finn Gad, at den danske regering fører en bevidst sammenhængende grønlandspolitik. Høeg-Guldberg og hans merkantilistiske holdninger beskrives som en katastrofe, og hans styre sammenlignes med Struensees. Finn Gad er eksponenten for en historisk opfattelse, der ser hvalfangstprojektet som en eklatant fiasko alene på grund af dårlig ledelse og slendrian. Alle historiske hændelser med berøring til Grønland bedømmes ud fra en refleksion over, hvorvidt disse havde en positiv indvirkning på den grønlandske befolknings levevilkår.

Cornelis de Jongs trebinds disputats fra 1972 *Geschiedenis van de Oude Nederlandse Walvisvaart* er et omfattende arbejde om hvalfangsten. Værket omhandler, som titlen siger, først og fremmest de hollandske forhold og dækker en 200-årig periode. Værket har en god dybde i dets detailbeskrivelse af hvalfangstens teknik, hvilket giver læseren en god forståelse for industrien og dens historiske udvikling. Dansk-norsk hvalfangst er ifølge disputatsen nærmest at betragte som en parentes. Dog er det danske hvalfangstprojekt nævnt som en medvirkende årsag til ophøret af den hollandske dominans i hvalindustrien. Dette forhold vil blive diskuteret i opgaven. C. de Jongs har fulgt sin disputats op med en kraftig reduceret engelsk udgave i 1978. En del af denne opgaves brug af empiri er hentet fra hans disputats.

Wanda Oesau giver i sin *Schleswig-Holsteins Grönlandsfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17. – 19. Jahrhundert* fra 1937 en detaljeret gennemgang af de slesvig-holstenske købstæders involvering i hvalfangsten. Værket er, til trods for dets nationalromantiske patos og dets lokalkoloristiske anekdoter, yderst læseværdigt, stringent og fremstår som baseret på et velunderbygget kildemateriale.

Christian Vibes *Arctic animals in relation to climatic fluctuations* er medtaget for at få et billede af hvilke andre forhold, der kunne have en indflydelse på fangstforhold. I værket gøres et forsøg på at estimere bestanden af grønlandshvalen set i relation til den arktiske hvalfangst med spekulationer om klimavariationernes indflydelse på størrelsen af bestanden.

Den nordatlantiske hvalfangst

I dette afsnit vil der blive givet en kort gennemgang af hvalfangstens udvikling frem til den danske hvalfangsts igangsættelse i 1770'erne. Derudover vil der i afsnittet blive givet en beskrivelse af hvalfangstens faser og dens samspil med og afhængighed af naturens vilkår. Industriens produktionsapparat samt dets slutprodukter vil ligeledes blive beskrevet. For at forstå denne specielle industris vilkår er det nødvendigt at forstå dens apparatus.

Afsnittet koncentrerer sig om hovedaktørerne i hvalfangsten, det vil sige først og fremmest Nederlandene, sekundært England og de tyske stater. Qua opgavens emne vil Danmarks deltagelse i den tidlige hvalfangst blive diskuteret. Andre nationer, såsom Frankrig, Spanien, Rusland og Sverige, drev hvalfangst eller igangsatte hvalfangstprojekter; dog i et omfang der aldrig forblev andet end en parentes i det 18. århundredes hvalfangst i Nordatlanten.

Hvalfangstens begyndelse i Nordatlanten

Hvalfangstens pionerer var baskerne i det nordlige Spanien og det sydvestlige Frankrig. Fra det 12. eller 13. århundrede² drev de hvalfangst fra deres landsbyer langs Biscayen. I det 15. århundrede blev baskernes kystfangst udvidet til også at omfatte kysterne omkring Island og Norge. Engelske købmænd på ruslandshandelen så mulighederne i en organiseret hvalfangst og begyndte omkring 1570 at udruste skibe med baskiske harpunerer og spækskærere med henblik på fangst af (sletbags-) hvaler i farvandet ud for Norge. Fangsten blev dog ringe, idet hvalerne på åbent hav var for hurtige for tidens fartøjer. Fangsten af hvalrosser blev derimod vellykket, hvorfor fangsten blev koncentreret omkring disse. I 1610 blev to skibe af englænderne sendt til Spitsbergen for at indfange hvalrosser. På turen blev meget store flokke af grønlandshvaler observeret. Fangstfolkene ombord på skibene indså, at denne hvalart var langsommere og dermed lettere at fange end sletbagen. Ikke blot var grønlandshvalen et lettere bytte, men det viste sig snart, at udbyttet i form af olie og hvalbarder var langt større pr. dyr. Dette blev startsignalet for en storstilet jagt på grønlandshvalen.

Fangstområder og fangstmetoder

Kystfiskeriet

De følgende år blev fangsten af grønlandshvaler koncentreret omkring Jan Mayen og Spitsbergens kyster. Englænderne blev meget hurtigt udsat for voldsom konkurrence fra andre nationer. Spaniere, franskmænd, danskere og hollændere forsøgte sig. På samtlige nationers skibe blev der i begyndelsen af perioden hyret baskere som harpunerer og spækskærere, da ekspertisen simpelt hen ikke fandtes i Nordeuropa.

Jagten eller *fiskeriet*, som det kaldtes, foregik efter baskernes traditionelle fangstmetode. Med en landstation som base jagede man hvalerne langs kysten. Ved dette kystfiskeri blev hvalen jaget af flere mindre robåde. Efter drabet blev hele hvalen eller store enkeltdele transporteret til den faste fangststation, for der at blive opskåret og kogt til olie.

² de Jong (1972) s. 1.

Havfiskeriet

Omkring 1640'erne var det blevet vanskeligere at fange grønlandshvaler langs kysterne. Dette bevirkede, at hvalfangerne måtte udvikle nye fangstmetoder for at forfølge hvalerne ud på det åbne hav. Man opererede nu med et moderskib, hvor mandskab, robåde og grej havde deres base. Efter fangsten på åbent hav blev hvalen opskåret i store stykker og bjerget ombord, hvorefter man sejlede til et egnet (roligt) sted, for der at opsætte et brænderi og udvinde trannen. Et sådant brænderi kunne være opsat og bestemt for en hval, en sæson eller flere sæsoner afhængig af omstændighederne.

En anden mulighed, der blev praktiseret, var at opskære hvalerne til havs og nedpakke spækket i fade for senere at koge dette, når man returnerede til Vesteuropa. En tredje mulighed, der i det 17. århundrede kun blev benyttet af baskerne fra Spanien og Frankrig, var at opsætte brænderiet på skibet og udvinde olien, mens man var til søs.

Isfiskeriet

Omkring 1670 – 1680 gik hvalfangsten ind i dens tredje fase og blev væsentligt forandret. I denne periode forsvandt grønlandshvalen fra farvandet omkring Spitsbergen sandsynligvis på grund af rovdrift. En efter en blev de faste fangststationer på Spitsbergen nedlagt, og englænderne og danskerne trak sig ud af hvalfangsten, da den ikke længere var profitabel. Hollænderne forsøgte først at erstatte grønlandshvalen med sletbagen. Da dette ikke var videre succesfuldt, fortsatte man jagten på grønlandshvalen ved at forfølge den ind i drivisen højere og højere mod nord. Dette medførte en drastisk metodeudvikling. Det gjaldt ikke blot i måden at drive jagt på, men også i råvareforarbejdningen. Med dette nye isfiskeri var afstandene definitivt blevet for store til at operere med baser. Hvalen skulle ophugges til søs, og spækket skulle nedpakkes forsvarligt, for flere måneder senere at blive videreforarbejdet i hjemlandet. Dette medførte en enorm omkostningsforøvelse af hvalfangsten og i den første periode en forringelse af trannen, idet spækket ofte forsuredede (eller simpelt hen rådnedede) under den lange transport. Overgangen til isfiskeriet og den dermed forbundne nye ekspertise resulterede i, at de hollandske hvalfangerrederier blev næsten enerådende, og at Nederlandene blev det 18. århundredes altdominerende nation i hvalfangsten på Nordatlanten. Resultatet af hollændernes satsning på isfiskeriet medførte, om ikke en revolution, så et omfattende kulturskift for hele hvalfangstindustrien.

I de første tiår af det 18. århundrede begyndte fangsten at dale for den hollandske hvalfangstindustri. Dette fik en del af hvalfangerne til at søge nye uudnyttede fangstområder, hvor hvalerne var mere talrige. De fandt de nye områder vest for Grønland i Davis Strædet.

Isfiskeriet i Davis Strædet betegnede et yderlige skridt i udvikling af hvalfangstens historie. Overgangen fra kystfiskeriet til fangsten på det åbne hav og det efterfølgende isfiskeri i drivisen øst for Grønland til isfiskeriet vest for Grønland viser en klar udvikling trin for trin. I hver fase af denne udvikling blev de fysiske rammer for fangsten mere brutale og de økonomiske vilkår dårligere. Omkostningerne blev højere, og fangsten pr. skib blev mindre. Afstanden fra Nordeuropa til Davis Strædet var langt større end afstanden til Spitsbergen, hvilket medførte større omkostninger. Davis Strædet betød endvidere, at hvalfangerne fra Europa skulle tidligere af sted. Mens højsæsonen for hvalfangsten øst for Grønland foregik i sommermånederne, skulle fangsten påbegyndes langt tidligere på året i Davis Strædet. Strædet blev hurtigere isfrit, og hvalerne vandrede mod nord, så hurtigt det lod sig gøre for isen. Denne kendsgerning skulle blive af afgørende betydning for strategien bag den senere danske hvalfangst.

Davis Strædet var ikke et ukendt område for hollænderne. Allerede i det 17. århundrede havde det nu nedlagte hollandske *Nordsche Compagnie* i flere omgange, i lighed med Danmark, sendt skibe ind i

Davis Strædet for at finde en søvej til Asien gennem en mulig nordvest passage³. Passagen fandt man ikke, men folkene på skibene handlede med de indfødte inuitfolk på begge sider af strædet og hjemtog forskellige varer. Denne tuskhandel blev gennem årene udbygget således, at der fra ca. 1670 fandt en regelmæssig handel sted. Hvert år i februar eller marts sejlede mindre skibe med 10 til 15 mand ombord til Grønlands vestkyst for at udveksle europæiske forbrugsvarer som knive, pander etc. med hval- og sælspek, hvalbarder, pelse samt hvalros og narhvalstænder. Som jeg senere vil beskrive, blev denne handel fra 1721 gradvis reduceret på grund af hindringer fra de danske myndigheder. Men 50 års handel i Davis Strædet gjorde, at hollænderne kendte området bedre end nogen anden nation. Tuskhandelen blev fortrinsvis drevet af folk fra den vestfrisiske ø Terschelling i Nederlandene. Det første kort over Davis Strædet blev da også udarbejdet i 1720 af en kaptajn fra Terschelling, og det første kort over Grønlands vestkyst blev udarbejdet af samme mand et par år efter.

Hindringerne fra de danske myndigheder resulterede i, at folkene fra Terschelling gradvis opgav tuskhandelen på vestkysten og i stedet allierede sig med de landsmænd, der havde problemer med fangsten af hvaler øst for Grønland. Det vigtigste område for hvalfangsten i Davis Strædet blev området omkring Diskoøen. De grønlandshvaler, der blev fanget i Davis Strædet, var i gennemsnit større⁴ end de hvaler, der blev fanget øst for Grønland. Afstanden fra de hollandske havne var imidlertid som nævnt meget længere, og turen til Davis Strædet i det tidlige forår var langt mere risikobetonet end sørejsen til farvandet ved Spitsbergen og Jan Mayen. Omkostningerne for isfiskeriet i Strædet var derfor væsentligt højere.

Apparatur

Skibe

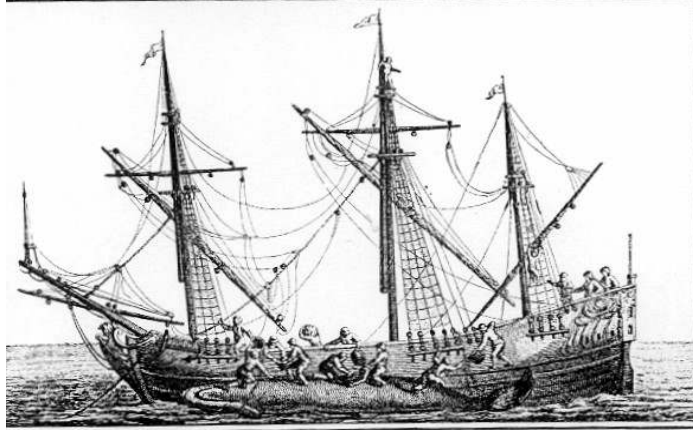
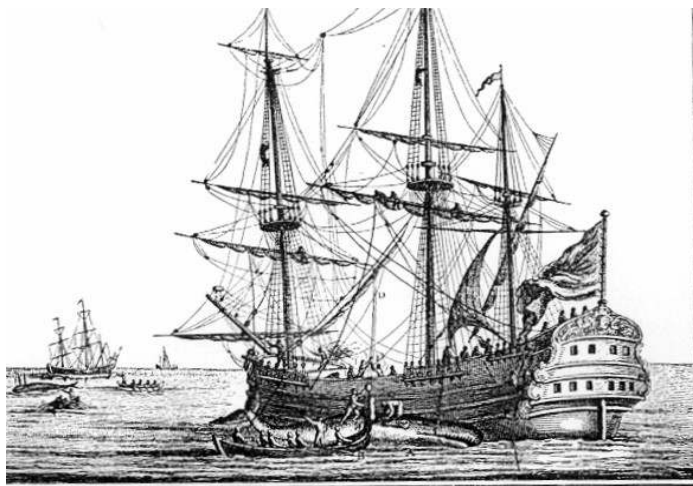
Først med overgangen til isfiskeriet kan man tale om egentlig specielbyggede skibe og både til hvalfangst. Det var de ekstreme forhold i Arktis, der stillede krav om ekstra forstærkning af skibet udvendigt, såvel som indvendigt. Den gængse skibstype, overalt blandt hvalfangernationer fra begyndelsen af det 18. århundrede, blev den hollandske skibstype ”bootschip”, der var en videreudvikling af skibstypen fløjten. ”De bootschip” eller bådskipet var et tremastet barkskib på 100-120 fods længde med en bredde på 26-30 fod og et deplacement på 50 til 150 kommercelæster⁵. En anden dansk betegnelse på skibstypen var hækbåd. Det havde, som fløjten, et temmelig rundt skrog og var bygget med den samme rigning, men med et bredere dæk og en bredere hæk. Det smalle overstykke på skroget var endvidere udvidet for at skaffe mere plads. Herudover lod rederne deres skibe beklæde med et dobbelt lag planker under vandlinien, en såkaldt ishud, samt ekstra dæksbjælker. Mellem spanterne blev der indsat yderligt tømmer for at holde disse på plads. Opfindsomheden hos skibsbyggere og redere var stor, hvad angår yderligere forstærkning af boven i skibene. Det var livsnødvendigt, at skibene kunne modstå presset fra isen. Det syntes at have lykkedes. Ifølge de statistiske tal, der findes over de hollandske hvalfangerskibe⁶ fra det 18. århundrede, var tallet for forliser omkring 4%. Et tal der ikke var større end, hvad der gjaldt for koffardifarten. Langt de fleste af skibene, der forliste, blev skruet ned af isen.

³ de Jong (1972)s. 15.

⁴ Se figur 6 under afsnittet Bilag, Hollandsk hvalfangst.

⁵ En kommercelæst er lig 165 kubikfod (en kubikfod = 0,03088 m³), eller er lig 2,07 engelske register-ton.

⁶ De Jong (1972), Bind 3.



Udover bådskibet, der var moderskibet med plads til mandskab og last, medbragtes på skibet 4, 6 eller 8 slupper, de såkaldte hvalbåde. Derudover ofte mere end 50 harpuner, 50 lanser samt 60 hvalliner⁷. Hvalbådene og harpunerne var det vigtigste værktøj for hvalfangerne. Det var i disse både, man jagtede og indtil slutningen af det 18. århundrede også indfangede hvalerne. Dette samt de klimatiske vilkår stillede store krav til bådene. De skulle kunne operere selv i kraftig sø, være hurtige og kunne bevæge sig uden for megen støj, være manøvredygtige, det vil sige kunne vende med en lille radius, kunne rumme plads til mandskab, harpuner og et stort antal jagtredskaber samt ikke mindst en fangstline på ca. 1,5 km⁸. Hvalbådene, der var ca. 20 fod lange, var normalt bemanded med 6 mand pr. båd. Harpuneren, der betjente første åre, dernæst fire roere, hvor den sidste styrede linen, og til sidst en mand på styråren eller roret.

Fællesbetegnelsen for alt udstyr brugt til hvalfangst udover skibet, det vil sige hvalbåde, harpuner, liner etc. etc., er flet.

Illustration 1. Billederne viser hvorledes hvalbådene bugserer fangsten hen langs siden af bådskibet. Herefter flænses hvalen, og store stykker bringes ombord, for at spækket kan blive finskåret⁹.

Der blev også gjort brug af andre skibstyper. I Danmark blev der især efter 1775 også gjort brug af andre skibstyper. Brigantiner, galioter og især den engelske skibstype snav, en tomasters med et displacement på mellem 70 og 80 læster, var den foretrukne type ved det senere så store nybyggeri.

Mandskab

Der skete en markant ændring af mandskabets nationalitet i hvalfangsten, idet baskere i sidste halvdel af det 17. århundrede blev erstattet af først og fremmest frisere fra hele det frisiske område fra provinserne West Friesland og Friesland i Nederlandene over de østfrisiske øer i Tyskland til det nordfrisiske område i Slesvig. Det er anslået¹⁰, at 2/3 af det totale mandskab i den hollandske hvalfangerflåde blev rekrutteret uden for Nederlandene.

⁷ Lubbock s. 80 ff.

⁸ Standard opgives til 850 favne dvs. 1.445 meter.

⁹ Aagaard s. 63, Efter et gammelt træsnit i kommandør Chr. Christensens Hvalfangermuseum i Sandefjord.

¹⁰ de Jong (1972) s. 6.

For den senere problematisering er det vigtigt at fremhæve, at især de nordfrisiske hvalfangere opnåede en international berømmelse. Alle nationer, der deltog i hvalfangsten, hyrede kommandører, harpunerer og spækskærere fra dette område. Især øerne Fanø¹¹, Rømø, Sild, Amrum og Før leverede meget mandskab. Folketællingen af 1769¹² viser for eksempel, at Før havde 6.146 indbyggere, hvoraf ca. 1.600 var beskæftiget som søfolk, først og fremmest inden for hvalfangsten. Den optalte del af Sild havde 2.814 indbyggere, hvoraf ca. 700 var med i hvalfangsten. Amrum med sine 600 indbyggere havde ca. 150 søfolk. Altså et særdeles konstant billede der viser, at ca. 25% af den totale befolkning var beskæftiget inden for dette erhverv. Drengene må være kommet meget tidligt med.

Endnu mere bemærkelsesværdigt er, at det ikke blot var det menige mandskab på hvalfangerflåderne, der kom fra Slesvig. Især Før og Sild leverede et stort antal skibsførere, de såkaldte kommandører. På Før var der, ud af 20 - 30 mand beskæftiget i hvalfangsten, mindst en kommandør, altså en signifikant større andel end et gennemsnit på 42 mand pr. hvalfangerskib¹³ ville berettigede til. Hvalfangsten bragte uddannelse og rigdom og revolutionerede livet på disse øer¹⁴. I Hamburgs flåde kom 1/3 af kommandørerne fra Sild og en anden 1/3 fra Før¹⁵. Den langt overvejende del af de nordfrisiske kommandører arbejdede dog i den hollandske hvalfangerflåde, der var så meget større end den hamburgske.

Kaptajnsfunktionen i klassisk forstand var blevet gjort overflødig på grund af isfiskeriet. Det blev nødvendigt at udskifte den gamle skibstype med en ny, der var solidt forstærket. Hvalfangerskibene kunne derfor ikke, som tidligere, benyttes til andre formål uden for sæsonen. De blev sandsynligvis, på grund af deres reducerede fart, betragtet som uegnede, undtagen i tider med meget høje fragtrater. Tidligere var handelsskibe blevet chartret til hvalfangsttogter. Dette element forsvandt til dels efter overgangen til isfiskeriet. Da der ikke mere blev charteret skibe (inklusive skibsførere), overtog fangstlederen navigationen, og dermed blev kommandørrollen skabt. En kommandør blev en specifik type person med ansvar for *alt*, fra det øjeblik rederen overlod ham skibet, til han returnerede med sin last af halvfabrikata. Bemandingen¹⁶ på en hvalfanger var rimelig konstant, uanset om skibet var på 60, 80 eller 120 læster. Skibets størrelse var alene bestemmende for, hvor mange kvarteller spæk der kunne lastes, eller sagt med andre ord, hvor længe det under en god sæson kunne være væk, før det måtte returnere til hjemhavnen. Den senere ofte benyttede¹⁷ bog fra 1722 af Henry Elking opstiller følgende standardbemanding på en hvalfanger:

1 chief harpooner, who commands the whole fishery
1 captain or master of the ship
5 other harpooners
6 steersmen of the shallows
6 managers of the lines
1 surgeon
1 boat swain
1 carpenter

¹¹ Fanøs frisiske status kan naturligvis diskuteres.

¹² Denne folketælling blev foretaget i kongeriget. Da de omtalte øer var kongerigske enklaver, er de med. En undtagelse er det sydlige Sild. Optællingen er ikke personspecificeret, men er en statistisk opgørelse over hvert sogns beboere, delt efter køn, aldersklasser og erhverv (stand).

¹³ de Jong (1972) Bind 1, s. 71.

¹⁴ C. P. Hansen, s. 216: *Aus den rohen und armseligen Fischern, Matrosen und Speckschneidern des 17. Jahrhunderts wurden im 18. Jahrhundert mehrenteils tüchtige Navigatoren und Steuerleute und zum Teil wohlhabende und gebildete Schiffscapitaine.*

¹⁵ C. P. Hansen, s. 165.

¹⁶ Wanda Oesaus bemandslister fra Altona har alle 51 mand pr. skib. Feldbæk (1997) s. 79 angiver, at tallet i 1787 gennemsnitlig lå på 39. Heiberg og Stibolt opstiller i lighed med de Jong (1972) den ideelle besætning til 42 mand.

¹⁷ Det er tydeligt, at den senere omtalte Stibolt har været inspireret af Henry Elking.

2 coopers
16 common sailors
2 or 3 boys

42 or 43 men in all.

Umiddelbart virker det måske indlysende ud fra stillingsbetegnelserne, hvad opgavefordelingen var mellem besætningsmedlemmerne. Men som vi har set, ændrede kaptajnsfunktionen sig radikalt i anden halvdel af det 18. århundrede. Også for de øvrige besætningsmedlemmer udvikledes inden for samme tidsrum en arbejdsfordeling, der kom til at gælde for samtlige hvalfangerbesætninger, uanset om de sejlede for nordtyske eller hollandske redere, og den blev senere også benyttet i den danske hvalfangst. Man kan opdele arbejdet på et hvalfangerskib i fire hovedkategorier:

- a) Det normale sømandsarbejde, der blev udført på samtlige sejlskibe i det 18. århundrede.
- b) Jagten på hvalen fra hvalbådene.
- c) Ophugningen og flænsningen af den fangne hval, mens denne lå langs skibssiden og bjergningen af de værdifulde enkeltelementer såsom hvalbarder, tænder, spermacet og ambra.
- d) Udskæringen og finpudsningen af spækstykker. Nedpakningen af spækket i kvarteller.

Hvert besætningsmedlem måtte kunne påtage sig en rolle i samtlige disse kategorier. Kommandøren fungerede, udover de opgaver som allerede er nævnt, ofte også som harpuner. Styrmanden var kommandørens stedfortræder og fungerede både som navigatør og harpuner. En harpuner var desuden spækskærer og en anden harpuner, hans hjælper. Det var disse, der havde det meget vigtige arbejde med udskæring, mens de stod oven på den fangne hval, der lå i vandet. Ved flænsningen var det som regel også harpunererne, der arbejdede som spækskærere, og som ved finpudsningen af spækstykkerne skulle tilse, at balancen mellem at få alt spæk med, men intet kød, blev bedst muligt opretholdt. Kom der for lidt spæk med, tabte man penge. Kom der for meget kød og blod med, rådne spækket, og prisen for den færdige tran blev lavere. Tømrere og gørtlere arbejdede typisk også som lineførere i hvalbådene. Bådsmanden var almindeligvis linefører og havde ansvaret for bjergningen af de store hvalstykker, der var blevet afhugget, mens hvalen lå langs skibssiden. Alle besætningsmedlemmer havde på denne måde dobbelte eller tredobbelte funktioner. Selv for den medbragte kirurg var det en selvfølge, at han deltog i udskæringen af spækket.

Det var i langt overvejende grad disse mennesker med hjemstavn i Slesvig, Holsten og Jylland, der ved begyndelsen af 1770'erne blev hyret af den tyske, hollandske og til dels også den engelske hvalfangstindustri. Den største ekspertise i hvalfangst, med alle dens elementer af søkundskab, hvaljagt og råvareforarbejdning, var hjemmehørende i den danske helstat.

Forarbejdning

Råvareforarbejdningen var af afgørende betydning for den endelige kvalitet af den færdige hvalolie (trannen). Efter at hvalen var blevet aflivet, og kadaveret bugseret hen til moderskibet, blev det som sagt opskåret, mens det fortsat lå i vandet. Barderne blev fjernet, og spækket ophugget i store stykker. Hvis det var muligt, skulle disse stykker blive liggende uforarbejdet i vandet i 3 til 4 døgn, så blodet kunne løbe fra. Det ville sikre et bedre slutprodukt og dermed en bedre pris.

Hvis der intet brænderi fandtes i nærheden af fangstområdet, måtte man gennem den lange og temmelig kostbare arbejdsgang, hvor hvalspækket blev rent - og fintskåret for derefter at blive nedpakket i fade. Hele denne proces krævede som nævnt en overordentlig stor ekspertise for at sikre en maksimal udnyttelse af dyret samtidigt med, at det var nødvendigt at skære alt kød og blodansamlinger fra, for at spækket ikke skulle blive surt eller råddent, når hvalskibet returnerede til

dets hjemhavn 1 til 5 måneder senere. Der blev gjort forsøg med saltning, men saltet påvirkede også det endelige slutprodukt i en negativ retning.

Hvis spækket kunne blive kogt og trannen udvundet i nærheden af fangstområdet, ville man kunne opnå en lang række fordele:



Illustration 2. Spækket brændes i smeltepander¹⁸. Herefter øses trannen over i fade eller beholdere, hvor rester af kødet og andre urenheder bundfælder sig. Olien (trannen) hældes på fade og resterne (greverne) skovles ud.

- Flere skibe kunne være fælles om de folk, der skar spækket op.
- Man behøvede ikke at være så pertentlig ved udskæringen. Kødet var frisk og gav ikke afsmittning på olien.
- Dette muliggjorde en total udnyttelse af spækket fra hvalen samt en god kvalitet tran.
- Kravet til lastrum var mindre. Det færdige tran optog mindre plads end spækket.

Ulemperne ved at have brænderierne opstillet i fangstområdet var først og fremmest af finansiel art. Omkostningerne ved hvert år at opstille hele fangststationen inklusiv apparaturet var og forblev store til trods for forsøg på at overvintre¹⁹. Da forarbejdningen af hvalspæk blev flyttet fra faste landstationer i det arktiske område til brænderier i eller i nærheden af skibenes hjemhavn, betød det en reduktion af kapitalbehovet i hvalfangsten. Brænderierne arbejdede på provisionsbasis og kunne uden for sæsonen arbejde med udvinding af olie fra andre råvarer. Brænderierne var stationære og skulle ikke genopbygges hvert år, som tilfældet havde været på Spitsbergen.

¹⁸ Aagaard, s. 88, Efter et gammelt træsnit i kommandør Chr. Christensens Hvalfangermuseum i Sandefjord.

¹⁹ de Jong (1972) Bind 1, s. 145.

Det er dog åbenbart, at både hollændere og englændere forsøgte at fastholde fangststationer med brænderier så længe som muligt. En god salgspris for en kvalitetsolie kunne retfærdiggøre mange omkostninger. Fra midten af det 18. århundrede var man på grund af isfiskeriet gået over til udelukkende at have brænderierne lokaliseret i hjemlandene. Tranbrænderiet var opbygget med en eller flere smeltepander, hvor spækket langsomt blev opvarmet til det smeltede. Det var uhyre vigtigt, at trannet ikke tog farve af smeltningen, idet det ville forringe prisen. Efter smeltningen løb olien skiftevis hen over i alt 3 tranbakker for at sikre, at alle urenheder faldt til bunds. Resterne af spækket, der ikke var blevet omsat til tran, blev kaldt fedtegrever eller blot grever. Disse blev afhændet til limindustrien²⁰ eller blev benyttet som foder. Mængden af tran, der kunne udvindes fra spækket, varierede meget. Dette forhold var afhængigt af finudskæringen af spækket. En dygtig udskærer kunne begrænse afgangens til 5%²¹, men der er også eksempler på en afgang op til 20%. Trannen blev produceret i flere kvaliteter. Jo brunere des dårligere kvalitet. Den brune farve skyldtes fermenteringen, forrådnelsen om man vil, af spækket. Det vil sige, at desto friskere spækket var, desto større pris kunne man opnå.

I helstaten har der været tranbrænderier flere steder. På Rømø var der et brænderi frem til 1770. Det almindelige handelskompagni havde et i København, der senere blev overtaget af Den Kongelige Grønlandske Handel. Altona benyttede indtil 1788 tranbrænderierne i Hamburg, men fik derefter sit eget. Flensborg byggede et brænderi 1790, der derefter også blev benyttet af skibe fra Glückstadt²².

Hvalbarderne blev ved hjemkomsten lagt i vand i en uges tid, for derefter at blive rensset for brusk og urenheder, for endelig at blive poleret med tøjstykker.

Produkter

De to hovedprodukter fra hvalfangsten var tran og hvalbarder. Af disse to var det trannen, der var den store indtægtskilde for hvalfangstindustrien. Trannen blev benyttet inden for 3 hovedområder²³:

a) Som basisprodukt for sæbeindustrien.

I Nordeuropa synes tran for en stor dels vedkommende at være blevet brugt til fremstillingen af sæbe. Trannen var imidlertid ikke en uundværlig del i produktionen, eftersom den rimelig enkelt kunne erstattes af andre typer olie, såsom olivenolie, rapsolie, linolie eller hampolie, der endog ville give et bedre slutprodukt. Det store problem ved brugen af tran til sæbeproduktion var, at den stærke lugt af tran havde en tendens til at forblive i slutproduktet, altså sæben. Jo dårligere kvalitet tranolie, desto værre lugtede sæben. Det var først og fremmest den lave pris på trannen i forhold til de øvrige planteolier, der gjorde den interessant for sæbeindustrien.

b) Som tilsætnings- eller hjælpeprodukt ved garvning, forarbejdning af læderprodukter, ved rebslagning, i tekstilproduktionen samt i farve- og tjæreproduktionen.

Store mængder tran blev brugt af garverier og buntmagere til at blødgøre læderet. I tekstilspinderierne blev trannen brugt til at blødgøre uldfibrene, således at de blev blanke og smidige og dermed lettede vævningen. Maling og tjære, der var tilsat olie, gav en bedre holdbarhed af det produkt, det var påført. Især rebslagerier og værftsindustrien benyttede denne mulighed.

²⁰ Oesau s. 265.

²¹ Pontoppidan (1785) s. 22ff. Fra en kvartel (232,8 l) spæk kunne der udvindes næsten 2 tønder (232,3 l) tran. Hvad næsten dækker er naturligvis vanskeligt at estimere.

²² Oesau s. 258 ff. Oplysningen er ikke kontrolleret. Det forekommer mig dog uhensigtsmæssigt, at skibe fra Elben benytter faciliteter i Flensborg.

²³ de Jong (1972) s. 263ff.

- c) Som forbrugsartikel i form af brændstof for belysning samt til medicin.
Tran blev i stor udstrækning brugt til olielamper. Dog oplevede hvalfangstindustrien i 2. halvdel af det 17. århundrede en stigende konkurrence fra andre typer af olie, først og fremmest rapsolie. Folk var simpelt hen beredt på at betale mere for olien for at undgå stanken af tran. Trannen blev endvidere brugt som medicin, for eksempel som smøremiddel mod reumatisme.

På alle dens anvendelsesområder havde tranolien, trods lugten, et rimeligt godt ry som en brugbar kvalitetsolie, men det var udelukkende den lave pris, der sikrede trannen en konkurrencemæssig fordel og dens position. Planteolierne, først og fremmest det meget anvendelige rapsolie, var betydeligt dyrere at producere.

For hvalbardernes vedkommende var anvendelsesmulighederne mangeartede. De blev brugt ved produktionen af rammer, spejle, møbler, skafter til bestik, stivere, stokke, sværdhæfter osv. osv., Jo større barderne var, desto større var anvendelsesmulighederne og dermed også salgsprisen. Hvalbarder forblev dog hele perioden igennem et biprodukt af hvalfangstens egentlige formål, nemlig produktionen af tran. En undtagelse var netop perioden 1770 til 1790, hvor prisen på grund af kvindemoden nåede et højdepunkt²⁴. I denne periode udgjorde barderne 30 – 40% af den samlede indtjening for en hvalfanger.

Organisationsformer

Organisationsformen for hvalfangsten var fra begyndelsen, at de enkelte nationer udstedte oktrojer der regulerede, ikke hvalfangsten, men derimod indførelsen, forarbejdningen og handelen med spæk, barder og tran. Dette gjaldt i England (*The Muscovy Company*) såvel som i Nederlandene (*Noordsche Compagnie*). Ved overgangen til isfiskeriet ophørte samtlige kompagnier uanset oprindelsesland med hvalfangsten. Også det hollandske *Noordsche Compagnie* var ophørt med at eksistere, efter at grønlandshvalen forsvandt fra Spitsbergens kyster. Afløsningen i Nederlandene blev ikke et nyt stort kompagni, men en lang række anparts- eller andelsselskaber, typisk et selskab pr. skib. En af andelshaverne var det eneste personel og han tog sig af bogføringen og andre rederforpligtelser. Denne type selskab blev den dominerende konstruktion for al hollandsk rederivirksomhed i anden halvdel af det 17. århundrede og de næste hundrede år²⁵. Denne type selskaber blev med rimelig succes kopieret af især Hamburg, mens man i de øvrige nationer fremturede med kompagnistrukturen, for det meste i en merkantilistisk opsætning.

Aktørerne

Nederlandene

Det voksende marked for hvalolie, og et godt, men dog efter moderne svingende marked for hvalbarder, muliggjorde, at hvalfangernationer kunne udvide deres flåder konstant. Det vil sige først og fremmest Nederlandene, og i mere behersket grad de nordtyske bystater. Selvom hollænderne mødte en stigende konkurrence, især fra de gamle tyske Hansestæder og England, blev det meste af det 18. århundrede en god tid for den hollandske hvalindustri. Fangsten var god og markedspriserne for hvalprodukterne holdt sig pænt. Det hollandske element i hvalfangsten var totalt dominerende i første halvdel af det 18. århundrede. Den hollandske hvalfangerflåde nåede sit største antal i 1721 med

²⁴ Pontoppidan (1785) s. 94 ff.

²⁵ En meget vigtig undtagelse er det hollandske østindiske kompagni.

258 skibe for langsomt at aftage og svinge mellem 150 – 200 skibe de følgende 50 år. Først efter 1770 ses en dramatisk nedgang i antallet af skibe²⁶.

Hvis der regnes med et gennemsnit på 42 mand pr. skib²⁷, betyder det, at 7 – 10.000 mand gennem det meste af det 18. århundrede var direkte involveret i hvalfangsten. Selvom en stor del af mandskabet fortsat blev hentet uden for Nederlandene, er det vigtigt at gøre sig klart, at det samlede antal af besætningsmedlemmer i hvalfangerflåden har været lavere end det personel, der var beskæftiget, dels i industrien, der leverede apparaturet til industrien, og dels i den efterfølgende industri, det vil sige forarbejdning af råvarerne, forædlingen af halvfabrikata og handelen med den store eksportartikel, som disse forædlede varer udviklede sig til. Hele hvalfangstindustrien var medvirkende til at cementere opfattelsen af Nederlandene, og især Amsterdam, som det europæiske handelscentrum.

Det er derfor forståeligt, at den hollandske regering i allerhøjeste grad interesserede sig for hvalfangsten. Hvor den hollandske statsmagt i det 17. århundrede ”kun” havde ydet hjælp i form af konvojhjælp for hvalfangerne, blev statens involvering langt kraftigere i første halvdel af det 18. århundrede. Dette gjaldt både på det indenrigske og udenrigske plan. De redere, der havde hvalfangerskibe øst og vest for Grønland, var efter 1699 organiseret i et kollegium. Udover konvojtjeneste forhandlede dette kollegium med republikkens regering om antallet af hvalfangere, der kunne komme i betragtning, hvis der skulle rekrutteres til orlogsflåden, samt førte forhandlinger om tilbagekøb af disse folk m. m.

Nederlandene var helt uden sammenligning den mest succesfulde hvalfangernation i det 16. og 17. århundrede. For senere at kunne bedømme den danske indsats på dette område, er det nødvendigt at give et kvalificeret bud på, hvorfor det lykkedes så godt for dem. Skal vi dømme efter de næsten samtidige udsagn²⁸, var der tre forhold, der var væsentlige. For det første var hollænderne først med isfiskeriet, og de metoder denne form for fangst krævede, det vil sige at før andre nationer fik de opbygget ikke bare flåden og forarbejdningsindustrien, men også de vigtige afsætningskanaler. For det andet havde hollænderne (og til en vis grad de gamle tyske hansestæder) en omkostningsfordel ved sammenligning med andre nationer. Renten i Nederlandene var lavere end i resten af Nordeuropa, hvilket kunne tyde på, at kapitaltilførslen var rigelig, og at kreditmulighederne var store. Hollænderne byggede billigere skibe, fordi materialerne var billigere i Nederlandene end andre steder. Om de hollandske lønninger var lavere er vanskeligt at bedømme, men det er tydeligt for samtiden, at den hollandske produktivitet var højere. For eksempel henvises til mekaniseringen af udsavningen af træ ved hjælp af vindmøllekraft. Det tredje forhold, der påpeges, er ledelsesstrukturen i rederierne. Ledelse og personale i de små andelsrederier bestod som oftest af en mand, der ordnede alt uden lønnet hjælp. Dette stod i stærk kontrast til de store fiskekompagnier i udlandet, der næsten alle skuffede deres investorers høje forventninger.

Tyske stater

Det var først og fremmest de frie tyske købstæder, de gamle hansestæder Hamburg, Bremen og Emden, der var aktive i hvalfangsten i det 18. århundrede. Redere fra Emden var de første fra Tyskland, der deltog i hvalfangsten. Indtil 1744 blev der hvert år udsendt et antal fangstskibe, men efter at Prøjsen overtog kontrollen med byen, ophørte hvalfiskeriet, måske fordi den prøjsiske statsmagt ingen aktivt støtte gav.

²⁶ Se Fig. 1 under afsnittet Bilag, Hollandsk hvalfangst.

²⁷ de Jong (1972) s. 11.

²⁸ Scoresby Jun.

Det højeste antal fartøjer fra Bremen opnåedes i 1725 med 25 skibe, hvorefter hvalfangsten indskrænkedes år for år til i perioden 1760 – 1764 at være ikke eksisterende. Herefter begrænsedes antallet af udsendte skibe sig til at være 1 til 4 om året. Fiskeriet begrænsede sig til farvandene omkring Spitsbergen. Det første skib, der drev fiskeri i Davis Strædet, blev først udsendt i 1788.

Af alle de gamle tyske hansestæder havde Hamburg fra begyndelsen det højeste antal hvalfangere i søen. I lighed med det fiskeri, der udgik fra Nederlandene, er det muligt at følge antallet af udsendte skibe fra Hamburg år for år fra 1669 til 1801.²⁹ Allerede i 1719 havde man, som hollænderne, begyndt at fiske i Davis Strædet, men de hamburgske skibe fiskede i perioden efter 1760 næsten udelukkende i det traditionelle farvand omkring Spitsbergen. Hvorvidt dette skyldtes fangstforhold eller hensyntagen til forholdet til den dansk-norske statsmagt, har jeg ikke kunnet konstatere. Efter at have haft omkring 83 skibe ude i begyndelsen af det 18. århundrede faldt antallet til mellem 18 og 25 skibe i 1750'erne. Efter 1761 udvidedes flåden igen. Det er værd at bemærke, at skibene fra Hamburg, i langt højere grad end de øvrige nationers skibe, var baserede på en kombinationsfangst af sæler og hvaler. Det er derfor ikke muligt at ekstrapolere hollandske fangsttal og udbytteberegninger på det hamburgske skibsantal.

England

Overgangen fra kystfiskeriet til isfiskeriet havde praktisk fjernet enhver engelsk deltagelse i hvalfangsten. Til trods for flere forsøg med merkantilistiske projekter og en opskruet importtold på fremmed hvalolie var den britiske hvalgangerflåde reduceret til to forsøg med kun et skib mellem 1702 til 1724. I 1725 iværksattes en kolossal satsning³⁰. Parlamentet godkendte en lov, der i syv år ville fritage alle hvalprodukter for enhver form for importafgift og skat, for så vidt disse blev indført af et britisk skib, hvor kaptajn og mindst 1/3 af mandskabet var engelske undersåtter. Under ledelse af en indvandret bremer blev et kompagni dannet og hvalfangsten iværksat. Et brænderi blev opsat på Hertugen af Bedfords ejendom ved Themsen. Man lod 12 skibe bygge i England, og yderligere 12 skibe blev indkøbt fra udlandet. Hamp blev købt i Riga, fade i Hamburg, og besætningsmedlemmer med hvalfangstkendskab hentede man på Føer. Efter de 7 år havde man mistet 4 skibe, og de andre bragte for lidt fangst ind. Da kompagniet 7 år efter sin grundlæggelse gik konkurs, blev tabet opgjort til £ 177.782. Dengang et kolossalt beløb. Dette gjorde naturligvis, at lysten til nye ”eventyr” blev mærkbar mindre de følgende år. I perioden 1740 til 1749 blev kun udsendt 3 til 4 skibe om året til trods for, at den engelske regering havde indført præmier for britisk indført fangst og fritaget mandskab på hvalfangerskibene for militærtjeneste.

I 1750 blev den britiske støtte til hvalfangsten forhøjet til det dobbelte, og der blev lovet udenlandsk mandskab (for så vidt de var protestanter) status som britiske borgere efter 3 år. Kravet var endvidere, at mindst en lærling skulle ansættes pr. skib for at sikre fremtidens ekspertise i hvalfangst. Hvalfangerflåden voksede herefter støt. Allerede i 1756 blev der udsendt 83 skibe. For hele perioden 1750 – 1788 blev der af den engelske statsmagt brugt £ 1.577.935 til subsidier til hvalfangsten³¹. Dette tal demonstrerer med al tydelighed, hvor vigtig den engelske regering anså hvalfangsten. Industrialiseringen, der allerede på dette tidspunkt satte ind i England, fremskyndede denne proces.

Fangstområdet for den britiske hvalfangerflåde i det 18. århundrede var først og fremmest farvandene øst for Grønland. Først sent i århundredet, efter at den hollandske flåde i 1780'erne var blevet kraftigt indskrænket, blev Davis Strædet et vigtigt område.

²⁹ Lindeman, Bilag tabel 23 og 24.

³⁰ de Jong 1978, Bind 2, s. 353.

³¹ de Jong 1978, Bind 2, s. 359 (tallet er inkl. tilskud til hvalfangere i de nordamerikanske kolonier).

Nordamerika

Hvalfangsten undergik en vigtig forandring, da de engelske kolonier i Amerika for alvor begyndte at udbygge deres hvalfangerflåder. Der havde i New England været en tradition for hvalfangst, især på kaskelothvaler. De britiske bestemmelser om præmiepenge gjaldt også kolonierne i Amerika og har uden tvivl også været en medvirkende faktor for den hurtige udbygning af den amerikanske hvalfangerflåde. I 1760'erne begyndte amerikanerne at brænde hvalspækket i rum sø. Det var i og for sig ikke en ny ide, baskerne havde som sagt gjort det samme i det 17. århundrede. Af praktiske og sikkerhedsmæssige årsager havde nordeuropæiske hvalfangere ikke benyttet denne teknik, da de overtog hvalfangsten efter baskerne. Problemet var imidlertid, at kun de skibe, der fiskede i de arktiske egne, kunne opbevare deres spæk forsvarligt, takket være kulden. Skibe, der opererede i tempererede eller endog tropiske farvande, som amerikanerne i stigende grad gjorde, var nødt til ganske ofte at gå i havn for at få spækket brændt. Ellers ville spækket rådne og gære, hvilket igen ville påvirke indtjeningen kraftigt i negativ retning. Den erfaring, som amerikanerne indhentede, gjorde dem i stand til i stigende grad at udvide deres fiskefarvande fra området omkring Newfoundland til De Vestindiske Øer, Sydamerika og Afrika. Amerikanernes tilstedeværelse i Davis Strædet, og især i farvandene øst for Grønland, var i hele det 18. århundrede begrænset.

Danmark – Norge

Som nævnt ovenfor havde danske (og norske) skibe været involveret i hvalfangsten allerede i det 17. århundrede. Overgangen fra kystfiskeri til isfiskeri i 1670'erne havde imidlertid betydet, at den danske deltagelse i hvalfangsten var bragt til ophør eller i bedste fald reduceret til et eller to skibe om året.

Koloniseringen af Grønland betød en ny indfaldsvinkel for den danske statsmagts syn på og interesse for Nordatlanten. Den første danske koloni Christianshåb på Grønland blev grundlagt 1734, efter at Hans Egede havde påbegyndt missionen på øen 13 år tidligere. Overfladisk set skulle man mene, at missionens opgave med at bringe evangeliet til Grønland er hvalfangsten uvedkommende og visa versa, men det er ikke tilfældet. Missionen blev udtrykkeligt igangsat på betingelse af og i samspil med det nyoprettede *Bergen Grønlandske Kompagni*. Kompagniet fik monopol på handelen på Grønland. I oktober, udstedt 1723, nævnes endvidere kompagniets ret til at drive hvalfangst. Det skal dog bemærkes, at monoopolet var indenrigsk, det vil sige, at ingen andre skibe eller kompagnier inden for helstaten måtte drive handel på Grønland. Militærhjælp ville ikke blive givet, ligesom man heller ikke kunne støtte et forbud mod hollandsk handel på Grønland.

Man må gøre sig klart, at den dansk-norske stats interesse for Grønland ikke begynder med Hans Egede. Han blev katalysator for en interesse for Grønland, der akkumuleredes løbende op gennem det 17. samt starten af det 18. århundrede. Der var tradition for at betragte Grønland som en del af den dansk-norske konges område. Ikke mindst på Island var mindet om de to nordiske bebyggelser på Grønland stadig levende. Både i 1671 og i 1697 blev der i København udstedt kongelige privilegier til kompagnier, der ønskede at besejle Grønland³². Det er meget vigtig for den videre diskussion at notere, at oktoberen af 5. februar 1723 udstedt til *Bergenskompagniet* omtaler Grønland som ”*Vort land*” og grønlænderne som ”*Vore indvaanere*”³³. Næsten samtlige dokumenter vedrørende Grønland fra det 16. århundrede op til missionens begyndelse omtaler konsekvent Grønland, som hørende under den norske krone³⁴. Dette til trods for at hollænderne stort set var enerådende på grønlandssejladser med dets fangst og handel.

³² Gad 1984, s. 140-141.

³³ Feldbæk 1986, s. 536.

³⁴ Bobé (MOG 52.2), s. 1-58.

Hvad angår hvalfangsten havde man trods flere tiltag ingen succes. I 1749³⁵ begyndte det nye *Kongelige Oktrojerede Almindelige Handelskompagni* en aktiv hvalfangst med is- og havfiskeri omkring Svalbard og vest for Grønland. Der var blevet indkøbt fire skibe, men udbyttet blev stærkt svingende. Resultatet resulterede i, at man i 1758 helt ophørte med isfiskeriet. Årsagen til dette er ikke klarlagt. Det kan skyldes flere forhold, nemlig at mandskabet ikke var uddannet nok i isfiskeriet samt, at der ikke var investeret nok i skibe og flet. Handelskompagniet var, til trods for sin størrelse, altid i en akut likviditetskrise. Direktionen for Handelskompagniet besluttede sig derfor til udelukkende at satse på det kystfiskeri, der fortsat så småt var blevet drevet i Diskobugten. Nye fangstpladser (med missioner), Holsteinsborg og Egedesminde blev grundlagt de følgende år. Dette tiltag blev dog heller ikke nogen succes. Hvalfangsten i 1762 slog fejl. I 1763 blev der fanget 6 hvaler. I 1765 måtte købmanden overlade den eneste hval, der var blevet fanget til grønlænderne på grund af fødemangel. De følgende to år slog fangsten fuldstændigt fejl for i 1768 at blive opgjort til 1 hval og 3 ådsler³⁶. Et lille lyspunkt kom i 1772, hvor man fik 4 store hvaler og 1 lille. Resultatet af den udeblivende succes med hvalfangsten var, at den grønlandske befolkning, der var essentiel for kystfiskeriet, opgav og flyttede fra Holsteinsborg. Noget stabilt udbytte af hvalfangsten fik Handelskompagniet aldrig. I hele perioden forblev handelen med den grønlandske befolkning den grundlæggende forretning for kompagniet. Handelskompagniet havde på grund af de mange nye handelssteder, og de dermed forbundne anlægsudgifter, søgt om en forhøjelse af statens tilskud. Dette blev i 1756 bevilget med yderligere tilskud på 2.000 rigsdalere årligt. Til trods for dette, og den øvrige hjælp fra den dansk-norske statsmagt, evnede Handelskompagniet ikke at få dets generelle forretning til at blive profitabel.

Udover Handelskompagniet blev der drevet hval- og sælfangst fra flere steder i helstaten. I Danmark havde Nyborg et grønlandsk kompagni fra 1758 - 1778³⁷, Korsør og Aalborg ligeledes. Ribe udrustede årligt 1 til 2 skibe. I Norge var det i første række Bergen, men også Kristianssand, Trondheim og Arendal, der lejlighedsvis udsendte skibe til Spitsbergen. Men noget stort omfang fik disse private initiativer i Norge dog aldrig.

Den største hvalfangstaktivitet forekom i hertugdømmerne. Det var først og fremmest Altona, der i en periode havde en forholdsvis stor flåde. Frem til 1764 udsendte byens redere 2 skibe pr. år. Da den internationale hvalfangst fra midten af 1760'erne generelt set³⁸ oplevede en opgangstid, fulgte rederne i Altona prompte med. Højdepunktet blev nået i 1769 med 18 udsendte skibe, for derefter at falde til 8 i 1772 og senere endnu færre. Det er tydeligt, at Altonas hvalfangst følger den generelle internationale udvikling meget nøje. Nærheden til Hamburg og dens hvalfangerflåde er uden tvivl forklaringen på den hurtige reaktion fra rederne i Altona. En støtteordning³⁹, der i 1767 blev igangsat fra den danske statsmagt, specifikt for staden Altona, kan også have haft en positiv indflydelse på væksten. Det er dog tvivlsomt, hvor stor effekt den har haft, idet den på ingen måde forhindrede, at Altonas flåde trinvis blev nedbragt efter 1771. Reskriptet fra 1767 blev i 1769 fulgt op med 2 andre, der gjaldt byerne Kvarteller og Slesvig. Her fik reskripterne ingen effekt overhoved. Af andre hvalfangstaktiviteter i hertugdømmerne skal nævnes Flensborgs grønlandske kompagni, der i perioden 1749 – 1758 udsendte et par enkelte skibe. Husum, Aabenraa, Sønderborg og Eckernförde forsøgte sig lejlighedsvis med et skib, mens indbyggerne på Rømø i en årrække frem til 1770 sendte 3 mindre skibe til Spitsbergen. Endelig havde Glückstadt siden 1750'erne hvert år udsendt 2-3 skibe.

³⁵ Gad (1969) s. 392.

³⁶ Gad (1969) s. 395.

³⁷ Normann (1867), s. 40 *Kommentar: Jeg har, hvad angår perioden 1775 til 1778, ikke kunnet konstatere, at Nyborg udsendte hvalfangerskibe.*

³⁸ Se figur 9, afsnit Bilag, Hvalfangst fra Slesvig-Holsten.

³⁹ Oesau, s. 65 ff Reskript af 1. juni 1767 for grønlandsfarere fra Altona, ifølge hvilket: ”wenn es nicht halb soviel Cardeelen Speck oder Trahn anbringet, als dasselbe an Commerce-Lasten groß ist, für jedes auf die halbe Last-Trächtigkeit ermangelnde Cardeel eine Prämie von 5 sk. vergütet werden”.

Sammenfatning

Ved udgangen af 1760'erne var hvalfangsten i Nordatlanten domineret af 3 nationer, Holland, England og Hamburg. Et rimeligt konservativt skøn over antallet af hvalfangerskibe viser, at omkring 300 skibe var aktive i fiskeriet. For Hollands vedkommende 120 skibe, for Englands vedkommende mindst 75 skibe og for Hamburg ca. 50 skibe. Herudover opererede et mindre antal skibe fra de øvrige nationer. Herfra er tallet mindst 40 skibe. Fangsten af hvaler blev primært udøvet i farvandene øst for Grønland, det vil sige mellem Spitsbergen og Jan Mayen. Davis Strædets betydning for hvalfangsten var stigende, men det var først og fremmest den hollandske flåde, der fiskede i dette farvand.

Disse skibe, den samlede hvalfangerflåde, repræsenterede et samlet mandskab på langt over 12.000 personer, alle med den specielle erfaring og uddannelse, der var nødvendig for at kunne drive hvaljagt i det arktiske område. Over halvdelen af dette mandskab kom fra den danske helstats område.

Fangsten af hvaler var på et stabilt højt niveau i 1760'erne med et absolut højdepunkt i 1769. Økonomien omkring hvalfangsten har været tilfredsstillende, idet de store flåder fra Holland og Hamburg opererede på privat basis uden økonomisk hjælp fra statslige myndigheder. England, med dets stigende forbrug af olie, fandt det nødvendigt at fremme fangsten med en kraftig subsidiering, mens de øvrige stater, herunder Danmark, kun havde lejlighedsvis og beskedne støtteordninger.

Den danske helstats hvalfangst i tiden op til 1771 var beskednen. Dog kom den samlede flåde i nogle få år op på næsten 30 skibe, altså små 10% af den samlede hvalfangerflåde i Nordatlanten. Tyngdepunktet for hvalfangsten i helstaten lå så absolut i hertugdømmerne eller mere specifikt i Altona. I 1771 udsendte byen flere hvalfangerskibe end den samlede hvalfangerflåde fra resten af helstaten.

Den store satsning 1771 – 1775

Statsmagten

Johan Friederich Struensee (1737- 1772) stod i 1771 på magtens tinde og udøvede i helstaten en magt, der kun kan karakteriseres som diktatorisk. Alle de gamle ministre var i 1770 blevet afskediget og konceilet formeldt ophævet. Struensee havde ladet sig udnævne til gehejmekabinetetsminister og regerede riget med kabinetsordrer; fra foråret 1771 alene underskrevet af ham selv⁴⁰. Statskuppet mod Struensee den 17. januar 1772 blev for helstaten indledningen til en 12 års periode, hvor merkantilistiske tiltag kom til at dominere den handelspolitiske udvikling.

De nye magthaveres leder var kongens stedmor enkedronning Juliane Marie (1729 – 1796) på vegne af hendes søn arveprins Frederik (1753 – 1805). Umiddelbart efter kuppet oprettedes en ny politisk institution, et gehejmekabinetetsråd, som arveprins Frederik formelt kom til at lede. Det blev dog ikke arveprinsen, der blev enkedronningens formidler af magten. Det blev derimod arveprinsens kabinetssekretær Ove Guldberg (1731-1808). Dennes involvering i kuppet, såvel som hans indflydelse i de nærmest følgende år, er et usikkert og omstridt emne⁴¹. Ove Guldbergs indtræden i magtens centrum begyndte, da han fra en stilling, som professor ved Sorø Akademi i 1764, blev kaldet til lærer for arveprinsen. Efter prinsens læreår antoges Guldberg i 1771 hos denne som kabinetssekretær. Ved statskuppet mod Struensee meddelte han klart sin støtte til enkedronningen. I 1772 blev han sekretær i den ekstraordinære finanskommission. Da lederen af kongens kabinet Andreas Schumacher i januar 1773 blev fjernet, overtog Guldberg ikke hans stilling formelt, men i praksis fik han ansvaret for Schumachers vigtigste funktioner med titel af memorialsekretær. Han bestyrede herefter chatolkassen. I 1774 udnævntes han til gehejmekabinetetssekretær, 1776 til stats- og gehejmekabinetetssekretær og fik anvist bolig i Prinsens Palæ. Fra 1777 tillige partikulærkassen. Samme år blev Guldberg adlet under navnet Høegh-Guldberg. På dette tidspunkt var magten gradvis blevet koncentreret i gehejmekabinetet på bekostning af statsrådet og de forskellige kollegier. Andreas Peter Bernstorff (1735 – 1797), der i det nye gehejmekabinet fra 1773 sad som udenrigsminister og desuden var chef for Tyske Kancelli, blev den vigtigste opposition mod Guldbergs stadig fastere greb om magten. Efter at Bernstorff i 1780 var blevet fjernet som udenrigsminister, var Guldberg enerådende og styrede landet ved kabinetsdekreter formeldt godkendt af Christian VII. Guldberg havde en stor indflydelse på en række nye initiativer såsom indførelse af loven om indfødsret, der til trods for dens helstatslige karakter var et ønske om at fremme det danske element i helstaten.

Guldberg havde en stor interesse for koblingen mellem erhvervsøkonomi og nationaløkonomi, og formidlede statsdeltagelse og/eller statsstøtte til handelen og erhvervsfremmende projekter. I 1778 oprettedes Vestindisk Handelsselskab, i 1781 Østersøisk-guineisk Kompagni, og i 1782 Handels- og Kanalkompagniet. Disse selskaber blev ikke kun oprettet for at fremme Danmarks deltagelse i den internationale handel og dermed indtjeningen til landet. Det er tydeligt, at de også virkede som et økonomisk politisk redskab i de indenlandske forhold. De skulle overtage opgaver, som før havde påhvilet staten, eksempelvis manufakturstøtte. I 1778 blev Guldberg, udover sine statsopgaver, udnævnt til direktør i Vestindiske Handelsselskab, fra 1780 tillige direktør for den Kgl. Porcelænsfabrik og fra 1782 overdirektør for Den Kgl. Oktrojerede Bank. Som det vil fremgå af denne opgave, var Grønland og den atlantiske hvalfangst ligeledes et interesseområde for Guldberg, hvis regeringstid kom til at fremstå som den danske merkantilismes blomstringstid.

⁴⁰ Feldbæk (1982) s. 76.

⁴¹ Jørgensen.

Guldbergs medspiller i hans merkantilistiske tiltag var skatmesteren. Heinrich Schimmelmann (1724-1782)⁴² der var blevet tilknyttet den danske statsmagt i 1761 som adjungeret gesandt i Hamburg og generalkommerceindendant. Frederik V, og måske ikke mindst hans kabinet, havde fattet interesse for ham på grund af hans ry som finansgeni. Hans første opgave for den danske statsmagt havde været at formidle billige lån til helstatens statskasse. Gennem 1760'erne forblev Schimmelmann den vigtigste person inden for statens økonomi. Han blev udnævnt til skatmester med tilsyn af alle borgerlige kasser med undtagelse af Rentekammerets. Efter kuppet mod Struensee blev han 29. oktober 1772 medlem af den ekstraordinære finanskommission og 3. juni 1773 leder af det genoprettede skatkammer med sæde i overskattedirektionen. Han var meget aktiv med at udvide fjernhandelen, og det var på hans opfordring, at staten overtog kurantbanken, der derefter kom under hans ledelse som chef for overskattedirektionen. I 1772/73 blev han levende interesseret i den nordatlantiske hvalfangst og fiskeri i det hele taget. I 1775 oprettede han, med statsstøtte, Handels- og Fiskeinstituttet i Altona. På det private økonomiske plan formåede han at udnytte sin statsindsigt til maksimum. Ved sin død i 1782 var han helstatens største skatteyder, elefantridder, lensgreve og medlem af det slesvig-holstenske ridderskab

Det er Guldberg og Schimmelmann, der traditionelt tillægges æren for at have interesseret sig for hvalfangsten og derefter at have taget initiativet til, at den danske stat i dette årti kraftigt involverede sig i opbygningen af en hvalfangstindustri. Det er kun delvis korrekt. Opmærksomheden omkring hvalfangsten og diskussionerne om det timelige i, at landets indbyggere i et så stort omfang deltog i den hollandske og hamburgske hvalfangst, var allerede begyndt i slutningen af 1760'erne. Dette ses af en brevveksling mellem amtmanden i Tønder, grev Ulrik Adolf von Holstein (1731-1789), hans landsfoged Matthiessen på Før og Kommercekollegiet i 1768/1769.⁴³

I sin indberetning skriver von Holstein: *"Es gehen von den Inseln in der Nordsee und der Küste von Norder-Jütland jährlich 8. – 10.000 Matrosen nach Holland und England, Hamburg und andere ausheimischen Orten, und diese vermieten sich auf der gedachten Nationen Schiffe, die mehrendteils nach Grönland und der Strasse David auf der Wallfisch und Robbenfang ausgesendet werden. – Der verdienst, so sie davon ziehen und in ihr Vaterland zurückbringen, bestehet hauptsächlich in ihren Monats-Geldern, wovon doch ein guter Teil in der Fremde verzehret und verwandt wird. Dahingegen contribuiren sie auf eine merkliche Weise zu der Aufnahme der Schifffahrt und der Wachstum der Commercii ausheimischer Staaten. Auf solche Art wird der grösseste Vorteil, so das Land von seinen Seefahrende Einwohnern billig selber ziehen sollte und könnte, fremden Völkern zugewandt".* Altså samme argumentation som vi senere igen og igen bliver præsenteret for. Nemlig at dette forhold med de mange søfolk, der gjorde tjeneste i udlandet, set fra nationaløkonomisk synspunkt, var særdeles uhensigtsmæssig.

Kommercekollegiet svarede den 11. april på hans indberetning: *"Es würde eine sehr nüssliche und wichtige Sache sein, wenn die zum See-Dienst vorzüglich geschulten Bewohner der westlichen See-Küste und Inseln weniger auf fremden Schiffen ausgingen und auf inländischen Schiffen im See-Dienst geübet werden könnten..... Wir wünschen, dass in dortiger Gegend eine Interessentschaf zum Stande kommen mögte, die Schiffe auf den Robbensschlag und Walfischfang ausrüsten wollten.....".* Amtmanden satte sin foged på opgaven, men denne måtte, efter at have opholdt sig på Før det meste af vinteren for at se om det var muligt at organisere en eller anden form for kompagni, konstatere, at begejstringen ikke var udtalt. Hans eneste forslag til Kommercekollegiet var at få søfolkene: *"durch kräftige Mittel aufzumuntern"*.

⁴² Degn.

⁴³ RA, Kommercekollegiet nr. 3230 (1769) samt Oesau s. 128 (Kilde: Staatsarchiv Kiel, Amt Tondern nr. 304).

Umiddelbart kom der altså ikke meget ud af Kommercekollegiets ønsker og landsfoged Mathiesens anstrengelser. Men amtmanden fra Tønder blev af Struensee kaldt til København, hvor han i 1771 blev udnævnt til overpræsident samt desuden i nogle måneder var deputeret i Finanskollegiet. Ulrik Adolph von Holstein beskrives⁴⁴ i sin gerning som yderst reformivrig, at have været interesseret i at ophjælpe handel og industri samt, at han ”fejrede sine skønneste triumfer” med at fremme landbruget gennem udskiftningen. En sådan mand har ikke glemt sin henvendelse til Kommercekollegiet, men har talt sig varm om mulighederne i hvalfangsten. Som en efterdønning af Struensees fald blev han sendt tilbage til sin amtmandsgerning i Tønder, men ideen om en dansk satsning på hvalfangst var tydeligt blevet sået blandt embedsmænd og i politiske kredse i København. Den nye politiske magtelite, der kom til magten efter Struensee, opfandt altså ikke idéen, men arvede så at sige problematikken med de 8.000 - 10.000 søfolk i fremmed tjeneste.

Andreas Henrich Stibolt

Den fortsatte diskussion omkring hvalfangsten medførte, at man i 1772 fra regeringskredse udtrykte et behov for at få hvalfangsten bedre belyst. Det Kongelige Danske Landhusholdningsselskab udskrev derfor en priskonkurrence om: *”Hvilke er de virkelige Aarsager, som forhindrer Hvalfiskefangstens ønskelige Drift og Fremgang i Rigerne, og ved hvilke Midler kan disse forhindringer best ryddes af Vejen, saaledes at bemelte Fiskerie derved merkelig befordres”*. Som en understregning af formålet tilføjes: *”Selskabet saae gjerne, at i de indsendte Afhandlinger tillige grundigen maatte vises, af hvad betydelig Nytte denne Vindskibeligheds Green er for Staten”*. Der var altså et behov for at få belyst de nationaløkonomiske konsekvenser. Ikke alle i regeringen kan have været overbevist om hvalfangstens nytte for statshusholdningen.

I det følgende vil jeg gennemgå en del punkter, som vinderen af priskonkurrencen, inspektionsofficer ved dokken og senere chef for søkadetakademiet Andreas Henrich Stibolt (1739 – 1821) medtog i sin besvarelse af den 29. januar 1773. En besvarelse, som han modtog en sølvmedalje for. Dels er han eksponent for den diskussion, der på det tidspunkt har været omkring hvalfangsten, dels ser jeg ham, ikke blot som et medvirkende indslag i diskussionen, men først og fremmest som et instrument for de kredse, som på dette tidspunkt allerede syntes at have formet idéen om en dansk deltagelse i hvalfangsten.

I sin besvarelse⁴⁵ nævner Stibolt en række hovedårsager til den manglende danske deltagelse i hvalfangsten:

- a) *”At ikke noget Kompagnie enten er, eller har været fra Danmark, som har haft de fornødne Kræfter, til at gjøre saa store og fuldkomne Udrustninger, som et Fiskerie af den Natur fordrer, om det skal lykkes”*.
- b) *”At ikke noget Kompagnie enten er af de Lemmer, der tilhører et saadant Kompagnie egentligen, og har dobbelte Fordele, som Kompagniets Bestandighed til følge”*.
- c) *”At det Hovedmiddel, hvormed Fangsten skal gjøres, ikke forhen har været, som det burde være, og endnu ej kan forfærdiges forsvarligen hos os selv, hvilket det dog bør, og aldrig tages hos fremmede”*.

Ad a. Argumenterne for dette punkt er, at alle tidligere danske satsninger har været for små, både hvad angår skibe og udrustning. I stedet for at begynde småt burde man ifølge Stibolt satse stort. Han

⁴⁴ Jensen, s. 541

⁴⁵ Andreas Stibolt (1776) (1) s. 299 ff.

henviser til, at erfaringerne fra England, Holland og Hamburg er, at ud af det antal skibe, der hvert år udrustes og udsendes, vil nogle komme tilbage uden fangst, nogle med en medium fangst og endelig nogle med en stor fangst. Ved at udsende skibe i et stort antal vil risikoen for ingen fangst blive mindre. Stibolt begrundelse for dette var, at man aldrig var sikker på, hvor hvalerne var. Et mindre antal skibe kunne risikere at komme til et område, hvor der ingen hvaler var netop det år. Med et større antal skibe ville man kunne sprede sig og derfor havde større chance for, at i det mindste nogle skibe ville få et godt resultat. Altså en matematisk løsning der ville sikre, at hasardmomentet ved hvalfangsten blev minimeret. Der skulle satses på den sikre, stabile indtægt, ikke den store gevinst. Det er et gennemløbende tema i hele besvarelsen, at et kompagni eller et hvalfangerinteressentskab skal være *stort nok!*

Ad b. Stibolts argumenter for dette punkt bør ses i lyset af forløbet af den senere likvidering af Handelskompagniet. Jeg har påpeget den store interesse hos andelshaverne for at fortsætte til trods for, at kompagniet udviste en manglende dækningsgrad og likviditet. Stibolt omtaler i sin besvarelse den manglende ”store” profit hos de hollandske hvalfangerkompagnier. Men, siger han, årsagen til, at hvalfangst fortsat er en vældig fornuftig forretning, er den økonomiske afhængighed mellem leverandørerne, hvalfangstkompagni og kunderne. Hvis interessenterne er de mennesker, der leverer skibsudrustning og varer samt er de personer, der videreforarbejder og sælger slutprodukterne, da kan interessentskabet tåle en mådelig profit, idet alle vinder på andre områder. Herudover understreger Stibolt, at direktionen for et nyt selskab kun burde bestå af personer med kendskab til hvalfangst, herunder de bedste kommandører. De hyrede kommandører burde endvidere deltage i selskabets økonomiske risiko, for derigennem at sikre, at der ikke opstod interessekonflikter mellem dem og kompagniet. Skønt Stibolt henviser til Holland som forbillede for hans forslag om, at et nyt handelskompagni skulle opbygges som et andelsselskab eller interessentskab, hvor andelshaverne var direkte involverede som kommandørerne eller indirekte som skibsbyggere, proviantleverandørerne eller aftagere, var det ikke en kopi af den hollandske struktur. I Holland var det netop ikke et selskab, der stod for en stor flåde, men en række selskaber, hvilket i praksis ofte betød et selskab pr. skib.

Ad c. Dette tredje punkt er umiddelbart det mest overraskende. Med ”fangstens hovedmiddel” mener Stibolt harpunen. Årsagen til dette forhold kan kun skyldes, at der må have været adskillige episoder under tidligere danske hvalfangster, hvor hvalen er sluppet fri efter at have været harpuneret, og/eller at det har været brugt som årsagsforklaring for en manglende fangst; ikke ulig diverse lystfiskerhistorier. Hvorom alting er, Stibolt finder det magtpåliggende, at der til hvalfangsten findes en indenlandsk produktion af harpuner og andre fangstredskaber.

I artiklen kommer Stibolt med en lang række anvisninger af praktisk art, såsom størrelse af skibe, anbefalede skibstyper, besætningsstørrelse og sammensætning. Opfyldelsen af de sidste konkurrencekrav, nemlig hvilken nytte hvalfangsten vil have for staten, volder ham derimod store problemer. Tidsfristen for indsendelse af besvarelsen har været for kort og: *”En mere Indsigtsfuld Mand, og en hældigere Pen, kunde her gjøre den ypperligste Virkning, og mig mangler begge⁴⁶”*. Stibolts nationaløkonomiske betragtninger begrænser sig til, at rigerne ikke mere vil behøve at importere tran og fiskebenschprodukter, men oven i købet begynde at eksportere disse varer.

Stibolt modtog en sølvmedalje for sin besvarelse, men forståeligt nok var Det Kongelige Danske Landhusholdningsselskab ikke tilfreds med den sidste del af hans besvarelse. Han blev derfor opfordret til at indsende en ny og mere gennearbejdet besvarelse det efterfølgende år. I hans besvarelse af 29. januar 1774⁴⁷ er det tydeligt, at han i mellemtiden var blevet grundigt instrueret, og at landhusholdningsselskabet pressede på for at få de ”rigtige” svar. I sin besvarelse nævner han, at

⁴⁶ Stibolt (1776) (1), s. 308.

⁴⁷ Stibolt (1776) (2) s. 323 ff.

dette er tredje opfordring fra selskabet. Foruden at fremføre de samme praktiske anvisninger, som i sin sidste besvarelse, fremførte han:

- a) At der skulle dannes et stort kompagni, der minimum burde råde over 24 skibe, hvoraf de 10 skulle have stabel i Bergen, resten i København.
- b) At ”over alt” må staten støtte et sådant kompagni, ikke blot med friheder, men staten må og skal deltage direkte som aktieejer i kompagniet.
- c) At han i sin sidste besvarelse ikke mente at udelukke nogen stand fra at tage del i hvalfangsten. Alle, fra purpur til vadmæl, burde naturligvis have adgang.
- d) At han fra en god ven⁴⁸ i Holland havde opnået indsigt i dets hvalfangerflådes fortjeneste for sidste år. På 40 skibe var der, udover forrentningen, en nettogevinst på 205.288 rd. Hertil kom så hvad skibsbyggere, rebslagere, bødkere etc. havde tjent.
- e) At han ud fra de hollandske tal kunne beregne en ren gevinst for et dansk kompagni baseret på 24 skibe på 116.786½ rd.

På det nationaløkonomiske område var han ligeledes blevet en hel del klogere i det forløbne år:

- f) En investering af denne art (hvalfangerkompagniet) ville formere sig fra ebbe til flod ved dens omløb. Han forklarer nøje, med utallige praktiske eksempler, hvorledes forbrug vil forplante sig til nyt forbrug osv. osv., altså det kendte nationaløkonomiske multiplikatorforløb.
- g) 10.000 søfolk søger årligt ud af landet for at arbejde. At disse arbejder for fremmede og skaber profit for disse. Igen kommer han med et praktisk eksempel. Hvis man blot opgjorde, hvad disse fortærede, mens de var i udlandet, ville man se, at varer for 300.000 rd. gik de danske leverandører forbi, et rent tab for staten. Ved at have så mange folk i udlandet, hjælper vi de andre frem samtidig med, at majestætens riger sættes tilbage.
- h) Al tran, som det nye kompagni kan hjembringe, kan afsættes til udlandet, da rigerne er selvforsynende fra det, der hjembringes fra de grønlandske kolonier.

Han fortsætter derefter med eksempler for fiskeben, skibstømmer, hamp og meget andet. Hovedbudskabet, om ikke så teoretisk leveret, er naturligvis, at netop hvalfangstindustrien praktisk taget ikke vil kræve nogen import af varer, at al værditilvækst derfor vil ske i rigerne, og at der ligeledes kan opbygges en solid eksport. Alt dette vil føre til velstand, der igen vil føre til et øget beskatningsgrundlag for konsumtionsbeskatningen. Besvarelsen afsluttes med en behørig salut: ”Dersom vi bliver i stand til at bruge vore Holstenere, Jyder og Beboerne på Silt, Føhr og Amrum, saa skal Hollænderne nesten ikke kunne udsende et skib til Grønland”.

Stibolt modtog Selskabets mindre guldmedalje for sin besvarelse, og regeringen valgte, som vi vil se, ikke overraskende, at følge Stibolts råd langt hen ad vejen. Om årsagen til at det blev et rent statsfinansieret kompagni skyldes kapitalbrist hos de af Stibolt foreslåede andelshaver, eller om Schimmelmann og Guldberg havde andre interesser, vil blive diskuteret senere.

Det Kongelige Oktrojerede Almindelige Handelskompagnis opløsning

I 1774 nedlagde regeringen det Kongelige Oktrojerede Almindelige Handelskompagni. Forud for denne beslutning var Handelskompagniets økonomi blevet kulegravet af en ekstraordinær finanskommission. Kommissionen var en blandt flere, der var blevet nedsat af den nye regering efter Struensees fald. En medvirkende årsag til undersøgelsen af Handelskompagniet var, at

⁴⁸ Stibolt (1776) (2) s.: ”Det eneste løfte ... var paa Ære at fortie hans Navn”.

Missionskollegiet tidligere havde udfærdiget en klage til kongen med en længere redegørelse⁴⁹. Ifølge oktrojens bestemmelser var Handelskompagniet forpligtet til at støtte missionen på Grønland. Det essentielle indhold af klagen var, at Handelskompagniet nægtede at betale mere til missionen, end da det blev oprettet i 1750. Dette til trods for, at der nu var dobbelt så mange missionærer, og at tilskuddet fra kronen var forhøjet fra 5000 til 7000 rd. Missionskollegiet mente, at en væsentlig del af denne forhøjelse burde komme missionen til gode, samt at Handelskompagniet i øvrigt ikke anvendte kongens tilskud efter hensigten, nemlig til byggeri af defensionsskibe. Disse penge burde derfor anvendes på missionen. Missionskollegiet fik ikke medhold i nogle af disse klagepunkter, men det var åbenbart, at Handelskompagniet havde økonomiske problemer. Foruden handelen på og hvalfangsten omkring Grønland havde det i 1763 overtaget handelen på Island og Finmarken. Herudover havde Handelskompagniet en stor interesse i kornhandelen, hvor man i en lang periode havde lidt under dårlige konjunkturer. Kun et område syntes at have været profitabelt, nemlig handelen på Grønland. Dette område havde dog på ingen måde kunnet udligne de tab, Handelskompagniet havde på andre områder. Dog, overraskende nok, fremsatte Handelskompagniets interessenter overfor den af regeringen nedsatte ekstraordinære finanskommission et klart ønske om at fortsætte med at leve op til oktrojen, til trods for den dårlige økonomi. Kompagniet ønskede dog en eftergivelse af statsafgifterne og en forbedring af handelstaksten⁵⁰. Det stiller naturligvis et spørgsmål, nemlig hvor reelle tabene egentlig var. For det første er tallene svære at gennemskue⁵¹, for det andet melder de officielle tal intet om de enkelte storinteressenters eventuelle fordele, som leverandører af varer og tjenester til Handelskompagniet og/eller aftager af Handelskompagniets halvfabrikata og slutprodukter. Det virker grotesk, at interessenterne så klart udtrykte ønske om, at Handelskompagniet skulle fortsætte, eftersom Handelskompagniet inden for de seneste 20 år kun havde udbetalt dividende i årene 1761 til 1764⁵². Ingen fornuftige investorer eller købmænd ønsker at sende gode penge efter dårlige. Det er endvidere vigtigt at notere sig, at netop finansmanden Heinrich Carl Schimmelmann var et af de tre medlemmer af den ekstraordinære finanskommission, der i 1772 blev nedsat for at undersøge Handelskompagniets økonomiske forhold. Denne indsigt i forholdene, han dermed legitimt erhvervede sig, skræmte ham ikke, tværtimod ansøgte det ham til at selv at forsøge sig.

Med henblik på en omstrukturering og fortsættelse af lønsomme aktiviteter nedsatte Handelskompagniet et udvalg og opgjorde dets status i 1772⁵³. Udvalgets arbejde udmøntede sig i en overenskomst mellem interessenterne, en konvention⁵⁴ der blev underskrevet 8. april 1774. Heraf fremgik det, at forskellen mellem aktiver og passiver udgjorde en overvægt på aktivsiden på 286.280 rd., altså et trods alt betragtelig beløb efter datidens forhold. Aktiverne i Handelskompagniet bestod ikke af likvide midler eller letomsættelige aktiver. De udgjordes af skibe, handelsstationernes udstyr samt af Handelskompagniets plads og tranbrænderi i København. Likviditeten beløb sig alene til kassebeholdningen på 763 rd. Det syntes derfor først og fremmest at være likviditeten i Handelskompagniet, det var galt med. Hvis Handelskompagniet skulle fortsætte, behøvedes mere likvid kapital. Dette kunne ske gennem et forøget indskud fra investorerne, ved et ekstraordinært tilskud fra staten eller ved at optage nye lån. Netop det statslige tilskud blev diskuteret meget.

Konventionen trådte aldrig i kraft. Diskussionerne om Handelskompagniets videre skæbne, der var foregået gennem hele 1773 samt begyndelsen af 1774, blev brat afsluttet med en kabinetsordre, der befalede, at Det Kongelige Oktrojerede Almindelige Handelskompagni skulle ophøre. Dette skete endog før end den ekstraordinære finanskommission var kommet med en endelig indstilling⁵⁵.

⁴⁹ Sveistrup, s. 78.

⁵⁰ Feldbæk (1986), s. 616.

⁵¹ Sager vedr. regnskabsvæsen og revision (1770 – 1848), *Rentekammeret, danske afdeling*.

⁵² Gad (1969) Bind 2.2 s. 519.

⁵³ Svejstrup s. 101 ff.

⁵⁴ Feldbæk (1986) s. 666 ff.

⁵⁵ Gad (1969) Bind 2.2 s. 521.

Ifølge de kongelige resolutioner af 28. april, 9. maj og 16. maj 1774 overtog staten således alle aktiviteter inden for den islandske, grønlandske og finmarkske handel. Det efterfølgende år, 13. april 1775, blev det bestemt, at den islandske, finmarkske og færøske handel skulle have sin særlige direktion, og både regnskabsmæssigt og administrativt skilles fra de grønlandske aktiviteter, der ligeledes skulle udgøre en enhed med egen direktion og administration. Herudover skulle dette nye statsforlagende, Den Kongelige Grønlandske Handel og Fiskefangst, overtage alle det tidligere handelskompagnis bygninger, skibe og effekter i Grønland samt trunkogieriet med tilstødende arealer i København. Staten ville overtage alle anparter for 300 rd. pr. anpart set i forhold til en anslået værdi på 286 rd.

På selve Grønland havde situationen ændret sig radikalt siden 1750, hvor Handelskompagniet blev oprettet. Det var ikke missionen, men alene Handelskompagniets fortjeneste, at de mange nye kolonier blev anlagt. Det fik i samarbejde med statsmagten lukket landet for andre nationer. Til trods for, at den mest lukrative forretning, nemlig hvalfangsten, forblev på hollandske hænder, lykkedes det gradvis for Handelskompagniet at befæste dets monopol i Vestgrønland over for de fremmede nationer. Det er gennem dette samarbejde mellem statsmagt og handel, at der blev opnået en bekræftelse af, at Grønland var et land under den dansk-norske krone, og at grønlænderne var kongens undersåtter. Netop denne situation var af stor betydning for igangsættelse af hvalfangstprojektet.

Hvalfangstens rolle som beslutningsfaktor for grundlæggelsen af Den Kongelige Grønlandske Handel

Før oprettelsen af Den Kongelige Grønlandske Handel og Fiskefangst blev bekendtgjort, men efter at staten havde tvangsindløst Handelskompagniets aktier, inviterede Schimmelmann en række indskydere til middag i sit københavnske palæ den 17. februar 1775 og præsenterede, ikke blot en løs skitse, men et færdigudarbejdet konkret projekt for et nyt kompagni, hvor satsningen på hvalfangsten var det dominerende indhold. Der var altså, så sent som mindre end en måned før oprettelsen af Grønlandske Handel, konkrete planer om oprettelse af et nyt privatfinansieret kompagni. Ifølge den hollandske gesandt i København⁵⁶, der fulgte diskussionen om hvalfangsten meget intenst, blev den store satsning i detaljer beskrevet på dette møde. Gesandten har i sin indberetning berettet om forhold såsom antal af skibe, hvilket mandskab der skulle bruges osv. Forhold som formeldt først senere blev vedtaget af Grønlandske Handels nye direktion.

Den 21. april 1775 blev fangstpræmierne afskaffet for Altonas hvalfangere: *„hinführo sollte nicht weiter zu solchen Prämien angewandt werden, weil die Ertheilung von dergleichen Prämien den davon gehoffen Nutzen nicht hervorgebracht hatte“*.

Det vil sige, at man i 1775 fjernede tilskuddet til konkurrenterne, selv om disse var indenlandske.

Sammenfatning og kommentarer

Brevvekslingen mellem von Holstein, Mathiesen og Kommercekollegiet viser, at diskussionerne om en dansk deltagelse og/eller overtagelse af hvalfangsten har været levende. Netop fra slutningen af 1760'erne oplevede hvalfangerne fra Holland og Hamburg en højkonjunktur⁵⁷, der blev fastholdt frem til midten af 1770'erne, altså netop den periode, hvor diskussionerne om hvalfangsten og Handelskompagniet var intense. For mænd som Schimmelmann og Guldberg må det have virket

⁵⁶ C. de Jong, kilde: Resolutiën Staten van Holland 15 maart 1775.

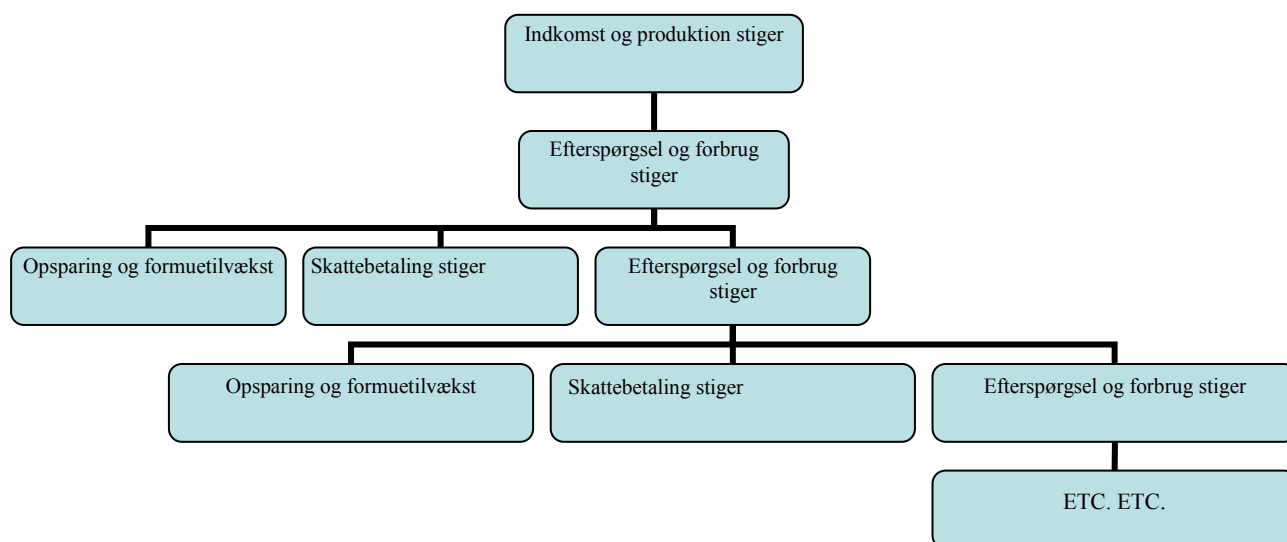
⁵⁷ Se afsnit Bilag, Hollandsk Hvalfangst.

nærmest som en rød klud, at 8 til 10.000 af landets søfolk var beskæftiget med at indtjene formuer til andre nationer, og at disse formuer blev hentet i farvande ud for Hans Majestæts lande. Strategien bag hele det fremtidige hvalfangstprojekt, som det klart demonstreres senere, gik netop ud på at udnytte disse to forhold til maksimum.

Al ekspertise inden for hvalfangsten var til stede i landet. I stedet for, at friserne og jyderne rejste til Holland og England hvert forår, kunne de lige så godt rejse til København eller en anden by inden for rigerne, og der få hyre. Davis Strædet havde mere og mere vist sig som værende det mest udbytterige fangstområde. Det store problem for hollænderne og englænderne var rejsetiden og ikke mindst det forhold, at rejsen skulle påbegyndes meget tidligt, for at de kunne være i Strædet tids nok til at nå hvalerne på deres vandring gennem farvandet. Danske hvalfangere ville derimod være i stand til at reagere langt hurtigere. Danske hvalfangerskibe ville kunne overvintre i grønlandske bygder, der var lukket for andre nationer. Dette ville muliggøre en hurtigere reaktion, når isen brød op. Ved stor fangst ville man kunne lodse hvalspækket uden at gå tilbage til Europa. Man ville kunne laste proviant og fortsætte med fangsten. En tredje mulighed var at udnytte vinteren i Grønland til kystfiskeri af andre hvalarter samt sælfangst og derigennem gøre investeringerne i hvalfangsten endnu mere rentable. Hvis man endvidere involverede den grønlandske befolkning i hvalfangsten, ville dette på sigt give store muligheder.

Det er tydeligt, at baggrunden for interessen ikke kun var den, at der var ”en forretning”, der gik de danskes næse forbi. For Guldberg med sin interesse for nationaløkonomi samt for Schimmelmann har der ligget tungtvejende nationaløkonomiske overvejelser bag igangsættelsen af projektet. Set fra et nationaløkonomisk synspunkt er der netop en særdeles rational tænkning bag beslutningen om at begynde hvalfangsten i stor stil.

Stibolts anden besvarelse til Landhusholdningsselskabet, om hvilken nytte hvalfangsten var for landet, demonstrerer de tanker, der lå bag. Hans beskrivelse om forbruget, der breder sig som ebbe til flod, kan bedst illustreres med følgende model:



Netop hvalfangsten er ideel for denne nationaløkonomiske tænkning. I princippet ville/kunne alle tranproduktionens faser og al skabt merværdi fra denne produktion være af indenlandsk art. Apparatet, det vil sige skibe, flet, proviant m.m., kunne produceres inden for helstaten, og langt den overvejende del af råvarerne var tilgængelige. Al arbejdskraft i forbindelse med fangsten og den

videre forarbejdning fandtes i landet, og som prikken over i'et ville hele denne produktionsforøgelse resultere i en forøget eksport med en særdeles gavnlig indvirkning på valuta, handelsbalance etc. Altså, en vare der eksporteres til 100 rd./kr., hvor hele produktionen er indenlandsk, er mere vigtig for den samlede økonomi end en vare, der eksporteres til 1000 rd./kr., hvor hovedparten er af udenlandsk produktion. Et forhold, der senere blev demonstreret tydeligt under og efter den florissante periode.

Der er naturligvis en diskussion om, hvorvidt denne nationaløkonomiske model fem-, seks- eller syvdobler den oprindelige iværksatte produktion, men det er for denne opgave ligegyldigt. En stat, der har en væsentlig del af dens indtægt fra konsumtionsskat, kan gå langt i direkte støtte til en industri som den, hvalfangsten var. Pengene vil komme mange gange igen i form af skatter. Jeg vil pege på, at netop denne nationaløkonomiske teori har været grundlaget for den bastante støtte til landbruget, som de skiftende danske regeringer har ydet helt op til vore dage, ligesom også boligbyggeriet har været brugt af regeringerne, som en nationaløkonomisk regulator gennem det 20. århundrede, netop af de samme årsager.

I al videre diskussion om statens deltagelse i hvalfangsten, enten direkte som udøvende rederi eller i form af statssubsidiering, er det vigtigt at holde sig dette forhold for øje.

Min påstand er, at igangsættelsen af hvalfangstprojektet var gennemtænkt. Det var virkelig en dristig beslutning, men i alle dens bestanddele var den baseret på en rationel og logisk tænkning.

Det sidste spørgsmål, der rejser sig, er, hvilken rolle staten (regeringen) egentlig havde tiltænkt sig selv i det nye grønlandske projekt, da beslutningen om at tvangsindløse Handelskompagniets aktier blev taget. Hvad var formålet med praktisk taget at nationalisere Handelskompagniet? Set i retrospekt virker hele forløbet med opløsningen af Handelskompagniet og dannelsen af Kongelige Grønlandske Handel som et nøje indstudert magtspil, hvor målet hele tiden har været at satse stort på hvalfangsten uden deltagelse af Handelskompagniet. Der har hos Schimmelmänn og Guldberg ikke været en tro på, at folkene i Handelskompagniet har kunnet løfte opgaven eller rejse den fornødne kapital. Vi ved fra den førømtalte indberetning fra den hollandske gesandt, at Schimmelmänn så sent som et par uger inden dannelsen af Kongelige Grønlandske Handel holdt middagsmøde med interesserede investorer. Om konklusionen efter mødet har været, at den fornødne private kapital ikke har kunnet rejses, eller at disse investorer ikke har kunnet få sikkerhed fra regeringen, har ikke kunnet besvares. En tredje mulighed kunne være, at projektet blev anset for så vigtigt, men også så ressourcekrævende, at det med sikkerhed kun ville kunne løftes af staten, og med Guldberg og Schimmelmänn som de drivende og kontrollerende kræfter. For at sikre styring og kontrol måtte placeringen nødvendigvis blive København.

Bestræbelser og skuffelser 1776 – 1781

Konjunkturer

Denne periodes kendetegn blev en tid med højkonjunktur for den danske søfart. Udbruddet af den amerikanske frihedskrig i 1776 og i særdeleshed de efterfølgende krige mellem Frankrig og England (1778), mellem Spanien og England (1779) og Holland og England (1780), bevirkede en kraftig vækst for helstatens søfart. Ved krigens begyndelse lå den samlede tonnage på mellem 16.000 og 17.000 læster. I 1782, da konjunkturerne toppede, nåede den samlede tonnage op på næsten 33.000 læster. For Københavns vedkommende var årene 1778 – 1783 et vækstgennembrud hvad angår tonnage. Denne periode var først og fremmest et københavnsk og et slesvig-holstensk fænomen. Provinshandelen i Danmark og Norge blev kun i mindre grad berørt af opsvinget. Periodens handel, den såkaldte florissante handel, var i hovedsagen en international fragtfart under det neutrale danske flag, hvor varer blev importeret med henblik på reeksport. Periodens betydning for dansk økonomi var først og fremmest baseret på produktionen omkring skibenes udrustning, mandskabets forplejning og mandskabets øgede privatforbrug. Der blev tjent mange penge på krigen.

Den Kongelige Grønlandske Handel og Fiskefangst

Den Kongelige Grønlandske Handel og Fiskefangst, herefter kaldt Grønlandske Handel blev formelt igangsat den 1. januar 1776⁵⁸. Dette nye statsejede kompagni skulle først og fremmest koncentrere sig om hvalfangst, dernæst fiskeri. Dette fremgik med al tydelighed af oplægget til den kgl. resolutionen af 13. april 1775, nemlig overskattedirektionens forestilling af 10. april 1775. Selve handelen på Grønland kom i sidste række.

Organisationsform

Grønlandske Handel skulle styres af to direktioner. En overdirektion og en daglig administrativ direktion. Overdirektionens nye førstedirektør blev Joachim Godske greve Moltke, der før havde været embedsmand i finans- og toldadministrationen. Herudover blev islændingen Jon Erichsen også udnævnt til direktør. Også han kom fra en stilling i samme etat. Den tredje direktør blev agent Peter Borré, der fra 1759 havde været medlem af direktionen i det nu nedlagte Almindelige Handelskompagni. Disse tre var endvidere medlemmer af direktionen i de formeldt adskilte handelskompagnier for den islandske, finmarkske og færøske handel. Valget af disse personer kan jeg kun se som indikation for, at man ønskede en kraftigt kontrollerende styring fra centraladministrationen, ligesom den dobbelte direktionsrolle også indikerer, at man fra central side alligevel ønskede en vis koordinering af handelen og aktiviteterne i Nordatlanten til trods for, at man havde adskilt administrationen af de fire handler.

Udnævnelsen af den administrerende direktør for selve Den Grønlandske Handel, det vil sige den daglige administrative direktion, virker meget besynderlig. Ud fra Andreas Stibolts oplæg, som man på mange områder fulgte, ville man forvente, at man her ville finde en mand med enten erfaring fra handelen på det nordatlantiske område eller en mand med erfaring fra den hamburgske eller hollandske hvalfangstindustri. I stedet for at satse på en erfaren mand på området, faldt valget i stedet på Johan Friederich Arensburg, en tidligere dragonofficer, militær bogholder og i en periode generaladministrator for tallotteriet. Denne udnævnelse kan kun bekræfte, at centraladministrationen havde en nærmest paranoid angst for ikke at kunne styre forløbet. Beslutningen om, at alle

⁵⁸ RA, Kgl. Resolution af 13. april 1775.

hvalfangerskibe skulle udgå fra København, og ikke som Stibolt oprindeligt havde foreslået, en kombination af København og Bergen, kan også tolkes som endnu et bevis på, at man ønskede at have et fast dagligt greb om aktiviteterne.

Endelig komplementerede direktionen af Grønlandske Handel med to kompetente personer, handelsmanden grosserer Johann Ludwig Zinn og den tidligere borgmester i København Peter Matthiesen. Især valget af Peter Matthiesen er interessant. Han var nordfriser og havde tidligere været byfoged på Amrum og på sin fødeø Før. Han havde de rigtige kontakter til hvalfangerkommandørerne og fik, som korresponderende medlem af direktionen, opgaven med at holde kontakt med hvalfangerne fra det slesvigske og holstenske område. Han havde endvidere en god føling med markedet for hvalfangerprodukter i Hamburg, eftersom han var bosiddende i Altona. Årsagen til, at han nu var bosiddende i Altona, skyldtes, at han samme år var blevet udnævnt til direktør for Handels- og Fiskeinstituttet i Altona, et i princippet konkurrerende fortagende til Grønlandske Handel, der samme år var oprettet af den allestedsnærværende Schimmelmänn. Samme Schimmelmänn sad endvidere i overskattedirektionen, der havde overopsyn med begge nævnte direktioner.

Udnævnelsen af de ovenfor omtalte embedsmandsdirektører kan måske ses som et modtræk fra Guldbergs side mod den omklamring af hele projektet, som Schimmelmänn syntes at have iværksat. Guldbergs interesse for projektet var i alle tilfælde stor. Da hele den ny opsætning af grønlandshandelen blev diskuteret i slutningen af april 1775, var det blevet bestemt, at gehejmekabinetsssekretæren havde ret til at overvære fællesdirektionens møder.⁵⁹

Arbejdsgrundlaget for den nye direktion var på forhånd fastlagt. Hvalfangsten skulle igangsættes i stor skala. Målet var, som det hele tiden have været Schimmelmännns plan, at den statsejede hvalfangerflåde skulle udbygges til 50 skibe. Den indlysende fordel ved at kontrollere den grønlandske kyst skulle udnyttes fuldt ud, og der skulle satses på både kystfiskeri, specielt ved Diskobugten, og isfiskeri, hvor Davis Strædet ville være det foretrukne fiskefarvand, netop med tanke på nærheden til de grønlandske kolonier. Den tidligere direktør for Handelskompagniet, Peder Borre, blev sat til at organisere hvalfangsten⁶⁰.

Finansiering

En sådan udbygning ville kræve kolossale investeringer i skibe, materiel og mandskab. I oplægget til kongen den 10. april 1775 havde Overskattedirektionen forsøgt at beregne de nødvendige investeringer, men havde endt med at måtte meddele kongen i dens forestilling⁶¹ at: *”- der Größe des Capitals zu diesen Einrichtungen lässt sich vor den hand nicht bestimmen; man wünschet aber allenfalls Königliches Erlaubnis zu Auszahlung der erforderlichen Summen aus der Steuer-Casse“*. Dette ret uhørte ønske blev bevilliget af kongen. Statens kasse var nu åben for i princippet alle de omkostninger, projektet ville kræve. Denne enorme kapitalsatsning var uhørt for tiden, og den hollandske gesandts nedladende bemærkninger om muligheden for at opbygge en hvalfangerflåde på 50 skibe, syntes⁶² at være gjort til skamme.

⁵⁹ Finn Gad (1969), Bind 2.2 s. 524.

⁶⁰ Lois Bobé (1936) Bind 55. 2 s. 51- 52.

⁶¹ RA, Overskattedirektionen, Kgl. Res., Reskr. & Ordre samt Dir.s Forestillinger 1775 – 77, læg 1775.

⁶² de Jong, kilde: Resolutiën Staten van Holland 15 maart 1775.

Skibe

Den nye direktion planlagde derfor at bygge 50 hvalfangerskibe⁶³, hver på 100-200 læster til en cirkapris af 24.000 rigsdalere pr. styk. Netop det forhold, at planen for hvalfangsten var tofold, gjorde, at man forventede at kunne udnytte investeringerne optimalt. Foruden den normale fangstsæson med isfiskeri i Davis Strædet og i farvandene øst for Grønland besluttede man sig for, at enkelte skibe skulle overvintre med base i landstationerne i Sydvestgrønland. Det ville muliggøre dels en tidlig kystfangst, dels at man kunne indsætte skibene i Davis Strædet, så snart isforholdene tillod det. På denne måde ville man kunne komme de fremmede hvalfangere i forkøbet. Alle disse 50 skibe kunne dog rent praktisk ikke blive bygget på én gang. For at kunne komme i gang så hurtigt som muligt havde den nye direktion i 1775 besluttet, det vil sige før Grønlandske Handel formeldt havde begyndt sit virke, at syv skibe til hval- og sælfangsten, fem hukkerter og to jagter skulle udsendes det følgende år. Skibstømmerne anslog, at disse fartøjer tilsammen ville komme til at koste i alt 119.000 rd. Foruden disse skibe kunne direktionerne råde over tre, som kongen havde skænket foretagendet, en stor fregat (Kongens Gave), en mindre fregat (Holsteinsborg) og en bombardérgaliot (Den Gloende). Direktionen befalede, at fregatten Holsteinsborg snarest muligt skulle gå til kolonien Holsteinsborg med mandskab og chalupper for at overvintre, og så tidligt som muligt i foråret 1776 prøve fiskeriet, det vil sige hvalfangsten.

Bemanding

Den hollandske hvalfangerkommandør Jacob Potter blev ansat til at udruste den første flåde, der skulle udsendes i 1776. Foruden sin andel i det forventede overskud fik han, ifølge den hollandske gesandt, en alt for stor fast løn og fri bolig. Man havde åbenbart store forventninger til projektets rentabilitet. Med hjælp fra Peter Matthiesen blev der igangsat en hvervekampagne på især Amrum og Før. Med den planlagte udbygning af hvalfangerflåden ville der inden for en kort årrække blive behov for ca. 2.000 – 2.500 mand, afhængig af hvilke besætningsstørrelser, der kalkuleres med. Standardbesætningen på 70 – 80 læsters skibe havde typisk en besætning på ca. 40 mand, mens de større skibe ofte medbragte en hvalbåd (chalup)⁶⁴ eller to mere.

Den typiske besætning, med små variationer, bestod af:

- 1 kommandør
- 2 styrmænd (1. og 2.)
- 2 spækskærere
- 3 harpunerer
- 1 skibsmand
- 1 tømmer
- 2 bødkere
- 7 fuldbefarne
- 23 jungmænd og drenge

Omfanget af hvervningen kom, som det senere vises, aldrig op i dette omfang. Dette forhold står i skærende kontrast til de oplysninger, der kan hentes fra især tyske og hollandske kilder. Efter 1775 var antallet af hvalfangerkommandører fra Før på hollandske skibe halveret i forhold til 1770⁶⁵.

Intensivering af dansk sæl og hvalfangst skulle være hovedårsag til, at mange af disse skippere og deres besætninger valgte at tage hyre på danske skibe i stedet for de nederlandske. Lignende forhold

⁶³ Gad (1969) Bind 2,2 s. 523 og RA, Referat- og resolutionsprotokoller 1774 – 1880 (Pro. A 1775- Okt 1776 s. 1-12).

⁶⁴ De slesvig-holstenske skibe havde ofte en bemanding på 51-52 mand (Oesau *bemandingslister* s. 49 og s. 77), men skibene i S-H var generelt større end de kongerigske (Feldbæk 1997, s. 66).

⁶⁵ Dekker s. 244.

gjorde sig gældende på skibene fra Hamburg og Bremen. Jeg skal senere argumentere for, at kun en mindre del af disse ”manglende” 6 – 7.000 nordfrisere og jyder på hollandske og hamburgske skibe efter 1775 blev beskæftiget inden for den danske hvalfangstindustri.

Kystfiskeriet

Som nævnt indeholdt resolutionen på overskattedirektionens forestilling en beslutning om, at der skulle udstationeres hvalfangere ved Holsteinsborg og på Diskøen. Man ville derfor, som forsøg, begynde at udsende skibe til Grønland allerede i 1775 med ordre om at overvintre ved en af stationerne og derfra forsøge sig med en vinterfangst fra kysten. Besætningerne (eller besætningen, som det endte med at blive) skulle allerede i årets tre første måneder drive kystfiskeri med chalupper. Dermed ville hvalfangsten kunne blive påbegyndt, inden det rigtigt var muligt at drive isfiskeri, og før hollænderne ankom til Davis Strædet. Det blev dog af direktionen kraftigt understreget, at dette nye kystfiskeri skulle være et forsøg. Det var først og fremmest Schimmelmänn, der var initiativtageren til dette forsøg⁶⁶.

Stationsbestyreren i Holsteinsborg Niels Egede (søn af missionæren) syntes at været meget skeptisk for udsigterne⁶⁷ til at drive hvalfangst i større målestok. Han anbefalede at indrette en hvalfangststation ved Egedesminde og ikke ved Holsteinsborg. Med hensyn til direktionens ønske om en station på Disko var han dog enig. Naturligvis ville Egede udføre majestættens ønske med største flid, men han lagde ikke skjul på, at han mente, at måden, hvorpå han hidtil havde udført hvalfangst sammen med grønlænderne, var den bedste og billigste. Han anbefalede at gå frem med forsigtighed. Først når man med sikkerhed vidste, at forsøget var vellykket, først da skulle man investere mere i projektet. Niels Egede var yderst skeptisk over for de udsendte hvalfangere, der alene uden hans og grønlændernes hjælp, skulle drive hvalfangsten.

Planen blev dog udført, og man fik allerede i 1775 sendt chalupper, redskaber, proviant og byggematerialer til Grønland, således at det udsendte mandskab kunne være klar til hvalfangsten fra årsskiftet. Dette første forsøg med kystfiskeri ved Diskobugten i 1776 blev dog en eklatant fiasko. Den udsendte hvalfangerkommandør måtte rejse hjem med uforrettet sag. Nogle af hans folk var blevet syge, og disse måtte sendes hjem. Togtet til Disko for at anlægge en hvalfangerstation måtte opgives. Begrundelsen eller undskyldningen blev, at der ikke havde været tilstrækkeligt med erfarne folk, og at man ikke havde modtaget det fornødne udstyr. Kun et par chalupper var blevet udsendt, og det var på ingen måde nok. Niels Egede rapporterede derefter, at han delte grønlændernes syn på chalupperne. Chalupperne støjede alt for meget under roningen og egnede sig i det hele taget dårligt til et grønlandsk kystfiskeri.

Det mådelige resultat af det første forsøg på kystfiskeri opildnede forståeligt nok direktionen til at forsøge at gøre det bedre næste gang. For yderligere at fremme kystfiskeriet udsendte Grønlandske Handel i 1776 et cirkulære til stationsbestyrere og købmænd langs vestkysten⁶⁸. Her i bad man om oplysninger til brug for den videre planlægning af kystfiskeriet. Man meddelte i cirkulæret, at det var direktionens agt at oprette hvalfangeranlæg langs kysten, dels for at kunne lade personel overvintre, således at de kunne begynde tidligt med fangsten, og dels for at undersøge muligheden for at drive hvalfangst om vinteren. I cirkulæret udbad direktionen sig svar på en række spørgsmål. Disse spørgsmål var først og fremmest sigtet på hvalfangsten, men det er tydeligt, at det trods alt ikke kun var hvalfangsten, der havde deres interesse. Direktionen udbad sig også oplysninger om sælfangst, om

⁶⁶ Gad (1969) bind 2, argumenter for dette synspunkt og beskriver Schimmelmännens entusiasme og opfølgning på denne del af projektet.

⁶⁷ RA, Overskattedirektionen korrespondance.

⁶⁸ RA, Kopibog over breve til Grønland, Nr. 1, 1775-1777, s. 246 ff.

forskellige typer af fiskeri samt om observationer vedrørende mineraler, kul-, grafit- og lerforekomster.

På basis af de indkomne svar fra Grønland⁶⁹ på cirkulæret, besluttede direktionen, at der virkelig var basis for at drive kystfiskeri langs vestkysten i vinterperioden. Niels Egede havde i sit svar understreget, at han ikke mente, at dette kun kunne lade sig gøre uden grønlændernes hjælp. Schimmelmann, der nøje må have fulgt arbejdet i Grønlandske Handels direktion, bifaldt dette og pålagde derfor direktionen, at et tilstrækkeligt antal konebåde skulle sendes til Egedesminde og Holsteinsborg.

Direktionen besluttede sig for et nyt forsøg. Man ville ved forårstid udsende skibe for at drive isfiskeri i det nordlige Davis Stræde. Når efteråret kom, skulle skibet returnere til hvalfanger stationen for at lodse dets last af spæk. Produktion ville blive samlet og senere fragtet til København med et andet skib. Hvalfangerskibene og besætningerne skulle forblive ved og i Grønland i en periode på 3 år. Ved dette nye forsøg håbede man på endeligt at kunne udnytte det danske Grønland som en fordel. Ræsonnementet bag beslutningen var fortsat det samme. Fiskesæsonen ville blive betragteligt længere, eftersom man ikke behøvede at sejle fra og til Europa. Og når man nu alligevel skulle overvintre, kunne man lige så godt forsøge sig med kystfiskeri i denne periode.

De følgende forsøg sluttede ikke meget bedre end det første. Det først udrustede skib måtte allerede vende hjem det efterfølgende år på grund af sygdom blandt mandskabet. Udbyttet blev på en hval. I 1776 udsendtes det andet skib og hjemmebragte i 1777 et udbytte på 3 hvaler. Tanken, om at skibene skulle forblive i Grønland i en treårs periode, var på dette tidspunkt allerede opgivet. Man havde problemer med mandskabet, der led svært af skørbug. Det tredje udsendte skib under dette forsøg returnerede i 1778 med en fangst på 1½ hval, fisket i samarbejde med grønlænderne.

I efteråret 1778 besluttede direktionen, at man i Grønlandske Handel havde indhøstet erfaringer nok, og at der skulle satses stort. Ikke mindre end 16 skibe blev udrustet til at skulle overvintre på Grønland. Resultatet af denne anstrengelse var en enorm skuffelse. Fangsten, der blev hjembragt, bestod af kun 3 hvaler. Det var alt, hvad denne flåde af skibe kunne indbringe. Direktionen mistede dog ikke modet. I 1779 fortsatte man ufortrødent med at udsende 10 skibe. Kun 2 af disse nåede til Grønland den vinter. Det ene skib fangede 4 hvaler, det andet 2. Altså et rimeligt gennemsnit på 3 hvaler pr. skib. Problemet var imidlertid de resterende skibe, der havde overvintret i danske, norske og engelske havne. Da disse endeligt nåede fangstområderne i foråret 1780, opnåede de ingen fangst. I 1780 blev 6 skibe udrustet og i 1781 5 skibe, hvoraf et forliste, og de andre intet fangede af betydning.

For at reducere omkostningerne, og vel til dels også baseret på et ønske om at få involveret den grønlandske befolkning mere, blev det bestemt, at kun to af de i 1781 udsendte skibe til overvintring skulle have fuldt mandskab. De øvrige tre skibe skulle kun udsendes med halvt mandskab. Disse tre skibe skulle derefter supplere deres mandskab med grønlandske fangere fra de områder, hvor de overvintrede. Det drejede sig om Holsteinsborg, Jakobshavn og Christianshåb. For at sikre sig imod stridigheder om fangsten, hvilket syntes at være til stede, blev det fastsat, at grønlænderne skulle have halvdelen af det indfangne, barderne dog undtaget. Altså en klar indikation af, at forudsætningen var, at præcis halvdelen af besætningen skulle bestå af grønlændere. Også håndteringen af spækket efter fangsten blev specificeret nøje. Først skulle de udsendte hvalfangeres spæk flænses, derefter grønlændernes del. Man tog for givet, at flænsningen blev foretaget af det udsendte mandskab. Det er tydeligt, at man ville undgå tidligere tiders skærmydsler. Det understregedes også i bestemmelsen, at involveringen af den grønlandske arbejdskraft skulle ske på frivillig basis, men at de, der meldte sig, skulle indgå i en fast og bindende aftale. Som en del af hvalfangsten skulle disse grønlændere deltage

⁶⁹ RA, Ref. og res. Protokol A 1775-1776.

i den periodiske brandvagt, det vil sige vagt langs kysterne, på øerne eller i både på udkik efter hvaler. For at fremme denne deltagelse betalte Grønlandske Handel fra 1781 en beskeden merpris for spæk til de grønlandere, der deltog i den fælles hvalfangst, set i forhold til det spæk, der alene blev indbragt fra grønlandernes private jagt. Eftersom betalingen af spæk alene kunne ske i form af handelsvarer, hvor der fra Grønlandske Handels side allerede lå en vis avance, har det været en billig form for subvention.

Desperationen over det øjensynligt mislykkede projekt lyser langt ud af den kabinetsordre Guldberg udsendte 3. august 1780⁷⁰: ”*Det er Os øiensynligt, at de fleste Commandeurer ved Hvalfangsten er slette Folk, dovne, uvillige og maaskee endnu værre, saa at Vore Penge spildes, og Administrationens bedste Umage bliver frugtesløs. Andre Nationer fanger, og Vi, som har alle fordele, udrette intet. Den slette Mand som ved Godhavn fangede intet andet end hvad han tog fra Grønlanderne, maae ei mere føre noget Vort Skib, og den anden, som ei ankom førend d. 2. juni, ligeledes ei heller, men Sag skal anlægges mod dem begge, ligesom og mod de øvrige slette.....*”.

Problemerne skyldtes altså ikke ledelsen eller den plan, der lå til grund for hele projektet, men alene, at de mennesker, der skulle bringe planen til udførelse, var luddovne. Et måske alment menneskeligt træk hos Guldberg, der klart demonstrerer, hvor stor skuffelsen var over de manglende resultater af det projekt, han sammen med Schimmelmann havde søsat. Det viser også hans uvillighed til at fravige den oprindelige idé om det kombinerede kyst- og isfiskeri.

Isfiskeriet

Sideløbende med forsøgene med det kombinerede kystfiskeri blev den oprindelige plan om et traditionelt isfiskeri igangsat. I begyndelsen af 1776 blev der udsendt i alt 16 skibe⁷¹, 8 til Davis Strædet og 8 til farvandene øst for Grønland. Dette første års ligelige fordeling af de udsendte skibe indikerer, at man fra direktionens side bevidst forsøgte at sprede risikoen. Af de otte skibe, der blev sendt til Davis Strædet, returnerede 4 skibe uden fangst, mens de øvrige 4 skibe hjembragte 14 hvaler, det vil sige et gennemsnit på 1, 75 hval pr. skib. Udbyttet fra isfiskeriet øst for Grønland blev betydeligt bedre end det fra Davis Strædet. Her kom man hjem med i alt 23 hvaler, altså et gennemsnit pr. skib på lidt under 3 hvaler.

Hvis man sammenligner de danske fangsttal for 1776 med de hollandske, var resultatet ikke tilfredsstillende. Hollænderne fangede 3,7 hvaler pr. skib i Davis Strædet og 4,3 øst for Grønland. Det kan måske umiddelbart virke som om den danske hvalfangerflåde ikke havde kunnet leve op til de forventninger, man havde, da man søsatte projektet i 1775. Dette var ikke tilfældet. Tværtimod syntes resultatet at have ansporet de involverede endnu mere. Dette var jo netop det første år, hvor man måtte formode, at man først og fremmest skulle indhente erfaringer. En del af skibene, man havde benyttet, var ikke bygget til formålet. Det vil sige, at man ikke kunne forfølge hvalerne langt nok ind i drivisen på grund af manglende forstærkninger. Grejet, erkendte man, var ligeledes mangelfuldt. De planlagte landstationer var, som vi har set, ikke klare. Desuden vidste man erfaringsmæssigt, at resultaterne af hvalfangst var meget svingende fra år til år. Alt i alt var man de første år fra direktionens side fortrøstningsfulde og rimeligt tilfredse med resultatet.

Foruden de førnævnte skibe til den kombinerede vinterfangst/kystfiskeri blev der de følgende år i foråret udsendt skibe til det traditionelle isfiskeri. Dels til Davis Strædet, dels til farvandene omkring Spitsbergen. I 1777 sejlede 6 hvalfangerskibe til Davis Strædet og 4 til Jan Mayen for først at drive sæljagt og derefter hvalfangst samt 6 skibe til Spitsbergen for udelukkende at jage hvaler.

⁷⁰ Bobé (1936) s. 62.

⁷¹ For alle skibstal, se afsnit Bilag, Hvalfangerskibe fra helstaten.

Sommerfangsten ved farvandene omkring Jan Mayen og Spitsbergen gav efterhånden et lidt bedre udbytte, der kom til at ligge på linie med det hollandske⁷². Fiskeriet i Davis Strædet var fortsat det store problem.

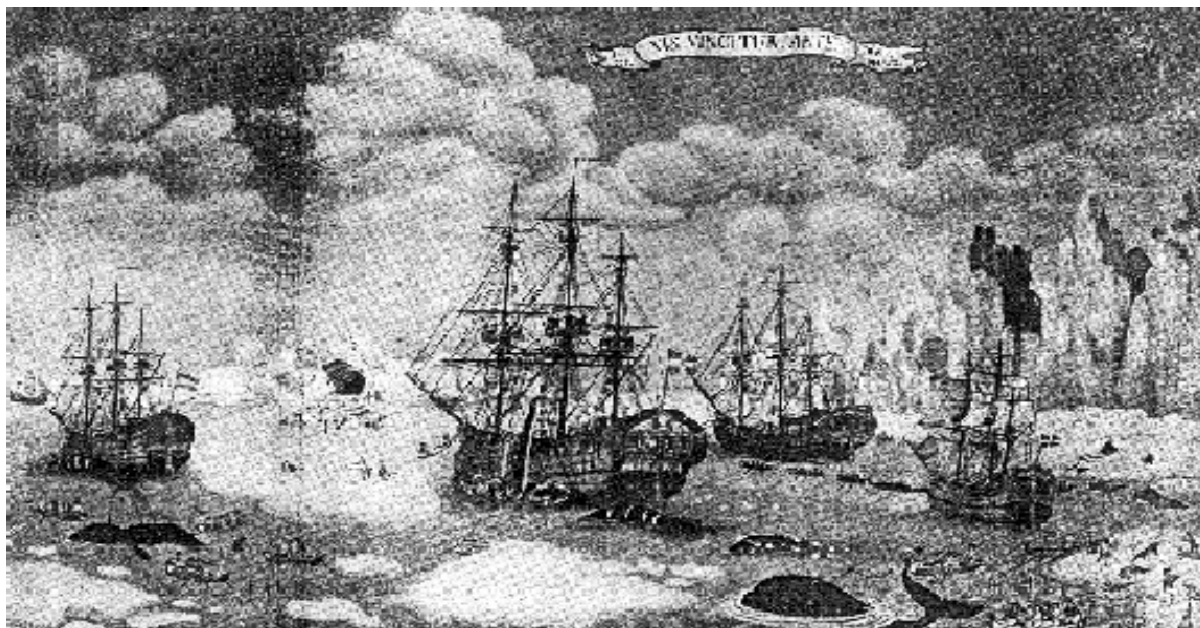


Illustration 3. "Graff Tott" og andre danske, hollandske og engelske hvalfangere ved Spitsbergen 1777⁷³. Det er ikke kun for at opnå en billedmæssig effekt, at kunstnerne viser mange skibe. Skibene sejlede ikke kun sammen af sikkerhedshensyn, men også fordi hvalerne, især kaskelotten, som oftest optræder flokvis.

Forarbejdning og afsætning

Det er vanskeligt at bedømme, hvor meget spæk, der i denne periode frem til 1780, kom fra henholdsvis isfiskeriet øst og vest for Grønland og fra det rene kystfiskeri, for det meste fortaget af

⁷² Se afsnit Bilag, Fangstresultater fra Kongelige grønlandske handel.

⁷³ Aagaard s. 99, Efter et maleri, fundet på Alvøen Hovedgård ved Bergen 1930.

den grønlandske befolkning. Fra 1780 skelnes der i opgørelserne mellem hvaltran fra kolonierne og hvaltran fra skibene. Tranbrænderiet på Christianshavn havde i årene 1776 – 1781 typisk en produktion⁷⁴ på mellem 2.000 og 3.000 tønder hvaltran. Hertil kom en ikke uvæsentlig mængde af sælhundetran, der havde samme kvalitet og dermed samme pris som hvaltrannen. Prisen pr. tønde var typisk mellem 13 og 17 rd. alt efter kvalitet. Denne pris holdt sig på samme niveau i hele perioden 1776 til 1789 med en svag stigende tendens, der kan forklares med en moderat inflation. Som i Holland⁷⁵ ses en overraskende mangel på priselasticitet. Uanset om man på Christianshavn producerede næsten 7.000 tønder tran (1778) eller 3.000 tønder (1782), kunne trannen afsættes problemfrit og til en konstant pris.

Økonomi

Det er vanskeligt at bedømme det økonomiske resultat af disse første år. Regnskabet for Grønlandske Handels første år balancerede med et tab på 51.250 rd. 2 mark 12 sk. og de følgende år viste ligeledes lignende store tab. Der er naturligvis gjort forsøg på at estimere det økonomiske tab på hvalfangsten⁷⁶. Vanskeligheden ligger i, at de enkelte detailposter i regnskabet ikke findes mere, men kun hovedbogens poster. Den gængse metode, der har været brugt, er at summere udgifterne til skibsbyggeriet og flet, derefter resultatet pr. skib, fra 1781 fangstpræmierne og sætte dette overfor, hvad hvaltrannen og barder m.m. indbragte. En nøjere analyse af posterne i Grønlandske Handels hovedbøger viser, at denne fremgangsmåde på ingen måde er farbar. I skibsregnskaberne⁷⁷ er standardindbygget afskrivning på skib og flet på ca. 10 % pr. år, uanset hvor længe skibet blev brugt. Desuden er der beregnet fiktive forsikringspræmier⁷⁸ på skibene for hver sejlads. Der er endvidere beregnet en 4% kapitalforrentning som en standardudgift på driften, og det er vanskeligt at se, hvor fragtindtægterne⁷⁹ fra de mange af Grønlandske Handels skibe, der i perioden ikke blev benyttet til hvalfangst, endte henne. Disse indtægter fremgår ikke af skibsregnskaberne, der blot beskriver Grønlandske Handels forretning. Det er naturligvis utilfredsstillende ikke at kunne give et eksakt billede af det økonomiske resultat af hvalfangsten, men ud fra samtidens betragtning var Grønlandske Handel oprettet for at drive hvalfangst. Hele dets eksistensberettigelse var derfor hvalfangsten, dets driftsresultat var resultatet af hvalfangsten, og dette resultat var tab år efter år.

Det er i det hele taget interessant at se, hvor mange nye initiativer, der blev taget af direktionen i Grønlandske Handel i de første år. Der har virkelig været et pres fra den nye ledelse for at få en rentabel forretning. Forskellige nye former for fiskeri blev igangsat snart sagt overalt på Vestkysten, selv æg- og dunsamling blev organiseret. Størst interesse for direktionen havde dog muligheden for kulproduktion⁸⁰. I takt med at hvalfangsten mislykkedes, intensiverede man efterforskningen af kul og snart efter af bjergsalt. Men intet syntes at lykkes. Set med grønlandske øjne⁸¹ er hele den guldbergske periode kendetegnet ved, at så meget blev til ingen ting.

Der var sikkert flere årsager. Først og fremmest syntes man ikke at have været beredt på langtidsplanering. Hvis ikke der var profit, næsten med det samme, blev initiativet stoppet. Det er tydeligt, at presset på direktionen for at vise resultater har været stort. Det har været påpeget, at direktionen tog beslutninger om nye initiativer på for spinkle grundlag, og at direktionen indtil det

⁷⁴ Se figur 11, afsnit Bilag, Fangstresultater fra Kongelige grønlandske handel.

⁷⁵ Se figur 7, afsnit Bilag, Hollandsk hvalfangst.

⁷⁶ Både Normann, Gad og Bobé kommer med bud.

⁷⁷ Se afsnit Bilag, Skibenes rentabilitet.

⁷⁸ Jeg har kunnet konstatere at Grønlandske Handel, som andre statsinstitutioner, var selvforsikret fra 1781. Om dette også var tilfældet i den forgående periode er uklart.

⁷⁹ Det er uklart om disse skibe blev "lånt" eller chartret af de øvrige kompagnier. Fra 1779 og frem ses en stigende brug af Grønlandske Handels skibe til koffardi.

⁸⁰ Gad 1969, bind 2.2, s. 546.

⁸¹ Formidlet af især Finn Gad.

bedrageriske var misinformeret⁸². Det, der først og fremmest undrer ved gennemlæsningen af de mange tiltag, er den manglende beredvillighed til at korrigere planerne og fastholde eksekveringen over en længere tid. Hvis et initiativ mislykkedes i første omgang, blev ideen skrottet fuldstændig, hvorefter man vendte sig mod nye områder.

Dette står naturligvis i skærende misforhold til hvalfangstprojektet, hvor man netop år efter år fastholder forsøget med kystfiskeriet langs Grønlands vestkyst kombineret med isfiskeriet i Davis Strædet. Men dette misforhold skal ses i lyset af, at netop den kombinerede hvalfangst var hele idegrundlaget for Grønlandske Handel, da det blev oprettet i 1776. Det virker, som om Guldberg stædigt fastholdt, at beslutningen i 1775 var rigtig. Først efter 1780 er det tydeligt, at direktionen for Grønlandsk Handel (og dermed Guldberg) havde erkendt nederlaget og det formålsløse i at fortsætte med den kraftige investering i hvalfangsten, med Davis Strædet som det foretrukne område. Skibsbyggeriet blev indstillet. Handelens daværende plads med det ikke færdigbyggede blå pakhus, værft, beddinger og kontorbygninger blev i 1781 afgivet til det nydannede Østersøisk-guineiske Handelskompagni, der også overtog flere af skibene. De resterende skibe blev i stigende grad sendt til farvandene omkring Spitsbergen, altså det traditionelle fiskevand, hvor en sidste satsning blev forsøgt i 1781.

De private redere

Også for de private redere i helstaten blev perioden 1776 til 1781 en svær tid. Altonas hvalfangstflåde, der havde haft sin store tid så sent som i 1769 med 18 skibe, var i 1775 blevet reduceret til 6 skibe. I 1779 var den yderligere reduceret til bare et skib. Resten af rederne havde opgivet. Glückstadt formåede hele perioden igennem at fastholde en flåde på fire skibe. De hvalfangstinitiativer, der i resten af landet var kommet i stand i slutningen af 1760'erne og de følgende år, ophørte fuldstændigt. De mindre skibe fra Fanø (Ribe) og Rømø blev efter 1773 ikke udsendt længere, og andre private initiativer, såsom Nyborgs Grønlandske Kompagni, ophørte fuldstændigt.

Disse privatejede skibe fiskede udelukkende i de traditionelle farvande ved Jan Mayen og Spitsbergen. I 1781 var den samlede private flåde på kun 5 fartøjer.

De andre hvalfangernationer

England

Antallet af britiske hvalfangerskibe blev i 1775 opgjort til 105⁸³, hvoraf langt de fleste drev fiskeri ved Spitsbergen. I 1781 var flåden blevet reduceret til 39 skibe!

Den engelske litteraturs forklaring på dette drastiske fald i antallet af skibe er, at subsidieringen, altså fangstpræmierne, i 1777 blev reduceret med 25 %. Dette mener jeg er en forkert konklusion. Der er hos Scoresby og de, der har benyttet ham som kilde, ikke foretaget sammenligninger med udviklingen hos de andre hvalfangernationer. Jeg vil betvivle, at en nedskæring af subsidier kan have en så kraftig negativ effekt. Reduktionen af fangstpræmierne var beskeden, og sammenholdt med den internationale udvikling er det tydeligt, at den egentlige årsag er manglende fangst.

Holland

⁸² Gad 1969, bind 2.2, s. 549.

⁸³ Scoresby, 2. del, s. 70, Det er uklart, hvor mange af disse skibe, der var hjemmehørende i de amerikanske kolonier.

Udviklingen i den hollandske flåde i perioden frem til 1781⁸⁴ er også dramatisk. I 1771 var der i alt 151 skibe, i 1775 135 skibe og i 1780 82 skibe. Reduktionen i antallet af de hollandske skibe er først og fremmest i den del af flåden, der i lighed med den engelske, fiskede ved Spitsbergen. Flåden i Davis Strædet var konstant forbavsende længe, skønt fangsten også her gik drastisk tilbage⁸⁵. I 1781 var der på grund af den hollandsk- engelske krig kun få hollandske skibe ude. Efter krigen var der praktisk taget ingen hollandsk hvaljagt i Davis Strædet.

Hamburg

Den hamburgske hvalfangerflåde nåede sit andet højdepunkt i 1777 med 48 skibe, men snart efter blev den hamburgske hvalfangerflåde kraftigt decimeret til 23 i 1782⁸⁶. Det vil sige det samme billede, som vi ser overalt i den europæiske hvalfangerflåde.

Hannovers hvalfangstprojekt

Af andre tyske stater forsøgte kun Hannover⁸⁷ at udvikle en hvalfangstindustri. Dette tiltag kom i 1772, altså kun et par år før det danske statsprojekt blev igangsat. Fra havnene Stade, Geversdorf og Vegesack blev der herefter årligt udsendt enkelte skibe, men fiskeriet kom aldrig rigtigt i gang. Resultaterne var for ringe, og investeringslysten dalede. Omkring 1780/1781 blev de sidste skibe sendt ud.⁸⁸

Myten om den forpassede mulighed

Det er ofte citeret i historiske beretninger om Grønland, at den store chance for dansk hvalfangst kom i 1777, hvor 28⁸⁹ nederlandske og hamburgske skibe totalforliste. Oplysninger hos de danske historikere kan i alle tilfælde føres tilbage til Lois Bobé⁹⁰, der igen baserer sine oplysninger på en artikel i *Geografisk Tidsskrift*⁹¹ samt en indberetning fra missionæren Thomas Wiborg, Godthåb⁹². Lois Bobé ser denne ulykke som en hovedårsag til, at den hollandske hvalfangst i Davis Strædet mindskedes betydeligt de efterfølgende 10 år. Finn Gad understøtter dette, men mener dog også, at andre forhold kan have haft en indflydelse.

Der bør rejses alvorlig tvivl om denne teses holdbarhed. Ifølge de hollandske kilder⁹³ blev der i 1777 udsendt 45 skibe til Davis Strædet og 75 skibe til farvandet mellem Spitsbergen og Grønland. Samtlige skibe fra Davis Strædet returnerede, mens 7 af skibene øst for Grønland forulykkede. Disse skibe var, sammen med et antal skibe fra Hamburg, blevet fanget af pakisen og ført syd på ned forbi Kap Farvel og ind i Davis Strædet, alt imens det ene skib efter det andet blev skruet ned. Et større antal overlevende fra disse skibe blev bragt i land på de grønlandske stationer, hvor de berettede om

⁸⁴ Se i øvrigt figur 1, afsnit Bilag, Hollandsk hvalfangst.

⁸⁵ Se figur 2, afsnit Bilag, Hollandsk hvalfangst.

⁸⁶ Brinner, s. 392.

⁸⁷ Samme.

⁸⁸ Hannover forsøgte i 1788 at genoplive projektet ved hjælp af fangstpræmier á lá den engelske model, dog uden held.

⁸⁹ Gad (1969), Bind 2.2 s. 532 *Antallet af skibe, der skulle være mistet, varierer fra 20 til 28, afhængig af hvilken beretning, der læses. De 28 skibe blev indberettet af en missionær fra Godthåb (se senere). Sin vane tro, tillægger Gad en missionærs udsagn størst værdi.*

⁹⁰ Bobé (1916).

⁹¹ Henvisningen fra Bobé er til *Geografisk Tidsskrift 1878 II, 49. R. Hylkes, Verhael als Matros na Groenland 1777*. Dette er ikke korrekt, artiklen er skrevet af C. Normann, der har Hylkes som note.

⁹² Missionskollegiet, den grønlandske mission 1776-1785, læg 1778, nr. 27.

⁹³ de Jong (1978) tabel 2, s. 44 ff.

de forfærdelige oplevelser, de havde haft. De 7 skibe udgjorde naturligvis et stort tab for de hollandske redere, men dette tab kunne på ingen måde være så katastrofalt, at det bevirkede, at hvalfangsten blev neddrolet. I hvert af årene 1771, 1773 og 1775 mistede den hollandske hvalfangerflåde 5 skibe. Det var så at sige hverdagskost, en beregnet risiko, at et vist antal skibe hvert år blev skruet ned af isen. Så sent som i 1745 mistede man 11 skibe, i 1756 ligeledes 7 skibe og i 1759 6 skibe. Der er derfor intet belæg for, hvad angår den hollandske flåde, at hævde, at netop 1777-forlisene skulle have skræmt hollænderne væk, især ikke fra Davis Strædet, hvor tabsprocenten erfaringsmæssigt var langt mindre end i farvandet øst for Grønland. En yderligere understregning af dette forhold ses af, at den store reduktion af den hollandske hvalfangerflåde skete i flere tempi. Til Davis Strædet udsendtes i 1778 47 skibe, i 1779 45 skibe, i 1780 var der et fald til 36 skibe, de efterfølgende to år blev der ikke udsendt skibe på grund af den hollandsk-engelske krig. Efter krigen blev der i 1783 kun udsendt 10 skibe, og efter dette tidspunkt kom man aldrig mere op på det gamle niveau.

Hvad angår de hamburgske kilder⁹⁴ giver disse desværre ingen oplysninger om antal forliste skibe⁹⁵, men dog om antallet af udsendte skibe hvert år, og hvilken destination disse besejlede. Som det allerede er diskuteret, kan der, hvad angår de hamburgske skibe, ikke klart skelnes mellem deciderede hvalfangerskibe og skibe, der blev brugt til sæljagt. Af de hamburgske tal fremgår det, at i alt 44 skibe blev udsendt i 1777, heraf kun 3 til Davis Strædet. Det efterfølgende år blev der udsendt 28 skibe, heraf ligeledes kun 3 til Strædet. Det kunne umiddelbart tyde på stor nedgang, altså at der reelt var tale om et stort tab af skibe fra 1777 til 1778. Antallet af udsendte skibe fra Hamburg fluktuerede dog uhyre meget; 1774: 33, 1775: 23, 1776: 36, 1777: 44, 1778: 28, 1779: 24. Det er derfor vanskeligt at tage nedgangen fra 1777 til 1778 som et bevis for, at katastrofen ensidigt skulle have ramt den hamburgske flåde. En medvirkende faktor er endvidere, at jeg ikke har stødt på en beskrivelse af en katastrofe af et sådant omfang i nogle af de tyske kilder⁹⁶. Den sidste mulighed er, at flertallet af de forliste skibe var engelske. Dette er dog heller ikke tilfældet. W. Scoresby nævner på intet tidspunkt, i hans ellers detaljerede beskrivelse, en katastrofe af dette omfang.

Det citerede høje tal (28) er derimod antallet af skibe, der ifølge Normann blev fanget i isen. Fordelingen på skibenes nationalitet angiver han som: 9 fra Hamburg, 8 fra England, 7 fra Holland, 2 fra Sverige, et fra Bremen samt et fra Danmark. Senere i artiklen beskriver Normann⁹⁷, hvorledes de fleste skibe i løbet af juni, juli, august samt de første dage af september slap ud af isen, med undtagelse af 7 hollandske skibe og 5 fra Hamburg, altså et tab af i alt 12 hvalfangerskibe. Normanns argumentation er baseret på en gennemgang af skibsbesætningerne og disses tilhørsforhold. Hans kilder er i smuk overensstemmelse med den hollandske empiri, hvilken han øjensynlig ikke kendte, da de ikke indgår i argumentationen.

En yderligere understregning er lærer Lorens Hansens beretning fra Rømø fra 1806. På grundlag af interviews med overlevende opremser han i alt 10 skibe, der gik ned; 5 hollandske samt 5 fra Hamburg. Derudover mener han⁹⁸, at yderligere 3 hollandske skibe gik ned⁹⁹. Det er værd at bemærke,

⁹⁴ Grube, s. 190 ff.

⁹⁵ Dog har Normann (1878) en henvisning til *Wahrhafte Nachricht von den im Jahre 1777 auf den Wahlfischfang nach Grönland abgegangen und daselbst verunglückten fünf Hamburger Schiffen, gezogen aus dem Journal des Küpers Jürgen Röper auf dem Schiffe genannt „Sara Cecilia“* af kommandør Hans Pieters, Altona 1778, altså en klar indikation af, at det Hamburgske tab var på 5 skibe.

⁹⁶ Brinner, denne citerer rædselsberetningen fra en sømand Marcus Voss samt noterer, at flere skibe fra den Hamburgske flåde forliste i 1777, men der gives ikke et talmateriale, der på nogen måde indikerer at tabet skulle være så stort som 20 skibe.

⁹⁷ Normann (1878) s. 52.

⁹⁸ Hansen, Lorens s.27.

⁹⁹ Søren Mulvad har (november 2002) ligeledes behandlet katastrofen, hvor han tager udgangspunkt i Lorens Hansens beretning og Normanns kommentarer. Mulvad konkluderer, at 13 skibe forliste. 7 hollandske og 6 Hamburgske.

at 4 ud af de 10 nævnte besætninger var fra Rømø. En katastrofe, der satte et endelig stop for den lille øes deltagelse i hvalfangsten.

Det kan derfor konkluderes, at katastrofen ikke havde det omfang, som den danske historietradition beskriver. De hollandske og hamburgske skibstal fra de efterfølgende år viser endvidere, at uanset katastrofens omfang, skyldes den senere reduktion af netop den hollandske tilstedeværelse i Davis Strædet ikke 1777-katastrofen. Ej heller, at der i 1778 og 1779 var et tomrum, som den danske hvalfangstflåde kunne eller burde have udnyttet.

Sammenfatning og kommentarer

Perioden 1776 – 1781 var, set ud fra alle synsvinkler, den sværeste tid for den europæiske hvalfangstindustri i det 18. århundrede. Samtlige flåder blev reduceret kraftigt på grund af manglende fangst. Netop året 1775 var det sidste år, vi kan medregne til den nederlandske hvalfangsts blomstringsperiode.

Selv samme år søsattes det største danske hvalfangstprojekt nogensinde. Dette projekt var baseret på en rationel analyse af mulighederne for at blive en væsentlig aktør i den nordatlantiske hvalfangst. De økonomiske forudsætninger for investeringen i 50 skibe med udstyr var blevet tilvejebragt, idet den kongelige kasse var blevet stillet til rådighed for direktionen i Grønlandske Handel.

Resultatet af investeringen og alle anstrengelserne blev meget skuffende. Fiskeriet i det traditionelle farvand ved Spitsbergen blev, i lighed med det hollandske og engelske fiskeri, langt mindre end forventet. Det var dog især fiskeriet i Davis Strædet, der blev den helt store katastrofe, hvad angår manglende resultater.

Det dårlige resultat af hvalfangsten i denne periode skyldtes *ikke*, at de danske hvalfangere var dårligere end deres kolleger, eller at direktionen i Grønlandske Handel var uduelig. *Tidspunktet for igangsættelsen af projektet var derimod det værst tænkelige*. Et forhold som ingen kunne have forudset. Direktionen kunne måske have reageret hurtigere og mere resolut, da resultaterne udeblev. Et hurtigere indgreb ville have begrænset det økonomiske tab. Det er dog ikke så simpelt. For med den kombinerede hvalfangst i Davis Strædet havde direktionen erkendt, at der kunne opstå problemer, hvorfor netop både udsendelsen af skibe i 1775 og 1776 blev beskrevet som forsøg. Man indrømmede, at fangststudystyret i Grønland de første år ikke var tilstrækkeligt samt, at overvintringen af skibe ved Grønlands vestkyst betød en anden organisationsform og styring end det traditionelle fiskeri ved Spitsbergen. Det vil sige, at der de første par år ikke var store forventninger til kystfiskeriet, men at man var overbevidst om, at den store indtægt ville komme efter et par år. Det var ligeledes en kendt sag, beskrevet af blandt andre Stibolt, at hvalfangstresultaterne kunne eller rettere sagt ville svinge kraftigt år for år. Dette forhold er vigtigt at medtage i en diskussion om trægheden i direktionens erkendelse af, at projektet ikke kunne gennemføres som oprindeligt planlagt. Der har været en konstant forventning om, at ”det til næste år ville lykkedes”. Det er dog tydeligt, at direktionen allerede i 1779 når til den erkendelse, at det store projekt ikke kan gennemføres forsvarligt. Dette ses af den beskedne satsning i 1780. Endvidere at der sættes et stop for nybyggeriet samt den alternative udnyttelse af Grønlandske Handels skibe på fragtmarkedet. Fornuftige og rationelle tiltag som man må forvente af en ansvarlig direktion, der har indset, at dens primære forretningsområde er tabsgivende.

Den største hindring syntes at have været Guldberg og Schimmelmans. Netop hvalfangsten i Davis Strædet med et kombineret kyst- og isfiskeri havde været hovedideen og kongstanken bag oprettelsen af Grønlandske Handel. For Guldberg og Schimmelmans, der var initiativtagere til projektet, blev de økonomiske resultater et stigende personligt nederlag. Deres detailengagement i projektet og deres frustration over de manglende resultater demonstrerer dette. Til trods for, at de ikke var en del af

Grønlandske Handels formelle organisation, er det disse to mennesker, der igen og igen fastholder kystfiskeriet som oprindeligt planlagt.

Men også Guldberg og Schimmelmann måtte erkende, at de oprindelige planer ikke lod sig udføre. Efter 1780 syntes Schimmelmann at have mistet al interesse for hvalfangsten og for Grønland. Guldberg derimod fastholder sin interesse. I 1780 erkender han, at der må gøres noget og påbegynder et undersøgelsesarbejde, der ikke bare kom til have stor indflydelse på hvalfangsten, men i hele styringen af den grønlandske koloni.

Perioden 1776 til 1781 blev ikke bare den mest tabsgivende i Den Kongelige Grønlandske Handels historie, men ligeledes perioden, hvor den private hvalfangst i helstaten blev reduceret til praktisk taget ingenting.

Reorganisering og nye tiltag 1781 – 1784

Periodens konjunkturer

I 1781 var det fortsat højkonjunktur for den danske søfart. Krigene 1778 – 1783 var gennembruddet for en markant vækst i den danske handelsflåde. Fragtmarkedet var på grund af krigene meget gunstig for de danske redere. Helstaten havde oplevet en meget kraftig vækst under krigen, hvor tonnagen fordobledes¹⁰⁰. Væksten bevirkede, at der blev mangel på søfolk. For eksempel forbød den danske regering i 1782 Hamburg at hyre nordfrisere til deres hvalfangerflåde. En påstand om, at nedgangen i den hollandske hvalfangerflåde blandt andet også skyldes, at friserne og jyderne valgte at tage hyre i den danske hvalfangerflåde¹⁰¹, kan alene ud fra antallet af danske hvalfangerskibe afvises. Uden tvivl har en stor del af disse søfolk fået hyre i de stærkt ekspanderende handelsflåder i Slesvig-Holsten og København.

Men i 1783 sluttede krigen og dermed også højkonjunkturerne. Flere af hovedstadens handelshuse oplevede pludselig en betalingskrise, der dog blev afhjulpet ved, at regeringen trådte til med lånekapital¹⁰². Selv om søfartens apparatur derved forblev intakt, blev de efterfølgende par år en stille tid. De skyhøje fragter var blevet normaliseret. Handelsflådens tonnage blev dog ikke reduceret til førkrigsniveauet, men adskillige skibe måtte efter 1783 blive i havnene uden mulighed for at give en fornuftig indtjening til deres ejere.

Reglementet af 2. juli 1781

Guldbergs erkendelse i 1780 om nødvendigheden af forandringer var naturligvis dikteret af Grønlandske Handels dårlige økonomi. Det er tydeligt, at det så sent som i 1781, for ham var mere et spørgsmål om et behov for en organisationsændring end en erkendelse af, at hvalfangsten ikke var en rentabel forretning. Hvis *hans* idé ikke kunne bringes til udførelse, måtte det bero på en dårlig ledelse og slendrian i kolonierne og ikke på grund af manglende fangstmuligheder. Han havde i 1780 udsendt to specielt udnævnte inspektører, Johan Friderich Schwabe og Bendt Olrik¹⁰³, til Grønland for uafhængigt af de officielle kommandolinier at rapportere om forhold i kolonien, der burde og kunne ændres. Deres rapporter skulle få afgørende indflydelse på organisationsstrukturen af Grønlandske Handel i kolonien.

For at imødegå behovet for kapital forsøgte regeringen som nævnt at rejse privat kapital til Grønlandske Handel¹⁰⁴ gennem en aktieudstedelse i 1781, altså under højkonjunkturerne. Dette måtte dog opgives på grund af manglende interesse fra investorerne. Den manglende interesse fra privat side i at deltage i hvalfangsten har givet været endnu en årsag til, at styringen af Grønlandske Handel blev ændret. Den 2. juli 1781 blev udstedt et nyt reglement¹⁰⁵ baseret på en kabinetsorder af 17. juni 1781, der foreskrev, at Den Grønlandske Handel og Fiskefangst atter skulle sammenlægges med den finmarkske, islandske og færøske handel under en fælles direktion. Foruden to faste medlemmer fra Rentekammeret skulle direktionen bestå af gehejmeråd Guldberg og etatsråd Wilhelm August Hansen. Guldberg var nu ikke bare reelt, men også formeldt den øverste chef for handelen. Under direktionen blev oprettet tre ressortområder med hver sin direktør. Direktøren for det grønlandske ressortområde,

¹⁰⁰ Feldbæk (1982) s. 213.

¹⁰¹ Dekker s. 244.

¹⁰² Feldbæk (1990) s. 303.

¹⁰³ RA, Håndskriftssamlingen, Gruppe VII. C. 6. *Indberetningen om den Grønlandske hvalfangst 1780*.

¹⁰⁴ Feldbæk (1971) s. 102.

¹⁰⁵ RA, Overskattedirektionen, Dokumenter og akter vedk. Handel, skibsfart og fabriksvæsen 1765 – 1782.

der i alle måder var lig med det tidligere Grønlandske Handel og Fiskefangst, blev justitsråd Hartvig Marcus Frisch. Direktionen blev sikret mod senere at skulle stå til regnskab for dens beslutninger, idet den var *"fri for alt Ansvar og Tiltale, hvad enten Udfaldet deraf maatte blive lykkeligt og fordeelagtigt for Handelen, eller ikke"*¹⁰⁶. Det samme var ikke tilfældet for områdedirektørerne.

Det er vanskeligt at se nogen reel nytte af denne sammenlægning. På det udførende plan blev der ikke foranstaltet noget tiltag, der kunne sikre en bedre udnyttelse af det nye kompagnis samlede aktiviteter. Hver afdeling eller ressortområde fortsatte praktisk taget uændret. Formålet med reorganisering syntes alene at tjene to formål. For det første, at den overordnede økonomi blev gjort til genstand for revaluering, det vil sige, at de foregående års reelle tab blev nulstillet samtidigt med, at den nye fælleskapital gav direktionen et større økonomisk spillerum. Dernæst at styringen af alle aktiviteter i Nordatlanten blev samlet under én ledelse, nemlig Guldbergs. Et udtryk for, at Guldberg på dette tidspunkt har følt, at han ikke har kunnet stole på nogen.

Af mere specifikke tiltag af betydning for den fremtidige hvalfangst skal først og fremmest nævnes reglementets bestemmelser i § 10. Fra 1781 indførtes statssubsidiering af hvalfangstens. I princippet kan der argumenteres for, at løftet fra statsmagten i 1775 om at finansiere udbygningen af en hvalfangerflåde for det "gamle" Grønlandske Handel blev konverteret til en statsfinansieret støtteordning til nybyggeri for det "nye" Grønlandske Handel. For hvert nybygget hvalskib ville der blive udbetalt 16 rd. i bygningspræmie pr. læste på betingelse af, at skibet blev bygget som et defensionsskib, og at det blev bygget i København. For kombinerede hvalfanger- og defensionsskibe, bygget uden for København, men inden for kongens riger, ville der blive udbetalt 8 rd. i præmie. Altså en klar besked til direktionen om dels at lade skibene bygge i København og dels, at disse skulle kunne udrustes til at kunne påtage sig andre opgaver. Paragraffen indeholder også bestemmelse om, at den danske regering, formentlig efter engelsk forbillede, ville udstede præmier for at understøtte hvalfangsten. Vel at mærke ikke til private, men til sig selv, idet Grønlandske Handel blev den eneste modtager. Grønlandske Handel modtog fra Finans Kollegiet i perioden 1781 – 1784 8 rd. pr. kommercelæst pr. år af hvert skib, der blev udrustet til hvalfangst. For at lette Grønlandske Handel blev der endvidere i reglementets § 14 givet bestemmelser om de søfolk, der deltog i hvalfangsten. Søfolkene måtte ikke udskrives til flåden og krigstjenesten uden i yderste nødsfald. Endvidere måtte de rejse til og fra København frit og skulle ikke betale for rejsepas. Håndværkere beskæftiget med hvalfangsten var fritaget for lavenes bestemmelser. §§ 20 og 21 fritog endvidere alle handelens hvalfangerskibe for told på indførte varer til København samt fra alle former for havnepenge, lasteafgifter etc. En overraskende bestemmelse er, at varer, som Grønlandske Handel måtte hjemføre som returgods fra Spanien, Middelhavet eller andre sydligere farvande, også blev fritaget for afgifter af en hver art. Det vil sige, at Grønlandske Handel direkte opmuntres til også at udnytte de muligheder, der lå i koffardien. En mulighed, der på dette tidspunkt blev fuldt udnyttet.

Jeg ser disse bestemmelser som et tiltag, der skulle få den åbenbare nødvendige støtte til Grønlandske Handel lagt i faste rammer. Hvalfangsten fremstod som den store økonomiske synder i regnskaberne fra Grønlandske Handel. I stedet for ad hoc at måtte betale denne statsvirksomheds underskud med ekstra bevillinger eller løbende opbygge en negativ kapital, skulle der med reglementet gives et finansielt arbejdsgrundlag, hvorpå og hvormed direktionen kunne arbejde. Hvalfangsten var med regeringens øjne fortsat af nationaløkonomisk betydning. Størrelsen af præmierne og bestemmelser om skattefrihed er en klar indikation af dette. Men præmiereglerne kan også opfattes som en fastsættelse af, hvor den yderste grænse for statsstøtte lå. Hvis hvalfangsten ikke kunne overleve på disse betingelser, måtte direktionen for Grønlandske Handel søge andre udveje. Guldberg og hans kreds havde erkendt, at forløbet af hvalfangsten de sidste 5 år ikke havde været tilfredsstillende.

¹⁰⁶ Samme, kapitel 2

Hvalfangsten under højkonjunkturen

Englands krigserklæring til Holland i 1780 var en mulighed, der måske kunne have været udnyttet mere kontant. Den engelske flåde dominerede Nordsøen og Nordatlanten, hvorfor frygten for at blive opbragt bevirkede, at udsendelsen af hollandske hvalfangerskibe ophørte¹⁰⁷. Dette faldt sammen med, at den engelske hvalfangerflåde i 1781 var blevet reduceret til 39 skibe, mod 106 kun 6 år før. Dette forhold gjorde en stor dansk satsning indlysende. Netop krigen var det endelige punktum for den hollandske hvalfangerflåde, hvor mange skibe i perioden 1782 til 1786 blev solgt til engelske redere, der udnyttede den fornyede engelske subventionspolitik. Regeringen i København var da også overordentlig opmærksom på, hvilke muligheder krigen kunne give dansk skibsfart i almindelighed¹⁰⁸. En lang række lempelser af bestemmelser vedrørende handelen og søfarten blev igangsat for at sikre en konkurrencedygtig handelsflåde, ligesom regeringen også initierede oprettelsen af nye kompagnier.

Mulighederne for markant at udvide den danske hvalfangst i krigsårene blev forsøgt. I 1780 havde Grønlandske Handel udsendt 5 skibe. I 1781 forsøgtes med en ny satsning med udsendelse af 13 skibe. Året efter i 1782 ses en overraskende nedgang fra de 13 til beskedne 3 skibe. Dette netop i en periode, hvor konkurrencen fra fremmede hvalfangernationer ikke var til stede. Det virker også overraskende, at ingen hollandske hvalfangerskibe benyttede dansk neutralt flag under krigen, da denne praksis ellers i stigende grad fra efteråret 1781 blev anvendt for et voksende antal hollandske skibe¹⁰⁹.

Forklaringen på den manglende indsats på hvalfangsten under krigen kan kun være at der ikke var fangstmuligheder nok. Hvalerne i Davis Strædet var forsvundet, og resultaterne ved Spitsbergen reduceret ganske betydeligt. Det økonomiske resultat af hvalfangsten var alt for ringe, især set i lyset af, at mulighederne for en god fortjeneste på fragtmarkedet var langt større, og frem for alt mere sikkert end den risikable hvalfangst. Efter indsatsen i 1781 er det meget tydeligt, at Guldberg endeligt opgiver håbet om at få en fornuftig forretning ud af hvalfangsten. Den private interesse for at deltage i hvalfangsten udeblev ligeledes. I 1782 blev der kun sendt to skibe ud til overvintring, men begge måtte returnere midtvejs mellem Island og Grønland. Et af disse forliste ved Norge, og det andet fik ingen fangst. Endelig i 1783 blev det af Grønlandske Handel besluttet, at kun et skib skulle udsendes til overvintring, og at dette skulle overvintre ved Holsteinsborg. Samtidigt udgik der et forslag om reorganisering¹¹⁰ til de to inspektører i syd og nord, der klart meddeler, at forsøget med en kombineret vinterfangst og kystfiskeri var slut: ”Vi troe at naar der ved hvert Anlæg blot blev holt 4 á 5 Mand Europæere, og det fornemmelig Officerer, foruden en duelig Commandeur og de saa kaldte udelige Forhververe, som man fik at gjøre sig Umage for at trække dertil, paa den sparsommeligst Maade kunne drive Hvalfangsten fra Landet af, uden at man behøvede at sende noget Skib over”.

Det udsendte skib i 1783 blev det sidste, og også med dette gik det galt. Skibet forliste ved Grønland, og en del af besætningen gik tabt. Fra 1783 blev der af Grønlandske Handel udelukkende udsendt hvalfangerskibe til farvandet øst for Grønland for at drive det traditionelle isfiskeri ved Jan Mayen og Spitsbergen.

Det er forholdsvis let, med bagklogskabens brille, at se muligheden for et industrielt gennembrud for den danske hvalfangst i 1781/82, men for datidens private investorer, der ikke har kunnet forudsige den mere positive udvikling i den internationale hvalfangst i slutningen af 1780'erne, og ej heller havde

¹⁰⁷ Et mindre antal hollandske skibe sejlede i 1781 under neutralt prøjsisk eller kejserligt flag, men denne trafik ophørte i 1782.

¹⁰⁸ Feldbæk (1971), s. 100.

¹⁰⁹ Feldbæk (1971) s. 107.

¹¹⁰ RA, Kopibog for breve til Grønland, nr. 3, 1781 – 1783, s. 319.

forvarsel om fragtmarkedet efter 1784, har valget mellem fragtmarkedet og hvalfangsten været åbenlyst let.

Kystfiskeriet

Til trods for standsningen af det kombinerede is- og kystfiskeri i Davis Strædet, fortsatte det grønlandske kystfiskeri efter årene 1782/83 og blev langsomt udbygget efter de nye principper. Kystfiskeriet blev udført fra adskillige steder, men blev de følgende år koncentreret om Holsteinsborg, Christianshåb, Godhavn og Jakobshavn (Claushavn). Nær sagt alle kombinationer af fangstmandskab blev afprøvet med mange stridigheder til følge mellem grønlændere og det udsendte mandskab. Det endelige standardmandskab hvert sted blev et hold bestående af et antal grønlandske harpunerer og europæiske spækskærere, ledet af en europæisk chef. Resultatet af disse anstrengelser udeblev ikke. Som al hvalfangst var fangsten meget svingende år for år, men viser dog en opadgående trend, det vil sige en positiv udvikling. I 1781 blev resultatet 599 tønder tran, i 1782 641 tønder, i 1783 1421 tønder og endelig i 1784 833 tønder¹¹¹.

Instruksen af 19. april 1782

Det var direkte den mislykkede grønlandske hvalfangst, der var årsag til, at en ny administration, som udtrykt i ovenstående reglement, blev iværksat. I modsætning til hvalfangsten var den klassiske forretning på Grønland, nemlig indhandlingen af grønlandske produkter, til gengæld blevet en fornuftig forretning¹¹². Som opfølgning af reglementet blev der det efterfølgende år, den 19. april, udsendt en instruks¹¹³ om, hvorledes administrationen af Grønland og handelen på Grønland skulle udføres. Resultatet af sommerfangsten i 1781 blev afgørende for hvalfangstens fremtidige status i Grønlandske Handel.

Instruksen er i princippet at sammenligne med et hvilket som helst kompagnireglement. Dog er der en afgørende forskel, nemlig sammenblandingen af statslige og kommercielle opgaver. To permanente inspektører skulle udnævnes til at lede Grønlandske Handel i Grønland, hver med sit geografiske område. Disse inspektører var ikke alene ansat af Grønlandske Handel, men var samtidigt også kongelige embedsmænd, hvis opgave det var at kontrollere handelens ansatte og tilse, at arbejdet blev udført i overensstemmelse med instruksen. Altså en klar markering af, at Grønlandske Handel var statens styringsredskab for kolonien Grønland, og at den statslige myndighed på Grønland var Grønlandske Handel. Samtidigt blev en ny daglig leder udnævnt for Grønlandske Handel i København. Det tidligere hovedtema, nemlig hvalfangsten, er i instruksen nedtonet. De store projekter og drømme var blevet skrinlagt, og en mindre turbulent administration af Grønlandske Handel og kolonierne på Grønland begyndte. 1782 er det egentlige skel mellem pionertiden i kolonierne på Grønland og den efterfølgende nu traditionelle administration af området og dets indbyggere. I modsætning til tidligere blev det en selvfølge og ikke en påstand, at Grønland var en del af monarkiet, og at grønlænderne, om end anderledes mennesker, var kongens undersåtter. Instruksen er et klart tegn på dette. Den blev "det beskyttende monopols grundlov"¹¹⁴. For første gang tages der hensyn til den grønlandske befolknings særegenhed. Den er i høj grad påvirket af tiden, det vil sige rationalismens opfattelse af moral. Instruksen bestemmelser er affattet i 15 poster, og som den sidste kommer bestemmelserne om hvalfangst. Foruden regler om, hvorledes kommandørerne og mandskabet på skibene skulle opføre sig og forholde sig under fangsten, gives der også regler om, hvorledes

¹¹¹ Se afsnit Bilag, Fangstresultater fra Den Kongelige Grønlandske Handel.

¹¹² Gad 1969, bind 2.2, s. 549.

¹¹³ Instruksen omtales i de fleste beretninger som en kongelig instruks, men dette er ikke tilfældet. Den er alene underskrevet af de to direktioner.

¹¹⁴ Gad 1984, s. 183.

samarbejdet skal foregå mellem handelens købmænd og de udsendte hvalfangere. Forholdet mellem hvalfangerne og den lokale befolkning er også reguleret med bestemmelser, herunder regler for udbyttedeling af fælles fangst. Disse bestemmelser er for grønlændernes vedkommende temmelig vage. Der åbnes for flere forskellige forhold for samarbejde. Grønlænderne kunne deltage mod at få del i præmierne, det vil sige den faste betaling pr. fanget hval eller indgå en akkord baseret på, hvor mange fartøjer der blev stillet med.

Konklusionen af instruksen er, at Den Kongelige Grønlandske Handel, fra at være et hvalfangst- og handelskompagni, hvis primære formål var at indtjene penge til dets ejere, det vil sige staten, nu blev det egentlige værktøj for helstatens administration af Grønland. Efter 1782 blev hvalfangsten for Grønlandske Handel et sekundært og underordnet forretningsområde.

Sammenfatning og kommentarer

Ved årsskiftet 1783/84 var den danske hvalfangst i statslig såvel som i privat regi på det laveste niveau siden midten af 1760'erne. De fortsatte dårlige fangstresultater havde siden 1780 tvunget direktionen til at skrinlægge alle de store planer fra 1775. Selv fraværet af andre nationers hvalfangerskibe på fangstområderne havde ikke kunnet udnyttes. Der var ganske enkelt kun få hvaler at fange.

Fangstresultatet fra den sidste større indsats i 1781 var, trods statssubsidiering, så ringe, at hvalfangsten i resten af Guldbergs regeringsperiode blev begrænset til nogle få skibe. For Grønlandsk Handel fik dette forhold en drastisk effekt. Hele dets eksistensgrundlag og forretningsgrundlag blev omformuleret. Dets hovedopgave blev den statslige forvaltning af Grønland baseret på et økonomisk princip om, at denne statsopgave skulle betales ved og gennem handelen på Grønland. Hvalfangsten blev for Grønlandske Handel en aktivitet af sekundær betydning.

Til trods for nedtoningen af hvalfangsten blev der, som afløsning for isfiskeriet i Davis Strædet, i kolonierne igangsat hvalfangst fra konebåde og chalupper. Om end der havde været mange lokale problemer, havde dette kystfiskeri i 1784 udviklet sig til en rimelig stabil indtægtskilde for Grønlandske Handel.

Reformårene 1784 – 1789

Statsmagten

Statskuppet den 14. april 1784 var optakten til en omstrukturering i udøvelsen af regeringsmagten, samt en kursændring af den økonomiske politik, der skulle få stor betydning for hvalfangstindustrien i helstaten. Kabinettet blev ophævet, og det blev understreget, at forordningen af 13. februar 1773 om gehejmestatsrådet skulle overholdes. Der blev iværksat talrige personudskiftninger, der blandt andet resulterede i en stærkere centralisering af finansstyret¹¹⁵. Til at lede finansadministrationen oprettedes et *Finanskollegium*, der skulle koordinere de øvrige statsinstitutioners arbejde og varetage forholdet mellem de forskellige styrelsesgrene. For fremtiden skulle ingen statsinstitution kunne få en kongelig resolution til at afholde statsudgifter, uden at sagen var godkendt af Finanskollegiet. Krigens slutning i 1783 havde sat punktum for højkonjunkturen, og staten havde økonomiske problemer. Allerede inden den nye forvaltning var på plads, gik Finanskollegiets medlemmer i gang med at videreføre de undersøgelser af helstatens økonomiske og finansielle forhold, som var påbegyndt under det gamle styre. Statsrådets ledende skikkelse var A. P. Bernstorff (1735 – 1797), chef for Tyske Kancelli og udenrigsminister. Han fungerede reelt som førsteminister til sin død. Bernstorff var den drivende kraft bag det reformprogram, der øjeblikkeligt var blevet igangsat efter, at det nye statsråd var trådt til. Detailplanerne for den nye styring af statens administration og økonomi tilskrives dog Ernst H. Schimmelmann (1747 – 1831), søn af Heinrich Schimmelmann, nu finansminister og fra 1788 medlem af statsrådet. Denne virkede som katalysator for de nye nationaløkonomiske ideer, der fik fodfæste overalt inden for statsadministrationen.

Det ældst bevarede udkast, eller promemorie for den nye økonomiske kurs, er et koncept med titlen *Unmaasgebliche Vorschlage*, vedlagt et teoretisk skrift *Über den Wechsel-Cours etc., besonders in Rücksicht auf Dänemark*¹¹⁶. Tyngdepunktet i promemoret er en analyse af virkningen ved en devaluering, men for denne opgave, er det den nationaløkonomiske tankegang, der kan læses ud af *Unmaasgebliche Vorschlage*, der er interessant. Forfatteren af memoiret tror ikke på økonomien som en selvjusterende mekanisme. Tværtimod, staten må være ledende i den økonomiske politik, og den må foretage den fordeling mellem investering og forbrug, der bringer ligevægt i den nationale økonomi. Forfatteren giver endvidere praktiske løsninger på, hvorledes helstatens økonomiske problemer kan løses. Et middel bør være at nedbringe pengemængden¹¹⁷ i landet, idet den er blevet anvendt til at gøre Danmark til et land med betydelig international handel, *uden* at opmuntre den indenlandske industri, der producerer på basis af indenlandske ressourcer. Et hovedformål med reformerne skulle derfor være at lede investeringer i handelen over til landbruget og de industrier, der forarbejder indenlandske råvarer. Denne nationaløkonomiske tankegang kom til at danne basis for de tiltag, som regeringen iværksatte hurtigt efter dens tiltræden. Hvalfangstindustrien var netop en sådan industri.

Statens støtte til landbruget i årene 1784 – 1788 bestod dels af direkte statstilskud, dels af lån til forbedringer af herregårdsjord og til udskiftning, lån til hedeopdyrkning, lån til forbedringer i skovbruget, samt lån til fæstebønderes køb af fæstegårde¹¹⁸. Plantageejerne på de vestindiske øer blev ligeledes støttet med finansielle midler.

¹¹⁵ Johansen (1968) s. 141.

¹¹⁶ Johansen (1968) s. 145ff. (RA, Finansarkiverne m.m., 79,7).

¹¹⁷ Her tænkes først og fremmest på kurantbankens seddelomløb.

¹¹⁸ Johansen (1968) s. 226.

Statssubsidiering

Helt i overensstemmelse med de øvrige støtteforanstaltninger, der ret hurtigt blev igangsat af det nye styre, fik den skrantende hvalfangstindustri allerede samme år en hjælpende hånd i form af en række nye bestemmelser om hvalfangstens forhold, og ikke mindst en økonomisk hjælpepakke, der skulle hjælpe industrien i gang. Disse nye bestemmelser, der skulle blive skelsættende for den fremtidige danske hvalfangst, kom i form af en kongelig plakat den 13. oktober 1784.

Kongelig plakat af 13. oktober 1784

Formålet med de nye bestemmelser er ganske klart specificeret i plakaten. Kongens undersætter i hele helstaten skulle opmuntres til at udruste skibe med det formål at deltage i hvalfangsten i Davis Strædet og i farvandene omkring Spitsbergen. Enten som privatpersoner eller flere borgere i forening, det vil sige som selskaber. Herunder er udtrykkeligt også medtaget Grønlandske Handel. Plakatens bestemmelser skulle gælde i 5 år, altså til 13. oktober 1789. Allerede i første artikel fastslås det væsentlige, nemlig at præmien på 15 rd. pr. kommercelæst indtil 130 læster, er en udrustningspræmie. Man kunne have valgt at præmiere *fangsten*, det vil sige resultatet. Denne form for præmiering er generelt set den mest brugte form for statssubsidiering. Årsagen til at man ikke gjorde dette, kan kun forklares med, at folkene bag plakaten har erkendt det store element af hasard i hvalfangsten. En præmiering, baseret alene på fangsten, ville kun yderligere fremhæve hasardelementet. Bestemmelser om en præmiering af udrustningen af hvalfangerskibene skal ses som en klar indikation af det nye styres interesse i, at hvalfangerflåden blev udbygget så hurtigt som muligt. Elementet af hastværk er meget tydeligt i plakatens bestemmelser. Artikel 1 indeholder bestemmelser om, at nye redere skulle have mulighed for at købe fåde og flet til rimelige priser fra Grønlandske Handels beholdning, samt at denne betaling ville kunne erlægges i spæk eller tran ved hvalfangerskibenes tilbagekomst fra Nordatlanten. De nye redere blev endvidere opmuntret til snarest muligt at henvende sig til Finanskollegiet for at få udbetalt udrustningspræmien. Den hurtige opbygning af den engelske hvalfangerflåde, der var sket efter krigen, har sikkert været en medvirkende faktor til dette hastværk.

Bemærkelsesværdigt er også, at bestemmelserne stipuleret i Grønlandske Handels reglement af 2. juli 1781 om søpas m.m. nu også kom til at omfatte de private redere. Det vil sige, at alle hvalfangerskibe for fremtiden ikke kunne opholdes eller standses uden redernes tilladelse, det være sig i fredstid som krigstid. Hvalfangstens søfolk måtte endvidere ikke udskrives til tjeneste i flåden eller anden søkrigstjeneste ("*uden i yderste nødsfald*"). De private hvalfangerskibe skulle føre splitflag og i øvrigt nyde alle de rettigheder som kongens skibe i Grønlandske Handel havde. Alle de ovenstående regler gjaldt alene for skibe ejet af kongens undersætter. Skibene skulle have stabel i kongerigerne eller hertugdømmerne. Proviant skulle lastes i rigerne, og på lignende måde skulle fangsten lodset i rigerne.

Det følgende år 1785 blev der foretaget en opfølgning af plakatens bestemmelser, og samtidigt hermed indførte regeringen en ekstra told på al fremmed tran.

Carl Pontoppidan

I 1785 udgav direktøren for den islandsk-finmarkske afdeling i det nye selskab fra 1781 Carl Pontoppidan (1748 – 1822) en vejledning i hvalfangst. Den kongelige plakat om subsidiering af fangsten skulle være startsignalet for en yderligere dansk satsning på hvalfangsten. Pontoppidans vejledning er vigtig. Dels for en bedømmelse af tidens syn på fangsten, dels for at få en forståelse af årsagerne til regeringens nye støttepolitik. Der er ingen tvivl om, at Pontoppidans værk skal ses som et arbejde, bestilt af regeringsmagten. Pontoppidan havde en stor erfaring med ledelse af fiskeriet i

Nordatlanten og var medlem af kommissionen til undersøgelse af Islands almindelige væsen. Det er eksperten fra Nordatlanten, der udtaler sig i bogen. Plakaten fra 1784 kunne ikke stå alene. Udgangspunktet for Pontoppidan var situationen for helstatens handelsflåde, efter at krigene og dermed udnyttelsen af det neutrale Dannebrog var bragt til ophør. Pontoppidan fremhæver netop de mange skibe, der var opankret til ingen nytte og de mange ledige søfolk. Nu var tiden inde til at genoplive Andreas Stibolts forslag fra 1773 og 1774. Pontoppidans brug af Stibolt som løftestang for hans argumentering for hvalfangstens muligheder, ser jeg som et klart bevis for, at Stibolts grundidé om en dansk deltagelse i isfiskeriet ikke er blevet synderligt anfægtet af de foregående 10 års mislykkedes satsning på den kombinerede hvalfangst ved Grønland. Tværtimod kan Pontoppidans brug af Stibolt mere ses som en opfordring til at gå tilbage til det oprindelige udgangspunkt. Pontoppidan plæderer netop for den hollandske og engelske model, det vil sige, at hvalfangsten ikke kun burde fortages af et kompagni. Tværtimod! Gerne så mange som muligt. Det er ganske slående, at Pontoppidan, der trods alt sad som en af de administrerende direktører i netop et stort kompagni, i den grad nedvurderede de store kompagniers handlingsevne: *”Jo større en Maskine er, jo flere dele den bestaaer af, jo vanskeligere er den at vedligeholde, og jo lettere kommer den i Uorden”*. Dette syn på store kompagniers manglende effektivitet er ikke blot et opgør med Guldbergs handelspolitiske dispositioner, men en erkendelse af, at store kompagnier bedst virker i medvind. Freden og dermed afslutningen på den florissante periode havde klart demonstreret dette.

Netop de mange billige, ledige skibe er basis for Paludans argumentering for at satse på hvalfangsten. I den givne situation med mange ledige søfolk og oplagte skibe ville det være gavnlige for staten og profitabelt for de private redere. Pontoppidan finder i øvrigt, at der meget vel kan tænkes situationer, hvor der ikke er overensstemmelse mellem disse to formål¹¹⁹. Det er ikke just vore dages økonomiske tænkning, men i god samklang med den merkantilistiske økonomiske teori¹²⁰. Pontoppidan erkender i bogen, at hvalfangsten havde et stort element af held. Til trods for at han omtaler fiskeriet i Davis Strædet rimeligt positivt, er hans anbefaling dog, at fiskeriet bør foregå i farvandet omkring Spitsbergen. Erfaringerne fra de sidste 10 år i Davis Strædet har været for dyrekøbt.

Kompagnierne

Da det nye styre kom til i 1784, var handelskompagnierne generelt i en dårlig tilstand¹²¹. Blandt samtidens ”vismænd” var opfattelsen af kompagnierne, som økonomiske instrumenter for staten dog fortsat overvejende positiv¹²². Kun burde kompagnier nu alene dannes til at varetage formål, der på grund af kapitalbrist ikke kunne løses af den private handel. Finanskollegiet blev bedt om analyser og udtalelser om kompagniernes fremtid.

Allerede den 7. september 1784 blev der indgivet en forestilling til gehejmestatsrådet om Kanalkompagniet¹²³. Forestillingen mandede ud i: *”..naar det ser hen saavel til at afværge en betydelig Risico for Deres Majestæts Casse som og til den indflydelse Compagniets Tilværelse eller Ophævelse har paa Landets almindelige Handels Tilstand og Fordele, ikke andet, end ønske at samme Ophævelse kunne foranstaltes og det saa meget meere, da ved den dermed forbundne Realisation af dets Effecter en anseelig Summa af Bankosedler kunne flyde ind i Deres Majestæts Casse og derved bringes ud af Circulationen, naar den herefter allerunderdanigst foreslagne Realisations Maade antages”*.

¹¹⁹ Pontoppidan s. 1.

¹²⁰ Johansen (1968) s. 231.

¹²¹ Johansen (1968) s. 234.

¹²² Her var man ikke i overensstemmelse med tidens internationale teoretikere som f.eks. Adam Smith eller J.G. Büsch, der så kompagnierne som særdeles skadelige for den frie konkurrence.

¹²³ RA, Finanskollegiets forestillinger.

Finanskollegiet var dog ikke videre optimistisk i sin vurdering af Kanalkompagniets aktiver og dermed dets skøn over, hvad salget af aktiverne kunne indbringe. Kollegiet foreslog derfor, at egnede skibe blev anvendt til hval- og sælfangst for derigennem at undgå en del af tabet. Mens afviklingen af Kanalkompagniet foregik de følgende år, forblev næsten alle skibe i kompagniets eje, og de blev først endeligt solgt i 1789. Også gennemgangen af de øvrige kompagnier udviste problemer. Vestindisk Handelsselskab blev realiseret, og et langvarigt forsøg på at sanere, det i 1781 oprettede Østersøisk-guinesisk Handelsselskab, blev igangsat. Også for dette sidste kompagni anbefalede kollegiet, at egnede skibe blev brugt til hvalfangst.

Slesvig-Holsten

Med plakaten af 13. oktober 1784 havde det nye styre givet en hjælpende hånd til hvalfangstindustrien i hertugdømmerne. Den tyske version af plakaten tildelte, i lighed med den danske, alle handelskompagnier og købmænd, der ville sende skibe på hvalfangst, en udrustningspræmie på 15 rd. pr. kommerslæst op til 130 læster. I modsætning til den danske version af plakaten, der blot nævner hertugdømmerne som et begreb, specificere den tyske plakat hertugdømmet Slesvig, hertugdømmet Holsten, godset Pinneberg samt grevskabet Ranzau. Dette var for mange af rederne en stor overraskelse, idet staden Altona, med sin tradition inden for hvalfangsten, ikke var dækket af ovenstående områdebeskrivelse.

Rederne i Altona reagerede hurtigt og indsendte en anmodning om at få en bekræftelse på, at plakaten også gjaldt staden Altona. Svaret kom den 28. december 1784 i form af et afslag. Afslaget havde dog en udtrykkelig henvisning til, at afslaget kun gjaldt de skibe, der var hjemmehørende i Altona og ikke: *”Kgl. Unterthanen....aus andern Häfen in den Kgl. Staaten.....in der Absicht ausgerüsten werden, dass selbige nach Altona returnieren und daselbst ausgeladen werden sollen“*. Altonas beliggenhed ved Hamburg har uden tvivl været årsag til dette. Der har hos statsmagten været en angst for, at subsidieringen ville ende hos udenlandske redere og dermed ikke tjene dets formål. Præmiepengene og Altonas nærhed til Hamburg kunne virke befordrende på arrangementer, der reelt ikke ville have gavnet helstaten.

Afslaget blev dog fulgt op det efterfølgende år den 13. april 1785 med et kongeligt reskript, der bevilligede Altonarederne halvdelen af præmien fra plakaten af 13. oktober 1784, nemlig 7½ rd. pr. læst, men under den betingelse, at redere og interessenter alle var ”vore” undersåtter samt havde udrustet skibe til og besejlet Grønland de sidste 10 år. Dette var bestemt heller ingen hjælp, idet kun et skib i Altona kunne opfylde denne klausul. Dog blev bestemmelsen mildnet med en efterfølgende bemærkning om, at præmien på de 15 rd. kunne udbetales til enhver kongelig undersåt, for så vidt at skibene blev udrustet i en anden havn end Altona.

Nyordningen var dog en succes, også for Altona. Fra 1783 til 1788 steg antallet af skibe fra 1 til 9, og ved udgangen af århundredet var antallet oppe på 11 skibe. En del af forklaringen på væksten var Kanalkompagniets skibe, der brugte Altona som hjemhavn, og som fik en status der berettigede dem til udrustningspræmie. Da disse skibe blev solgt til private redere i 1789 bevarede de deres status og kunne således fortsat bruge Altona som stabel. Også Glückstadt oplevede en fremgang, efter at udrustningspræmierne blev indført. I 1783 var 2 hvalfangerskibe hjemmehørende i byen. I 1788 var dette tal vokset til 8 skibe. Udviklingen i Glückstadt var i høj grad styret af bestemmelserne vedørende præmiepenge. Reglerne bevirkede, at en del af de skibe, der blev finansieret af borgerne i Altona, blev registreret som hjemmehørende i Glückstadt¹²⁴.

¹²⁴ Oesau s. 67.

I 1788 var den samlede hvalfangerflåde i Slesvig-Holsten koncentreret omkring Elbens udløb. Flåden havde nået samme størrelse, som den havde i det exceptionelt gode fangstår i 1769. Det er rimeligt at vurdere, at mandskabet på disse både har været på mellem 800 og 1.000 personer¹²⁵. Hvis der her medtages personer i følgeindustrien, det vil sige, varer til flåden samt forarbejdningen af råvarer og halvfabrikata, kan det konstateres, at mellem 1.000 og 1.500¹²⁶ personer var kommet i arbejde i løbet af bare 4 år, med alle de positive nationaløkonomiske effekter det har haft for regionen og helstaten som sådan.

For Slesvig-Holsten blev 1784-ordningen en absolut succes.

Resten af helstaten

I modsætning til Slesvig-Holsten var der i kongerigerne ikke en tradition for hvalfangst. Dette forhold er meget vigtig, når man bedømmer, med hvilken hurtighed det lykkedes Altonarederne at stable en ny hvalfangstindustri på benene. Arbejdskulturen og infrastrukturen var til stede, man behøvede ”blot” at skrue op for blusset.

Det første private initiativ i Danmark kommer da også fra det traditionsrige Fanø, hvor købmand Bahr fra Ribe allerede i 1783 lod udruste et skib og senere to skibe. De følgende år blev der endvidere udrustet et par skibe fra Bergen i Norge. Udover Grønlandske Handel blev der i København efter 1784 udrustet 3 til 4 skibe af Østersøisk-guinesisk Handelsselskab. I forhold til Slesvig-Holsten er det beskedne tal, men i 1788 blev der dog af disse redere udrustet i alt 7 skibe, en syvdobling i forhold til 1783.

Udrustningspræmien og tilfældighedernes betydning

Det er ikke min vurdering¹²⁷, at udrustningspræmierne var den eneste og ej heller den afgørende faktor for den positive udvikling i helstatens hvalfangstindustri efter 1784. Tre væsentlige faktorer bevirkede, at flåden konstant udvidedes efter dette år:

a) Afslutningen af den florissante periode.

Den slesvig-holstenske handelsflåde havde nydt godt af denne periodes høje fragtpreiser. For rederne og de øvrige investorer havde fragtmarkedet været et langt bedre alternativ end den hasardbetonede hvalfangst, der oven i købet i anden halvdel af 1770'erne oplevede en markant nedgang i fangstresultaterne. Efter konjunkturedgangen blev fragtmarkedets situation en anden. Mange skibe blev oplagte. Hvalfangsten blev en oplagt mulighed for i det mindste at få dækket afskrivningerne og samtidig have muligheden for god fangst og dermed en god indtjening¹²⁸. En anden effekt af afmatningen på fragtmarkedet var, at prisen på brugte skibe faldt drastisk, hvilket muliggjorde, at nye investorer langt lettere kunne opnå et fornuftigt udbytte af hvalfangsten. Investeringens størrelse var efter selve fangstresultatet det vigtigste parameter i et hvalfangerskibs rentabilitet.

¹²⁵ Som nævnt tidligere, var antallet af besætningsmedlemmer på de slesvig-holstenske skibe højere end den normale besætning på 42 mand.

¹²⁶ Som nævnt tidligere, estimerer de Jong at følgeindustrien beskæftigede flere personer end det egentlige hvalfangermandskab. Mit skøn er forsigtigt, da der her ikke er tale om nybyggeri af skibe.

¹²⁷ For en nøjere analyse, se afsnit Bilag, Skibenes rentabilitet.

¹²⁸ Ræsonnementet bag Finanskollegiets anbefaling om kompagniernes brug af skibe til hvalfangst.

b) *Bedre fangstresultater.*

I begyndelsen af 1780'erne vendte udviklingen i fangstresultaterne. Der var en markant fremgang pr. skib¹²⁹, i perioder helt op til 100% bedre end det foregående tiår.

c) *Udrustningspræmierne.*

Indførelsen af statssubsidiering betød først og fremmest, at det værste hasardelement forsvandt fra hvalfangsten. Beløbet kunne lige dække de nødvendige omkostninger til den faste hyre og proviant og blev derfor et ekstra økonomisk incitament til at forsøge sig med hvalfangsten.

Skibsfartkonjunkturerne og de ændrede naturforhold havde så afgjort den største betydning for reetableringen af hvalfangstindustrien i Slesvig-Holsten. Udrustningspræmierne til trods måtte det basale økonomiske fundament være til stede, for at industrien kunne udvikle sig fornuftigt. Der er dog ingen tvivl om, at præmierne har virket som en kickstarter af industrien efter 1784. Altså en nøje overensstemmelse med intentionen bag regeringens udspil.

Den Kongelige Grønlandske Handel

Den Kongelige Grønlandske, Islandske, Finmarkske og Færøiske Handel fik ligeledes dets forhold grundigt ændret af det nye styre. I lighed med den tidligere konstellation fra før 1781 opfattedes Grønlandske Handel som en særlig afdeling med eget regnskab. Handelen på Island, Finmarken og Færøerne ligeledes som en separat afdeling. Reglementet for handelen af 1781 havde åbnet mulighed for, at andele af fonden, der var det økonomiske grundlag for handelen, kunne bortsælges i form af aktier. Dette var dog ikke sket, hvorfor der fortsat var tale om en egentlig statshandel på alle tre områder.

Denne handel var, i mindre grad end de øvrige kompagnier, blevet berørt af den konjunkturedgang, der satte ind efter 1782. Kompagniet var dog blevet en belastning for statsfinanserne, idet dets største marked, Island, i 1783 og 1784 var blevet ramt af voldsomme naturkatastrofer. Rentekammeret indgav derfor den 1. februar 1785 en forestilling¹³⁰, der foreslog, at der blev nedsat en kommission, der skulle undersøge, hvorledes man kunne få Island på fode igen samt overveje, om der skulle indføres næringsfrihed. Den kongelige resolution af 2. februar 1785 godkendte dette, og medlemmer af kommissionen blev direktørerne for handelen samt repræsentanter fra Rentekammeret, Det Danske Kancelli og statsadministrationen på Island. Først den 18. august mundede kommissionens arbejde ud i en kongelig plakat, der befalede fri handel (dog kun for helstatens borgere) på Island fra 1. januar 1788 samt afvikling af kompagniets handel i Finmarken fra 1789. For Grønland blev der herefter, i følge kongelig resolution af 9. januar 1788, nedsat en lignende kommission med næsten samme medlemmer som den islandske. Det samme gjaldt for handelen på Færøerne, der blev taget op til overvejelse i 1789.

Hvalfangsten, foretaget af Grønlandske Handel, udviklede sig herefter rimeligt positivt. Det sidste år under Guldberg i 1783 var der blevet udrustet 5 skibe. Men allerede i 1784 blev der udrustet 11 skibe, og de sidste to år 1787 og 1788 blev der hvert år udrustet 14 skibe. Det er værd at understrege, at denne udvikling ikke kan skyldes udrustningspenge, da Grønlandske Handel allerede fra 1781 var berettiget til at modtage præmiepenge. Den egentlige årsag til denne fremgang er sandsynligvis den samme, som var gældende for de øvrige kompagnier. Skibene var der. De kunne ikke bruges på fragtmarkedet mere, hvorfor en fornyet satsning på hvalfangsten var den eneste løsning. Rent

¹²⁹ Se afsnit Bilag, Hvalfangst fra Slesvig-Holsten, figur 11.

¹³⁰ Johansen (1968) s. 248.

regnskabsmæssigt opnåede Grønlandske Handel ingen profit på hvalfangsten i disse år. Det gennemsnitlige tab pr. år var ca. 21.000 rd.¹³¹ Jeg vil dog påpege, at dette resultat, ifølge min analyse, er fiktivt og skyldes de regnskabsprincipper, der blev fulgt. Alene den tvangsmæssige afskrivning på skibe og flet samt den tvungne kapitalforrentning beløb sig til ca. 20.000 rd. pr. år. Hvis hertil lægges effekten af selvforsikringen¹³², er der reelt tale om et overskud. Ved oprettelsen af det ”nye” Grønlandske Handel i 1781 var skibspriserne meget høje, og disse værdier indgik på aktivsiden. Disse forhold har uden tvivl været årsagen til den senere modstand fra direktionens side mod at sælge skibene.

Som anført tidligere blev der i januar 1788 nedsat en særlig undersøgelseskommission. Kommissionen blev bedt om at tage stilling til to forskellige problematikker. Dels fiske- og hvalfangsten ved Grønlands kyster, dels besejlingen af og handelen på de grønlandske pladser. Allerede inden kommissionen var nedsat, var der blevet udarbejdet en rapport¹³³, der anbefalede, at Grønlandske Handels hvalfangstaktiviteter blev sammenlagt med Sildefiskeinstituttet i Altona. Den administrerende direktør for Grønlandske Handel, Hartvig Marcus Frisch og agent Donner fra Sildefiskeinstituttet begrundede dette forslag med, at: *”Erfarenheden havde viist, at private Rhedere i Danmark og Norge ikke ville indlade sig i denne Handel, uagtet den i Aaret 1784 udsatte betydelige Præmie”*¹³⁴. Frisch og Donner havde ret. Entusiasmen havde ikke været stor i hverken Norge eller Danmark. Ved at sælge skibene til dagspris til Sildeinstituttet ville man netop opnå, at det regnskabsmæssige resultat af hvalfangsten ville blive reelt og dermed vise et positivt resultat. Både Frisch og Donner har været fuldt klar over dette forhold. Donners placering i Altona har uden tvivl også givet ham et billede af, at hvalfangstindustrien vitterlig var i fremgang.

Dette forslag blev pure afvist af kommissionen. Tværtimod anbefalede kommissionen en afvikling af statens deltagelse i hvalfangsten. Det siges direkte¹³⁵: *”Da Hoved-Hensigten af denne Handel og Fiskeri, nemlig National-Productionens Forøgelse ikke kan formodes at blive opnaaet ved saadant Institut saa godt, som naar den samme Næring blev drevet af private Handelende, som kan benytte sig af alle og locale Fordeele”*. Altså et klart politisk budskab, der satte det endelig punktum for Guldbergs og Schimmelmans merkantilistiske hvalfangstprojekt.

Allerede i marts 1789 kom den kongelige resolution om salg af Grønlandske Handels 13 hvalfangerskibe. Skibene indbragte kun 121.905 rd., da de blev afhændet til private. Fire af dem blev solgt til redere i Flensborg, der udsendte skibene til Spitsbergen de følgende år.

Endelig bør nævnes Grønlandske Handels resultater fra kystfiskeriet. Dette projekt havde udviklet sig til en gedigen succeshistorie. Samme år, som hvalfangerskibene blev solgt, opnåedes et rekordresultat på næsten 3.000 tønder tran. Til sammenligning kan nævnes, at Guldbergs sidste satsning i 1781 med 13 skibe indbragte næsten det samme antal tønder. Succesen med kystfiskeriet skyldtes naturligvis, at organisationen omkring de permanente hvalstationer var løst og måske ikke mindst, at hvalerne omsider havde returneret til Davis Strædet.

De andre nationer

England blev den ubetinget største hvalfangernation i Nordatlanten i netop denne periode. Den amerikanske frihedskrig havde betydet, at England blev afskåret fra dets største leverandør af tranolie. Hvalfangstindustrien, i først og fremmest New England, stod for over 70 % af det samlede britiske

¹³¹ Johansen (1980) s. 74 ff.

¹³² Forsikringsberegningerne lå på et niveau, der reelt kunne betale en nybygning hvert år.

¹³³ Johansen (1980) s. 74 ff.

¹³⁴ RA, Grønlandske Handel Diverse 1787 – 1790, Forslag indgivet 17/2 1787.

¹³⁵ RA, Finanskollegiets forestillinger.

forbrug af tran før krigen¹³⁶. Den britiske regering så sig derfor nødsaget til at satse massivt på at opbygge en ny flåde. Mange af disse skibe kom fra den hollandske hvalfangerflåde, der 'en masse' var blevet afviklet i disse år. Den gamle ordning med store fangstpræmier blev genindført, og fangstmuligheder var til stede. Det hjalp; antallet af skibe blev i 1786 opgjort til 185. I 1787 blev udsendt 250 skibe. Året efter var hvalfangerflåden oppe på 255 skibe.

Sammenfatning og kommentarer

Grundlaget for den danske erhvervspolitik både før og efter 1784 var, at staten ikke bare skulle, men *måtte* styre landbrug og industri mod den produktion, der var mest passende efter landets forhold. Hos det nye styre var der imidlertid en indstilling om større frihed for erhvervslivet og en tiltro til, at erhvervslivet, med denne større frihed, ville ekspandere. Hos det nye styre tillagde man den indenlandske produktion af råvarer, det vil sige landbruget og fiskeriet, den største og vigtigste rolle. Hvalfangsten var eksponenten for en sådan produktion.

Den økonomiske recession efter den florissante periode var den egentlige drivkraft bag de initiativer, styret igangsatte over for kompagnierne, herunder Grønlandske Handel. Afviklingen af de øvrige kompagnier og strukturændringen af Grønlandske Handel bør ikke ses som et ideologisk og radikalt opgør med den guldbergske periode, men som en intensivering af den omstillingsproces, der allerede i 1783 var igangsat af det gamle styre. For Grønlandske Handel betød det i 1789 et endeligt farvel til hvalfangsten gennem isfiskeriet. Dette skete på trods af, at fangstresultater fra 1784 til 1788 udviste en stabil fremgang. Beslutningen om afhændelse af skibene blev truffet ud fra en politisk overbevisning om, at hvalfangsten ville tjene samfundet bedst, hvis den alene var på private hænder. Det vil dog være forkert at definere denne beslutning som udtryk for en ideologisk liberalisme hos det nye styre, idet liberalismens idégrundlag først for alvor vandt indpas i den danske økonomi efter englandskrigen.

Det nye styre havde netop en succesfuld referencemodel, hvad angår den private hvalfangstindustri. Denne havde på mindre end fem år udviklet sig betydeligt, især i Slesvig-Holsten, godt hjulpet på vej af bedre fangstresultater og gunstige investeringsmuligheder. Også den hurtige udvikling af den engelske hvalfangerindustri, der netop var baseret på private redere, har uden al tvivl virket som en inspirationskilde for regeringen.

At det netop blev Slesvig-Holsten, der blev center for den private hvalfangstindustri, er ikke en tilfældighed. Rederierfaringen i Altona og Glückstadt samt traditionen med hvalfangst hos befolkningen i de nordfrisiske områder gav basis for en hurtig genopbygning, da hvalfangsten igen blev økonomisk rentabel. Det er vigtig at erindre, at hvalfangsten krævede en arbejdskultur og ekspertise, der kun fandtes i hertugdømmerne. Det ville kræve en stor organisation, som for eksempel den, den Grønlandske Handel var, at formidle kontakt til kommandører, harpunerer og spækskærere, nyudruste skibe og styre logistikken omkring mandskab, råvarer, brænding osv. For en mindre, privat reder i Grenå, Fakse eller Stavanger har det været en uoverskuelig opgave at igangsætte et sådant projekt. Det er ingen tilfældighed, at netop Fanø blev udgangspunkt for et af de få private hvalfangstprojekter i kongeriget.

Status i 1788 var, at helstaten havde opbygget en samlet hvalfangerflåde på næsten 40 skibe inklusiv Grønlandske Handel. Hvis her tillægges udbyttet fra kystfiskeriet i Grønland, er resultatet imponerende. Det er ikke urealistisk at regne med, at mere end 4.000 personer i helstaten, direkte eller indirekte, har haft deres udkomme fra hvalfangstindustrien ved periodens slutning. Ihukomme den nationaløkonomiske multiplikationsteori må hvalfangsten have haft en ikke uvæsentlig økonomisk

¹³⁶ Proulx s. 32

betydning for samtiden. Det er ironisk at tænke på, at netop sådanne tal var forudsætningen for igangsættelse af hvalfangstprojektet tilbage i 1775.

Regeringens hensigt med salget i 1789 af Grønlandske Handels skibe har været baseret på tro på, at en videre udbygning af hvalfangstindustrien bedst kunne styrkes gennem en privatisering. Det var de erfaringer, regeringen havde gjort sig, efter den i 1784 havde indført udrustningspræmier for den private hvalfangst.

Den nordatlantiske hvalfangst efter 1789

Subsidieringen

I 1789, ved udløbet af 5 års perioden, ansøgte industrien om en fornyelse af 1784-plakatens bestemmelser. Dette blev bevilget 18. december 1789, dog blev udrustningspræmien på 15 rd. pr. læst nedbragt til 8 rd. Foruden den ringere præmie kom der en række nøjere nye betingelser:

- a) Skibene skulle overvintre i hjemmehavnen eller en anden indenlandsk havn, hvis ikke det kunne bevises, at de på grund af storm eller anden ulykke havde været tvungne til at overvintre i en udenlandsk havn.
- b) Rederne skulle dokumentere, hvorfor det eventuelt havde været nødvendigt at købe udrustning i udlandet. Dog skulle harpuner og andre fiskeredskaber, som hele fangsten afhang af, være produceret i indlandet, uanset om disse kunne skaffes bedre og billigere i udlandet.
- c) De skibe, der allerede havde deltaget i hvalfangsten, kunne ansøge om udrustningspræmie. Nye skibe, der blev udrustet til hvalfangst, kunne kun modtage udrustningspræmie, for så vidt de var bygget i indlandet.

Altona blev igen udelukket for de generelle bestemmelser, men i 1790 kom byen med igen, og nu under de eksakt samme betingelser, der gjaldt for resten af landet.

De nye bestemmelser er igen en understregning af den nationaløkonomiske tankegang, der lå bag hele præmieordningen. Ved at insistere på, at alle følgeindustrier til hvalfangsten genererede merværditilvæksten inden for helstaten, ville man opnå den største effekt af subsidieringen. Udrustningspræmierne var ikke - og var aldrig tænkt - som støtte til en skrantende industri, men som investering. For rederne var det et økonomisk sikkerhedsnet. For staten var det en tilskyndelse, der skulle sikre et højt økonomisk aktivitetsniveau, der igen, ikke bare ville sikre at subsidierne returnerede til statskassen i form af skatter, men endog ville generere yderligere indtægter for staten. Reduktionen af udrustningspræmien fra 15 rd. til 8 rd. skal ses som et udtryk for, at rentabiliteten i industrien, på grund af større fangst, havde bedret sig.

Præmieordningen blev af regeringsmagten anset som en succes. De følgende 50 år blev disse bestemmelser regelmæssigt fornyet:

1794. 12. november fornyet. 8 rd. pr. læst 5 års varighed.

1800. 19. marts fornyet 3 år. Samme betingelse.

1802. 15. december fornyet 3 år. Samme betingelse.

1806. 31. januar fornyet 3 år. Samme betingelse.

1816 Altona og Glückstadt specifikt, 8 rd.

1817. 12. marts. Fornyet. Præmien blev forhøjet til 10 rd. pr. læst under bestemmelserne fra 1784 og 1789.

Frem til 1837 blev samme bestemmelser fornyet efter hver periode, for endelig den 30. september 1837 at blive fornyet for sidste gang med den klare bemærkning, at ordningen ville ophøre efter perioden.

Fangstens omfang

Resten af det 18. århundrede lå den totale hvalfangerflåde i helstaten ret konstant på mellem 25 og 30 skibe. Kun få af disse skibe havde stabel uden for Slesvig-Holsten. Københavns betydning som hjemhavn for hvalfangst var reduceret til 1 til 2 skibe pr. år efter, at ikke bare Grønlandske Handel havde standset sine aktiviteter, men også de øvrige kompagnier havde afviklet deres aktiviteter. I hertugdømmerne forblev Altona og Glückstadt med at være de vigtigste havne.

Blokaden af Elben i 1803¹³⁷ af englænderne og derefter englandskrigen fra 1807 ændrede dette. Efter krigen begyndte Altona igen at udruste et antal skibe, men det blev aldrig af samme omfang som før. Glückstadt derimod kom op på førkrigsniveauet og udrustede årligt mellem 8 og 10 skibe. Al hvalfangst fra hertugdømmerne blev udført i det traditionelle farvand ved Jan Mayen og Spitsbergen. På intet tidspunkt blev der gjort forsøg med isfiskeri i Davis Strædet. Fra 1825 skiftede tyngepunktet fra Glückstadt til Flensborg, der blev det nye center for hvalfangsten i helstaten. Selv efter at staten havde afskaffet udrustningspræmierne, fortsatte Flensborg med at udsende 8 til 10 skibe. Omkring 1850 måtte de sidste redere opgive; der var ikke flere hvaler i Nordatlanten.

Også Grønlandske Handel fortsatte det intensive kystfiskeri. Tranbrønderiet på Christianshavn havde fuldt op at gøre. Som eksempel på hvor store fangster der var tale om, kan der henvises til nedenfor nævnte Heiberg, der havde været kolonibestyrer i Holsteinsborg. I en annonce offentliggjort i Handels- og Industritidende 15. marts 1805 nævner han, at han havde været på Grønland i 3 år og fanget 55 hvaler! Hvalfangsten havde udviklet sig til en af de vigtigste indtægtskilder for Grønlandske Handel. I lighed med hvad der var tilfældet med de private redere, måtte dog også Grønlandske Handel opgive hvalfangsten i midten af det 19. århundrede.

Først på dette tidspunkt, 60 år efter salget af Grønlandske Handels skibe, ophørte den danske hvalfangst.

Nye initiativer

Der havde i mellemtiden været tanker om igen at satse på fiskeriet i Davis Strædet. Eduard Heiberg, en tidligere købmand og bestyrer for hvalfangsten ved Den Kongelige Grønlandske Handel udsendte i 1805 et lille skrift, hvor han opregnede den engelske fangst de foregående 10 år¹³⁸. Først og fremmest Davis Strædet var den store indtægtskilde for de britiske hvalfangere. Efter Heibergs mening burde det være en aktivitet, som var på dansk-norske hænder. Et ønske der var helt i overensstemmelse med lignende skrifter 30 år tidligere. Nu var argumentationen vendt mod den britiske hvalfangst, hvor den tidligere var rettet mod den hollandske. Som sine forgængere forestillede han sig ligeledes en kombinationsfangst. Han opfordrede til, at man benyttede grønlændere i en forstærkning af kystfiskeriet, til hvilket formål man meget vel kunne oprette en hvalstation ved Holsteinsborg. Argumentationen var den velkendte, der også blev benyttet 30 år før. Ved en fast stationering ville man kunne komme englænderne i forkøbet, da disse først kunne sejle fra Storbritannien i marts. Kystfiskeriet skulle kombineres med isfiskeri i Davis Strædet. Igen, som Stibolt, Schimmelmann og Guldberg 30 år tidligere, fremhævede han muligheden af at benytte landstationerne som aflastning og som en overvintringsmulighed for alt udstyret, slupper m.m. Dette ville muliggøre, at skibene foruden deres egen fangst kunne hjemtage udbyttet fra kystfiskeriet, og at man dermed kunne spare store fragtomkostninger. Hele skriftet munder ud i en opfordring til at danne et nyt selskab ”Det Danske og Norske Hvalfanger-Aktie-Societet” samt indkøbe 3 á 4 skibe, således at man ville være parat i 1807. Planerne blev aldrig til noget. Dels var der ikke den store entusiasme fra grosserersocietetet i

¹³⁷ Desau s. 51.

¹³⁸ Heiberg, s. 1.

København¹³⁹, og dels satte englandskrigene et definitivt stop for alle tanker om at intensivere den danske hvalfangst.

Udlandet

Af de gamle store hvalfangnationer var det kun England, der var massivt til stede i Nordatlanten i det 19. århundrede. Hvalfangerflåderne fra Holland og Hamburg var blevet reduceret til enkelte skibe. Den meget store engelske subsidiering af hvalfangstindustrien havde bevirket en kraftig og drastisk udvidelse af flåden, der nåede sit højdepunkt i 1788 med 255 skibe. Senere måtte man fra den engelske stat erkende, at de fleste af skibene alene blev udrustet for at modtage præmien. Subsidieringen blev derfor gradvis nedsat over en lang årrække, for endelig at bortfalde i 1824. Krigene i perioden havde uden tvivl også en medvirkende effekt på antallet af skibe. I 1800¹⁴⁰ blev der kun udrustet 50 skibe¹⁴¹. Efter freden i 1802 blev der udrustet 118 skibe, men det faldt igen året efter, da krigen blev genoptaget. I 1810, altså i en periode, hvor englænderne praktisk taget var enerådende i Nordatlanten, blev der udsendt i alt 99 skibe. I 1818 var antallet forøget til 157. Efter det endelige stop for subsidieringen i 1824 faldt antallet af engelske hvalfangere i Nordatlanten dramatisk, i 1829 til 89 skibe og i 1842 var tallet 18!¹⁴². Netop i tiden efter 1830 begyndte fangsten at svigte, og 20 år senere blev der sat det endelige punktum for også den britiske hvalfangst i Nordatlanten. Resterne af flåden valgte at fiske i Sydatlanten, farvandene ud for New Zealand og Stillehavet syd på mod Antarktis.

Det blev den amerikanske hvalfangstindustri, der efter englænderne, overtog rollen som den store internationale hvalfangnation. Det amerikanske hvalfangereventyr, der resulterede i, at dets hvalfangerflåde blev den altdominerende producent af tran og spermacet, begyndte for alvor efter 1815. Fiskeriet i amerikanernes traditionelle farvande ud for New Foundland, Labrador og det sydlige Atlanterhav gav mindre og mindre fangst, hvorfor den amerikanske hvalindustri gradvis flyttede den største del af sin flåde til Stillehavet. Højdepunktet for den amerikanske hvalindustri kom i 1846¹⁴³ med i alt 735 skibe, der fiskede overalt på kloden med et udbytte på 233.189 tons tran. Mere end 70.000 mennesker var på dette tidspunkt beskæftiget i den amerikanske hvalfangstindustri.

Sammenfatning og kommentarer

Salget af Grønlandske Handels skibe i 1789 var på ingen måde afslutningen på den danske hvalfangst. Hvalfangsten forblev en væsentlig indtægtskilde af nationaløkonomisk betydning for helstaten. Netop det nationaløkonomiske aspekt bevirkede, at statsmagten frem til 1840 opretholdt udbetalingerne af præmiepenge. Disse udrustningspræmier blev aldrig så store, som tilfældet i perioder var i England, at de alene var det økonomiske fundament for økonomien i hvalfangsten. Formålet med subsidieringen var, som før, at fjerne det værste hasardelement fra fangsten.

Tyngdepunktet for helstatens hav- og isfiskeri blev, som før 1770, Slesvig-Holsten. Denne landsdels tradition for hvalfangst var den væsentligste faktor for koncentrationen af industrien i Altona og Glückstadt og senere i det 19. århundrede Flensborg. Jeg understreger begrebet hav- og isfiskeri, idet

¹³⁹ Mulvad s. 164.

¹⁴⁰ Proulx s. 33.

¹⁴¹ Det er dog vigtigt at notere sig, at produktionen af hvalspæk pr. skib var steget ganske væsentligt i perioden 1790 til 1800. I 1790 indbragte 97 skibe 3309 tons spæk, mens produktionen i 1804 for 84 skibe var steget til 7053 tons¹⁴¹. Den før omtalte københavnske købmand Heibergs estimat af den engelske fangst på op til 8 hvaler pr. skib syntes at holde stik.

¹⁴² Der er væsentlige forskelle i opgørelserne over antal britiske hvalfangere. Nogle forskere medregner alle hvalfangere fra det Britiske Imperium, uanset hvor de drev fiskeri. Andre medtager kun de skibe, der havde hjemhavn i England (Hull). Uanset hvilke tal der benyttes, kan der konstateres en kraftig reduktion i flåden, efter at udbetalingen af præmiepenge blev standset.

¹⁴³ Proulx s. 68.

Grønlandske Handel fortsatte det omfattende kystfiskeri med stor succes. Resultaterne fra dette kystfiskeri var i de næste 30 til 40 år så store, at de med rimelighed kan sammenlignes med resultatet fra en flåde på mellem 10 og 15 hvalfangerskibe. Den danske hvalfangstindustri blev efter englandskrigen en væsentlig faktor i den industrielle udnyttelse af Nordatlantens hvaler.

Opsummering og konklusion

Ved udgangen af 1760'erne var hvalfangsten i Nordatlanten domineret af 3 nationer, Holland, England og Hamburg. Et konservativt skøn over antallet af hvalfangerskibe viser, at omkring 300 skibe var aktive i fiskeriet. For Hollands vedkommende 120 skibe, for Englands vedkommende mindst 75 skibe og for Hamburg ca. 50 skibe. Herudover opererede et mindre antal skibe fra de øvrige nationer. Det samlede mandskab, på disse mere end 300 skibe, har udgjort over 12.000 personer. Af disse var langt over halvdelen bosiddende inden for den danske stats grænser, i de nordfrisiske områder og i Vestjylland. Fangsten af hvaler blev primært udøvet i farvandene øst for Grønland, det vil sige mellem Spitsbergen og Jan Mayen. Farvandet øst for Grønland, Davis Strædet, var mindre benyttet, men dets betydning for hvalfangsten var stigende, da fangstresultaterne var bedre end ved Spitsbergen. Det var først og fremmest den hollandske flåde, der fiskede i dette farvand. Fangsten af hvaler var på et stabilt højt niveau 1760'erne igennem med et absolut højdepunkt i 1769. Økonomien omkring hvalfangsten har været tilfredsstillende, idet de store flåder fra Holland og Hamburg opererede på privat basis uden økonomisk hjælp fra statslige myndigheder. England, med dets stigende forbrug af olie, fandt det nødvendigt at fremme fangsten med en kraftig subsidiering, mens de øvrige stater, herunder Danmark, kun havde lejlighedsvis og beskedne støtteordninger. Tyngdepunktet for helstatens beskedne hvalfangst lå i hertugdømmernes sydligste by Altona. I 1771 udsendte byen flere hvalfangerskibe end den samlede hvalfangerflåde fra resten af helstaten.

Efter Struensees fald i 1771 blev diskussionerne i København om en dansk deltagelse, og/eller overtagelse af hvalfangsten intensiveret. Hvalfangerne fra Holland og Hamburg oplevede fra slutningen af 1760'erne en højkonjunktur, der blev fastholdt frem til midten af 1770'erne. Dette forhold, samt viden om, at det var landets egne søfolk der var beskæftiget med at indtjene formuer til andre nationer samt at disse formuer blev hentet i farvandene ud for kongens lande, Norge og Grønland, bevirkede, at det nye styre, repræsenteret ved Guldberg og finansministeren Schimmelmann, i 1775 igangsatte et hvalfangstprojekt, der skulle sikre, at den indbringende hvalfangst kom på danske hænder.

Strategien bag dette nye hvalfangstprojekt var at udnytte to faktorer, mandskab og Grønland, til maksimum. Al ekspertise inden for hvalfangsten var til stede i helstaten. I stedet for, at friserne og jyderne rejste til Holland og England hvert forår, kunne de lige så godt rejse til København, eller en anden by inden for rigerne, og der få hyre. Davis Strædet havde mere og mere vist sig som værende det mest udbytterige fangstområde. Det store problem for hollænderne og englænderne var rejsetiden og ikke mindst det forhold, at rejsen skulle påbegyndes meget tidligt, for at de kunne være i Davis Strædet tids nok til, at nå hvalerne på deres vandring gennem farvandet. Danske hvalfangere ville derimod være i stand til at reagere langt hurtigere. Danske hvalfangerskibe ville kunne overvintre i de grønlandske bygder, der var lukket for andre nationer. Dette ville muliggøre en hurtigere reaktion, når isen brød op. Ved stor fangst ville man kunne lodse hvalspækket uden at behøve at sejle tilbage til Europa. Man ville kunne laste proviant og fortsætte med fangsten. En tredje mulighed var at udnytte vinteren i Grønland til jagt på andre hvalarter samt sælfangst og derigennem gøre investeringerne i hvalfangsten endnu mere rentable.

Baggrunden for interessen for hvalfangst var ikke kun, at der var "en forretning", der gik de danskes næse forbi. For statsmagten var der først og fremmest tungtvejende nationaløkonomiske overvejelser bag igangsættelsen af projektet. Set fra et nationaløkonomisk synspunkt var der en særdeles rational tænkning bag beslutningen om at begynde hvalfangsten i stor stil.

Netop hvalfangsten var ideel til at fremme velstanden. I princippet ville/kunne alle tranproduktionens faser og al skabt merværdi fra denne produktion være af indenlandsk art. Apparaturet, det vil sige

skibe, flet, proviant m.m., kunne produceres inden for helstaten hvor langt den overvejende del af råvarerne var tilgængelige. Al arbejdskraft i forbindelse med fangsten og den videre forarbejdning fandtes i landet. Dette arbejde ville resultere i et merforbrug og i investeringer, der ville sprede sig som ringe i vandet. De investerede penge ville give et stort udbytte, ikke mindst i form af skatter. Igangsættelsen af hvalfangstprojektet var gennemtænkt. En dristig beslutning, der i alle dens bestanddele var baseret på en rationel og logisk tænkning.

Den Kongelige Grønlandske Handel blev instrumentet for statsmagtens indsats i hvalfangsten. Dette 100% statsejede selskab eller kompagni blev oprettet 1. januar 1776. Det overtog samtidigt eneretten på al handel på Grønland efter Det Kongelige Oktrojerede Almindelige Handelskompagni, som regeringen året forinden havde beordret opløst. Der var i styret ingen tiltro til, at Handelskompagniet ville kunne løfte så stor en opgave, finansielt såvel som ledelsesmæssigt. Staten måtte træde til. I modsætning til Handelskompagniet skulle hvalfangsten være Den Kongelige Grønlandske Handels primære forretning, dets eksistensberettelse. Alle andre aktiviteter på Grønland var underordnet dette hovedformål. Samme år blev det største danske hvalfangstprojekt nogensinde søsat. De økonomiske forudsætninger for projektet, nemlig penge til 50 skibe med udstyr, var blevet tilvejebragt, idet den kongelige kasse blev stillet til rådighed for direktionen i Den Kongelige Grønlandske Handel.

Resultatet af investeringen og alle anstrengelserne blev meget skuffende. Hvalfangsten i det traditionelle farvand ved Spitsbergen blev, i lighed med den hollandske og engelske fangst, langt mindre end forventet. Det var dog især fiskeriet i Davis Strædet, der blev den helt store katastrofe, hvad angår manglende resultater. Det dårlige resultat af hvalfangsten i denne periode skyldtes ikke, at de danske hvalfangere var dårligere end deres kolleger, eller at direktionen i Grønlandske Handel var uduelig. Tidspunktet for igangsættelsen af projektet var derimod det værst tænkelige. Perioden 1776 – 1781 blev, set ud fra alle synsvinkler, den sværeste tid for den europæiske hvalfangstindustri i det 18. århundrede. Den svigtende fangst blev ikke kompenseret af højere priser. Trannen var kun populær, fordi den var billig. Hvis prisen steg, var der rigeligt med alternative olier på markedet, hvilket bevirkede, at der næsten ingen priselasticitet var på hvalprodukterne. Samtlige nationers flåder blev reduceret kraftigt på grund af manglende fangst. Også den private hvalfangerflåde i Danmark blev reduceret til næsten ingenting. Dette var en udvikling, som ingen kunne have forudset. Direktionen for Grønlandske Handel kunne måske have reageret hurtigere og mere resolut, da resultaterne udeblev. Et hurtigere indgreb ville have begrænset det økonomiske tab, men det var et kendt faktum i den internationale hvalfangst, at fangstresultaterne kunne udeblive i et par år, hvorefter skibene kunne opnå resultater, der kompenserede for det eller de dårlige år. I 1779 nåede direktionen dog til en erkendelse af, at det store projekt ikke kunne gennemføres forsvarligt. Dette ses af den beskedne satsning, der blev gjort i 1780. Der blev samme år sat et stop for nybyggeriet af skibe og Den Kongelige Grønlandske Handels flåde blev i stigende grad benyttet på fragtmarkedet, der i disse år befandt sig i en højkonjunktur. Fornuftige og rationelle tiltag, som man må forvente af en ansvarlig direktion, der havde indset, at dens primære forretningsområde var tabsgivende.

Det største problem for direktionen for Grønlandske Handel var Guldberg og Schimmelmänn, der stædigt fastholdt deres grundide, nemlig fangsten i Davis Strædet, udført som en kombination af fangst ved kysterne om vinteren og tidlig forår og en fangst på åbent hav frem til efteråret. Men også Guldberg og Schimmelmänn måtte erkende, at de oprindelige planer ikke lod sig udføre. Efter 1780 mistede Schimmelmänn al interesse for hvalfangsten og for Grønland. Guldberg derimod fastholder sin interesse. I 1780 erkendte han, at der måtte gøres noget drastisk og påbegyndte et undersøgelsesarbejde, der ikke bare fik stor indflydelse på hvalfangsten, men i hele styringen af den grønlandske koloni. Perioden 1776 til 1781 blev den mest tabsgivende i Den Kongelige Grønlandske Handels historie.

Den engelsk-hollandske krig og dermed fraværet af hollandske skibe i Nordatlanten bevirkede en fornyet satsning i 1781. Fangstresultatet blev imidlertid meget ringe. Så ringe, at hvalfangsten i resten af Guldbergs regeringsperiode blev begrænset til nogle få skibe årligt, til trods for en nyindført statssubsidiering af udsendte hvalfangerskibe. For Den Kongelige Grønlandske Handel fik hvalfangstresultaterne fra de foregående år en drastisk effekt. Hele forretningsgrundlaget for handelen blev omformuleret. Den Kongelige Grønlandske Handel blev sammenlagt med aktiviteterne på Island, Færøerne og Finmarken, dog fortsat som en selvstændig afdeling. Hovedopgaven blev herefter den statslige forvaltning af Grønland baseret på et økonomisk princip om, at denne statsopgave skulle betales ved og gennem handelen på Grønland. Hvalfangsten blev efter 1781 en aktivitet af sekundær natur for Den Kongelige Grønlandske Handel. Til trods for nedtoningen af hvalfangsten blev der i kolonierne igangsat hvalfangst fra konebåde og chalupper. Skønt der i begyndelsen var endog mange lokale problemer, udviklede denne hvalfangst sig over årene til en stabil og vigtig indtægtskilde for Den Kongelige Grønlandske Handel.

Kronprins Frederiks kup mod Guldbergregeringen 14. april 1784 kom til at indvarsle store forandringer for den danske hvalfangst. Den økonomiske recession efter den florissante periode. blev drivkraften bag en række initiativer og afviklinger, det nye styre igangsatte over for kompagnierne, herunder Den Kongelige Grønlandske Handel. Denne politik bør ikke bedømmes som et ideologisk og radikalt opgør med den guldbergske periode, men som en intensivering af den omstillingsproces, der allerede i 1783 var igangsat af det gamle styre. Den økonomiske situation i landet krævede handling. Prisnedgangen på fragtmarkedet bevirkede, at flere af kompagniernes skibe ikke blev benyttet og derfor ingen indtjening gav. For dog i det mindste at opnå et minimum af indtjening blev det anbefalet kompagnierne og andre private redere at benytte egnede skibe til hvalfangst. Reglerne om statssubsidieringen af hvalfangsten, der fra 1781 var blevet benyttet for Den Kongelige Grønlandske Handels skibe, kom fra 1784 til at gælde samtlige skibe, der blev udrustet til og udsendt på hvalfangst i helstaten. For private investorer betød afslutningen på den florissante periode, at investeringen, der var nødvendig for at kunne deltage i hvalfangsten, blev mindsket betydeligt. Prisen på brugte skibe faldt til næsten halvdelen, og Den Kongelige Grønlandske Handel fik ordre om at sælge dets overskudslager af flet, det specielle grej, der blev benyttet til hvalfangst. Dette muliggjorde i høj grad, at økonomien i hvalfangsten blev langt bedre. En middelfangst kunne herefter sikre et rimeligt økonomisk resultat, blandt andet fordi udrustningspræmierne, altså statssubsidieringen tog det værste hasardelement ud af hvalfangsten. Resultaterne på fangstpladserne blev også bedre. Netop fra midten af 1780'erne, vendte hvalerne tilbage og dermed indvarsledes en ny æra for ikke bare den internationale, men også den danske hvalfangst. Resultaterne udeblev ikke. I 1782 blev der udsendt i alt 7 skibe. I 1788 var dette tal vokset til 38 skibe, og hvalfangsten med chalupper og konebåde ved Grønlands kyster havde indfriet alle forventninger. Hovedparten af tilgangen af nye redere til hvalfangsten skete i Slesvig-Holsten, hvilket ikke er overraskende, set i lyset af denne regions viden om og tradition med hvalfangst.

Til trods for at dets fangstresultater fra 1784 til 1788 udviste en stabil fremgang, beordrede regeringen i 1789 Grønlandske Handel til at sælge dets hvalfangerskibe, hvilket betød den endelige afslutning på hvalfangstprojektet fra 1775. Grønlandske Handel havde underskud på dets hvalfangst, men det negative resultat var først og fremmest påvirket af de kraftige investeringer, der var gjort flere år tidligere. Investeringerne lå som et åg, man regnskabsmæssigt ikke kunne ryste af sig. Beslutningen om afhændelse af skibene blev truffet ud fra en politisk overbevisning om, at hvalfangsten ville tjene samfundet bedst, hvis den alene var på private hænder. Det nye styre havde fået en succesfuld referencemodel, hvad angår den private hvalfangstindustri. Denne havde på mindre end fem år udviklet sig betydeligt, især i Slesvig-Holsten, godt hjulpet på vej af bedre fangstresultater og gunstige investeringsmuligheder. Også den hurtige opbygning af den engelske hvalfangerindustri, der netop var baseret på private redere, har uden tvivl virket som en inspirationskilde for regeringen.

Status i 1789 var, at helstaten havde opbygget en samlet hvalfangerflåde på næsten 40 skibe inklusiv skibene fra Grønlandske Handel. Hvis der hertil lægges udbyttet fra kysthvalfangsten ved Grønland, er resultatet imponerende. Det er ikke urealistisk at regne med, at mere end 4.000 personer i helstaten, direkte eller indirekte, har været involveret i hvalfangstindustrien ved periodens slutning. Hvis der medregnes familiemedlemmer og ikke mindst hvalfangstindustriens afsmittende effekt på forbrug og investeringer, tegnes der et billede af en industri af stor økonomisk betydning for samtiden. Det er ironisk at tænke på, at netop sådanne tal var forudsætningen for igangsættelse af hvalfangstprojektet tilbage i 1775.

Salget af Grønlandske Handels skibe i 1789 var på ingen måde afslutningen på den danske hvalfangst. Hvalfangsten forblev en væsentlig indtægtskilde af nationaløkonomisk betydning for helstaten. Netop det nationaløkonomiske aspekt bevirkede, at statsmagten frem til 1840 oprethold udbetalingerne af præmiepenge. Disse udrustningspræmier blev aldrig så store, som tilfældet i perioder var i England. Præmierne blev aldrig det økonomiske fundament for økonomien i hvalfangsten. Formålet med den danske subsidiering var, som før, at fjerne det værste hasardelement fra fangsten. Tyngdepunktet for helstatens hvalfangerflåde blev, som før 1770, Slesvig-Holsten. Denne landsdels tradition for hvalfangst var den væsentligste faktor for koncentrationen af industrien i Altona og Glückstadt og senere i det 19. århundrede Flensborg. Grønlandske Handel fortsatte den omfattende hvalfangst langs kysterne med stor succes. Resultaterne fra denne hvalfangst var i de næste 30 til 40 år så store, at de med rimelighed kan sammenlignes med resultatet fra en flåde på mellem 10 og 15 hvalfangerskibe. Den danske hvalfangstindustri blev efter englandskrigen den næststørste i Nordatlanten. Fra midten af 1820'erne kan det med rimelighed antages, at tranproduktionen i helstaten overgik den engelske, indtil rovfiskeriet i midten af århundredet satte det foreløbige stop for den industrielle udnyttelse af Nordatlantens hvalarter.

Opfattelsen af, at hvalfangst alene sker fra hvalfangerskibe, samt det 20. århundredes danske historikers tolkning af dansk og Danmark inden for nutidens rammer, er hovedårsagen til forestillingen om, at den danske hvalfangst sluttede med salget af skibene i 1789. Der skulle gå yderligere 60 år, før det endelige punktum blev sat.

Bilag

Nedenfor vises et indsamlet og bearbejdet materiale, der belyser og understreger udviklingen i hvalfangstindustrien inden for den omhandlede periode. Det er et bevidst valg først at vise talmateriale fra den hollandske hvalfangstindustri, og efterfølgende lade det danske materiale spejle sig heri. Talmaterialet om den hollandske hvalfangst viser overbevisende udviklingen i den nordatlantiske hvalfangst i anden halvdel af det 18. århundrede, hvor netop den hollandske andel af skibe, afhængig af tidspunktet, udgjorde mellem 50 til 75 procent af den samlede internationale hvalfangerflåde i Nordatlanten.

Hollandsk hvalfangst

De efterfølgende grafer, figur 1 til 7, er udarbejdet på grundlag af talmateriale fra Cornelius de Jong¹⁴⁴. I denne hans disputats er de numeriske værdier vist i kolonner. For at muliggøre en umiddelbar bedre forståelse har jeg omsat værdierne til grafer samt bearbejdet materialet i nye konstellationer i figur 6 og 7. Endvidere har jeg for en række af graferne udarbejdet trendkurver. At de Jong ikke har beregnet udviklingstendenser for fangsten, ser jeg som en åbenlys statistisk mangel. Den behandlede periode, 1760 – 1790, er valgt ud fra ønsket om at kunne vurdere den europæiske hvalfangstindustri op til den danske beslutning i 1775 samt den efterfølgende periode. Disse skibstal (og fangsttal for de hollandske skibe) blev udgivet i lommebogsformat hvert år¹⁴⁵ mellem 1661 og 1824 som *Lysten van de Hollandsche, Hamburger en Bremer Groenlandsvaardere (en Straat-Davisvaardere) Anno (årstal) uitgevaaren*. Til trods for at disse lister, som navnet antyder, også indeholder skibstal vedrørende Hamburg og Bremen, er det som nævnt ikke muligt¹⁴⁶ at foretage direkte ekstrapoleringer af hollandske fangsttal på udsendte skibe fra Hamburg. I årene 1781 og 1782 var der på grund af den hollandsk-engelske krig ingen hvalfangst af hollandske skibe. Disse to år er ikke medtaget på graferne, da de ville forvanske det statistiske resultat.

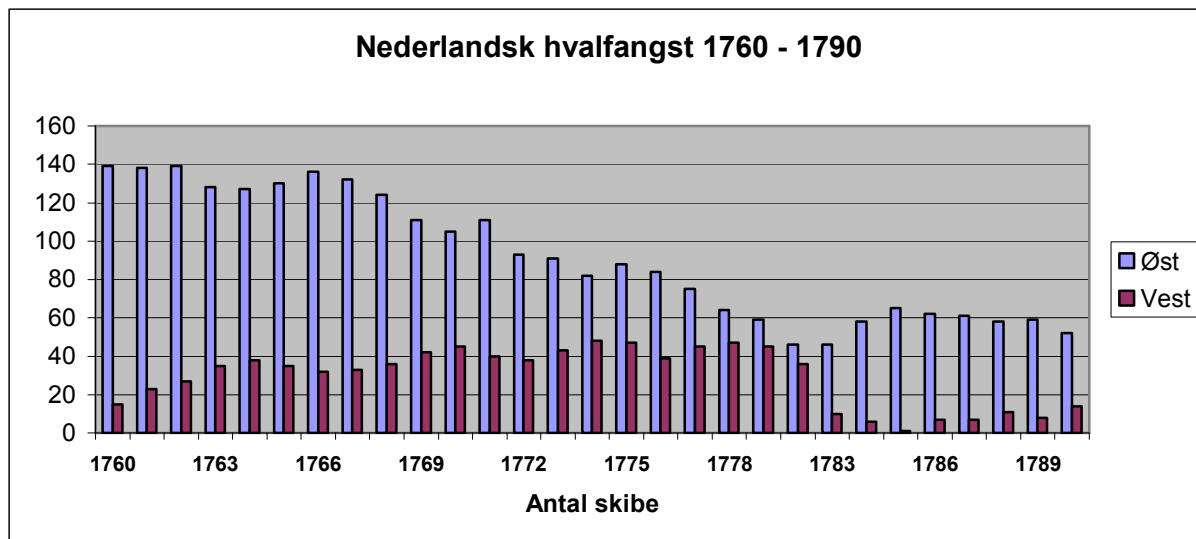
Figur 1 viser, dels hvor mange skibe der besejlede det arktiske område for at drive hvalfangst, og dels hvilken destination skibene havde. Med ”øst” menes der øst for Grønland, det vil sige i farvandene Jan Mayen og Spitsbergen, det traditionelle fiskefarvand. Med ”vest” menes der først og fremmest Davis Strædet. Som det ses, er det tydeligt, at langt den overvejende del af flåden besejlede farvandene øst for Grønland. Omkring 1765 sker der et skift i denne fordeling, der år for år forstærkes frem til 1781, hvor den engelsk-hollandske krig sætter et totalt stop for den hollandske hvalfangstindustri. Fra 1760 til 1765 vokser flåden i Davis Strædet til det dobbelte, det vil sige ca. 40 skibe, og dette tal holdes nogenlunde konstant frem til krigen. Flåden i farvandet øst for Grønland blev derimod decimeret drastisk. Fra at udsende 139 skibe til området i 1760 er tallet nedbragt til 46 i 1780. En undtagelse er 1772 – 1776, hvor antallet er rimeligt konstant. Hvis vi dertil lægger de tal vi kender fra de nationer, der næsten udelukkende besejlede farvandet øst for Grønland, det vil sige England (nedgang i flåden fra 1775: 105 skibe til 1781: 39 skibe) og Hamburg, til trods for usikkerheden om hvor mange, der var reelle hvalfangere, (i 1777: 48 skibe til i 1782: 23 skibe) viser det et billede af næsten en flugt fra farvandene omkring Spitsbergen.

¹⁴⁴ De Jong (1972 & 1979), Bind 3, tallene er i nøje overensstemmelse med Wätjen, der synes at være den egentlige kilde for de Jong.

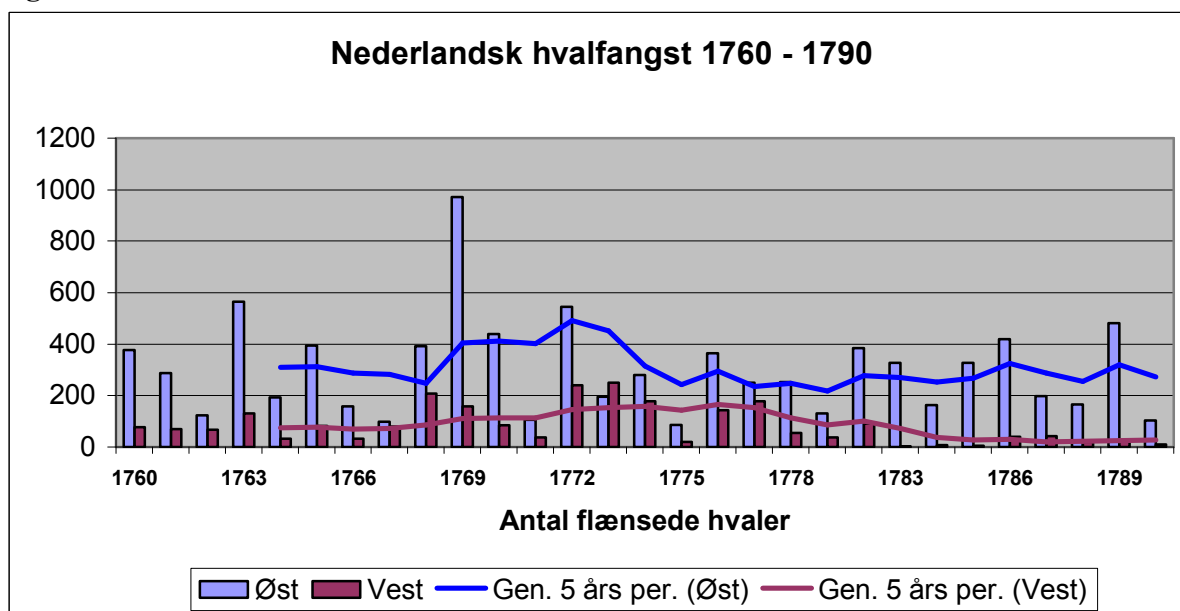
¹⁴⁵ De Jong (1978), s. 30.

¹⁴⁶ Se afsnit Den nordatlantiske hvalfangst før 1775.

Figur 1.



Figur 2.

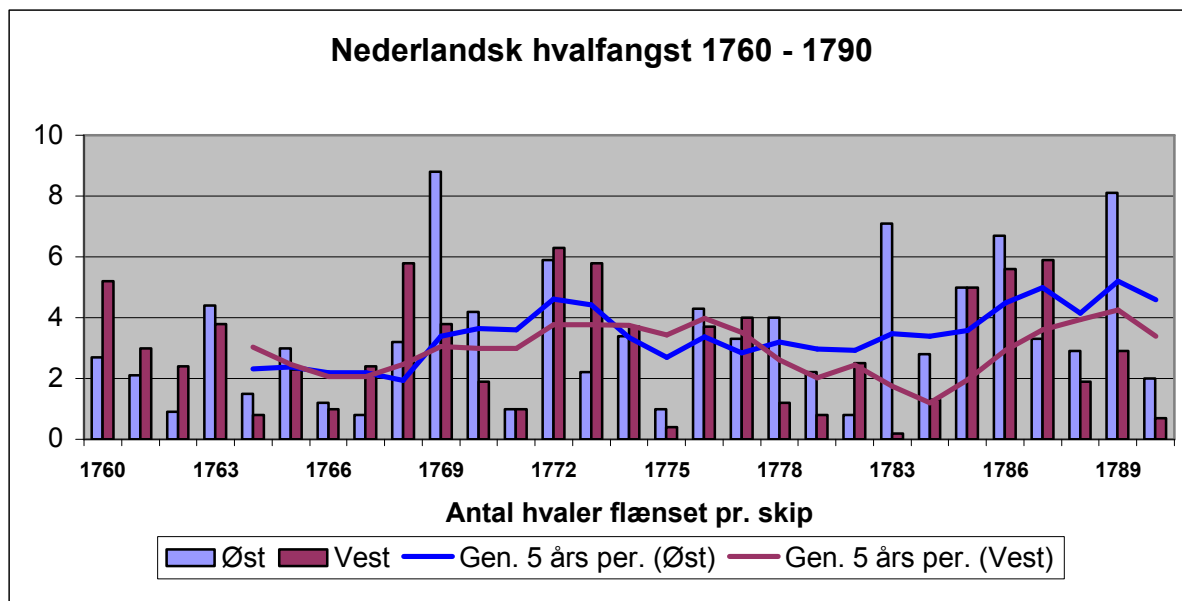


Figur 2 er ikke i overensstemmelse med, hvad man umiddelbart ville have forventet som resultat af udviklingen i antal udsendte skibe. Skønt fangsttallene fra år til år er meget svingende, er det tydeligt, at fangstens størrelse er rimelig konstant set over en længere årrække, endog med en voksende tendens i begyndelsen af 1770'erne. For fangsten i Davis Strædet er tendensen særlig tydelig. Dette indikerer, at nedgangen af skibe ikke skyldes, at fangstmulighederne er blevet væsentligt forringet, men derimod at økonomien i hvalfangsten er blevet forandret. Da prisen for den færdigbehandlede vare¹⁴⁷ ikke var faldende, men svagt stigende i perioden, kan reduktionen af flåden skyldes to årsager. Enten at omkostningerne ved at drive hvalfangst, det vil sige udstyr, skibe og mandskab, har været kraftigt stigende, det vil sige, at rederne er blevet tvunget til at operere med færre skibe i forhold til fangsten for at sikre dækningsbidraget. Eller at reduktionen af antal skibe skyldes, at produktionen af tran pr.

¹⁴⁷ Se senere i afsnittet.

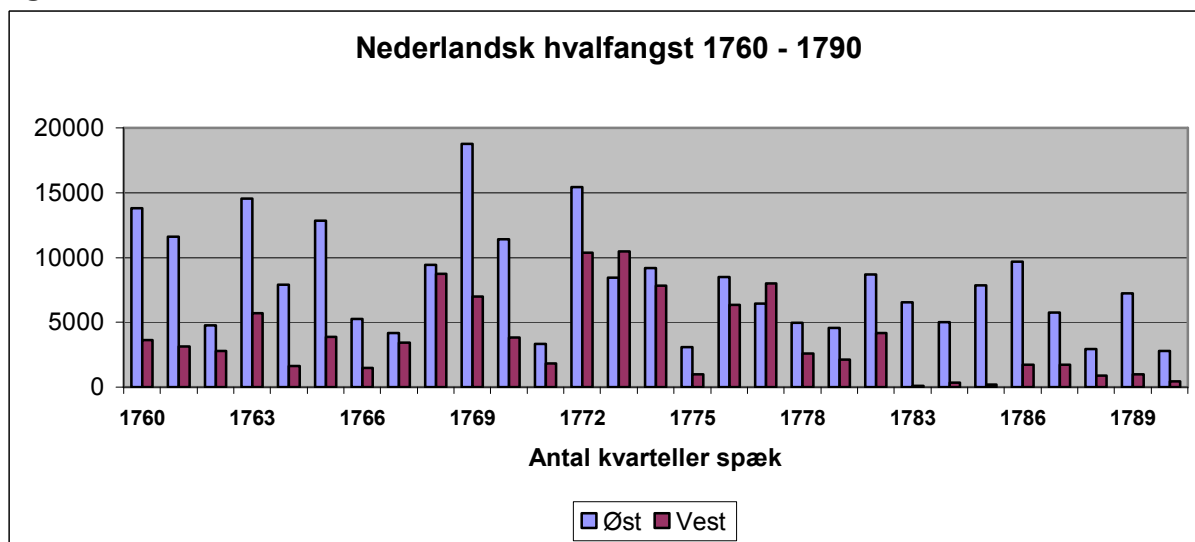
indfanget hval er gået ned. Dette kan skyldes mindre hvaler eller simpelt hen et mindre spæklag pr. hval.

Figur 3.



Figur 3 er en yderlig understregning af ovenstående. Trendkurverne viser tydeligt, at fra 1760 var den gennemsnitlige fangst pr. skib omkring 2 hvaler. Fra slutningen af 60'erne ændres dette billede radikalt, idet fangsten næsten fordobles. Til omkring 1776/1777 fastholdes denne udvikling. Herefter går det drastisk ned ad, især hvad angår fangsten i Davis Strædet, således at fangsttendensen for skibe i Davis Strædet kommer ned på under 2 hvaler pr. skib. Først omkring 1783/1784 vender billedet igen.

Figur 4.

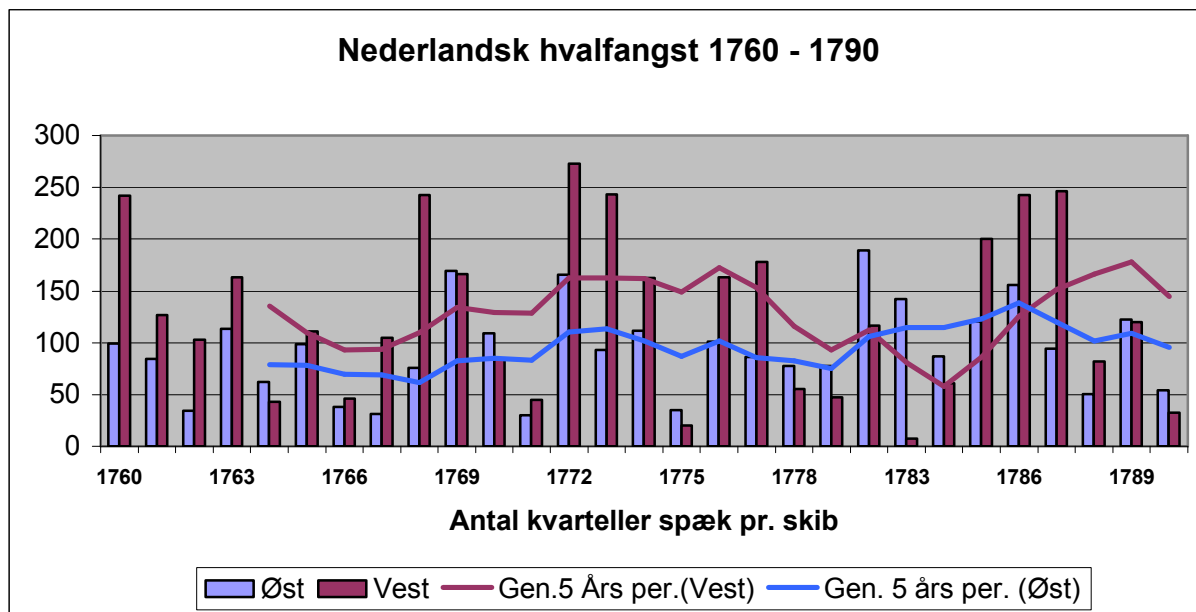


Figur 4 og 5 viser antal kvarteller¹⁴⁸ spæk produceret i alt pr. år samt et gennemsnit pr. skib i de to fangstområder. Som en hovedregel blev der produceret flere kvarteller pr. skib i Davis Strædet. Det vil

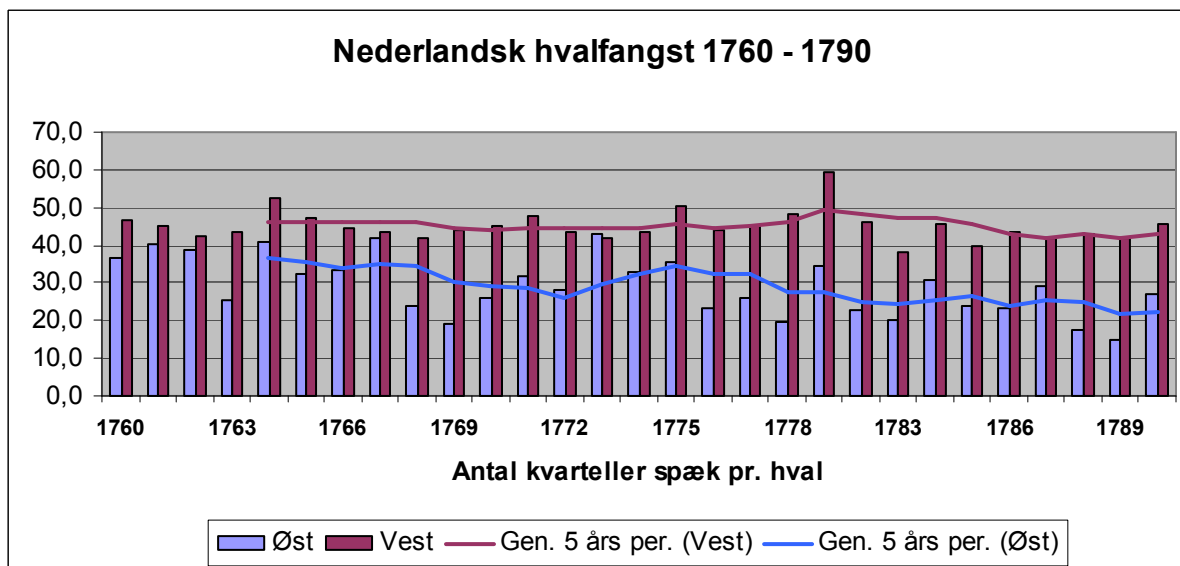
¹⁴⁸ Rummålet kvartel (hollandsk kwarteel/kwardeel = 232,8 liter) blev benyttet overalt i den nordatlantiske hvalfangst. Den tyske betegnelse er Quardeel. Oesau s. 12 samt de Jong (1979) s. 218.

sige, at indtjeningen pr. skib i Davis Strædet var ca. 1/3 højere end pr. skib øst for Grønland. Dette betyder ikke nødvendigvis, at profitten var tilsvarende større, da omkostningerne ved at udsende skibe til Davis Strædet var højere. Trendkurven i figur 5 understreger udviklingen i fangsten i Davis Strædet. Produktionen af spæk gennemgår en overordentlig positiv udvikling fra slutningen af 60'erne for derefter at falde til 2/3 dele. En dramatisk udvikling i en hvilken som helst industri.

Figur 5.



Figur 6.



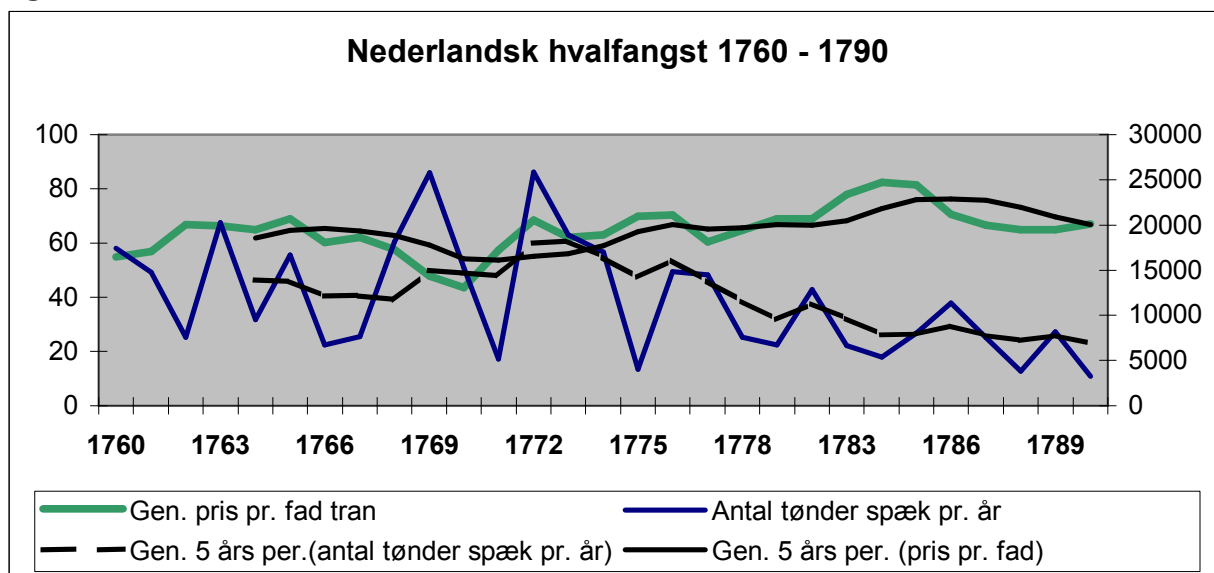
I figur 6 vises en konstellation af producerede kvarteller spæk i forhold til antal fangne hvaler. Dette er gjort for at efterprøve tesen om, at reduktionen af antal skibe øst for Grønland kan skyldes en nedgang i spækproduktionen pr. hval og ikke (kun) en stigning i omkostningsniveauet. Trendkurven for fangsten vest for Grønland er overordentlig stabil hele perioden igennem. Trendkurven øst for Grønland viser derimod tydeligt, at hvalernes spækindhold mindskes betydeligt over den viste 30årige periode. Tendensen går fra ca. 37 spækkvarteller pr. hval i periodens begyndelse til ca. 22 ved

periodens slutning. I første halvdel af 70'erne indtræder der en forbedring, men fra 1776 falder produktionen af spæk pr. skib igen.

Årsagen til reduktionen af flåden øst for Grønland skyldes altså en produktionsnedgang af spæk, der igen krævede en nedgang i omkostningsniveauet.

Figur 7 er en kombinationsgraf. Dels vises prisen pr. enhed¹⁴⁹ færdig tranolie, dels antal kvarteller spæk, der blev produceret hvert år. Man ville forvente, at kurverne ville vise en klassisk udbud- og efterspørgselsituation, da varebørsen i Amsterdam havde en fri prisdannelse. Dette er ikke tilfældet. Kun i to situationer er den synlig. Den ekstraordinære store fangst i 1769 kan have påvirket prisen nedad, skønt der allerede var en faldende tendens. Krigsårene 1781 og 1782, som her er medtaget, bevirkede en svag prisstigning. Det bratte fald i produktionen af spæk fra 1775 og frem har kun haft en lille indflydelse på prisdannelsen¹⁵⁰. Dette forhold kan kun forklares ved, at substitution af tranolie med andre olier har været forholdsvis enkelt. Hvis priserne steg, ville køberne købe andre olietyper i stedet.

Figur 7.



Hvalfangerskibe fra helstaten

Som nævnt i indledningen er der i beskrivelsen af omfanget af den danske hvalfangst store uoverensstemmelser i den foreliggende litteratur. Som eksempel skal blot nævnes to af opgivelserne, der begge, ifølge forfatterne, er kildeunderbygget:

Normann¹⁵¹

1777 17 skibe
1778 41 skibe

Gad¹⁵²:

1777/78 19 skibe
1778/79 12 skibe

¹⁴⁹ Prisen er sat i gylden pr. kvartel, de Jong (1979) s. 218.

¹⁵⁰ Den moderate stigning på prisen på tranolie kan meget vel alene skyldes en moderat inflation. Det har ikke været muligt at konstatere, om dette er tilfældet.

¹⁵¹ Normann (1867) 2. del.

¹⁵² Gad (1976) Bind III s. 46, Kilde RA, Retourvare og Material Regnskaber 1775 ff, lakune 1785 – 1787.

1779	26 skibe ¹⁵³	1779/80	6 skibe
1780	15 skibe	1780/81	14 skibe
1781	12 skibe	1781/82	5 skibe

Det er åbenbart, at det ikke blot er et spørgsmål om periodeforskydning, men at begrebet dansk hvalfangst er defineret forskelligt samt, at kildebrugen ikke er entydig. Den store usikkerhed om størrelsen af hvalfangerflåden har været meget utilfredsstillende. Netop udsendelsen af skibe på hvalfangsten og dermed antallet af mennesker, der var involveret er af afgørende betydning for at vurdere omfanget af hvalfangsten og dermed dens betydning eller mangel på samme. Nedenfor vil der derfor år for år blive angivet hvilke skibe, der har været på hvalfangst.

De efterfølgende årlige skibslister er udarbejdet efter følgende retningslinier:

1. Som dansk hvalfangst defineres alle hvalfangstaktiviteter udgået fra en hjemhavn i helstatens område, det vil sige kongerigerne Danmark og Norge samt hertugdømmerne Slesvig og Holsten. For regeringsmagten i det 18. århundrede var det en selvfølge, at nationaløkonomiske betragtninger om staten indbefattede alle kongens riger og lande. Guldbergs præference for København som stabel for hvalfangerflåden diskuteres andet steds i opgaven.
2. Der vil kun blive medtaget skibe, der reelt udgik på hvalfangst det pågældende år. Netop dette punkt har givet anledning til store misforståelser. At et skib er udrustet til hvalfangst og ejet af et hvalfangstrederi, er ikke ensbetydende med, at det blev brugt til hvalfangst. Et eksempel er de mange Grønlandske Handelskibe, der gik i koffardi i den florissante periode. Der er af kilderne blevet krævet et bevis eller et kraftigt indicium for, at skibet reelt blev brugt til hvalfangst.
3. Et skib medtages kun en gang pr. år uanset antal togter inden for samme år. Dette forhold har også givet anledning til en del misforståelser, når kun losning af ”skibe” med fangst tælles. Herudover er der flere eksempler på forveksling af skibe¹⁵⁴.

Kildematerialet fra 1784 og frem er det mest eksakte. Udrustningspræmie pr. skib i helstaten er defineret¹⁵⁵. Dette er ligeledes tilfældet med Grønlandske Handels skibe fra 1781. Nyordningen pr. 1. maj 1781 medførte blandt andet, at Grønlandske Handel begyndte at føre en form for driftsregnskab pr. skib¹⁵⁶. Assurancepræmier dækkende skibenes sejlads er ligeledes blevet benyttet for at konstatere, om skibet er blevet benyttet til anden fart end hvalfangst. I de mange tilfælde, hvor skibe inden for et år er blevet benyttet til både hvalfangst og fragt, er de medtaget som hvalfangere¹⁵⁷. For Slesvig-Holstens vedkommende er der dels benyttet præmieprotokoller, dels Oesau¹⁵⁸ skibslister, der er krydskontrolleret med det øvrige materiale. I de tilfælde, hvor kontrol har været muligt, er der ikke fundet nogen uoverensstemmelse med Oesaus lister. Herudover er der kontrolleret varetilgang pr. skib til tranbrænderiet på Christianshavn i perioden frem til 1781¹⁵⁹. Dette har haft stor betydning for især årene 1777 og 1779, hvor assurancen pr. skib i Grønlandske Handels regnskab ikke har været entydigt defineret ud fra bestemmelsessted. Der har været enkelte tvivlstilfælde, der er blevet afgjort ud fra

¹⁵³ Feldbæk (1997) s. 74 opgiver, at der i 1779 var 111 skibe fra helstaten på fangstfelterne. Der har ikke kunne findes noget belæg for denne påstand.

¹⁵⁴ F.eks. de to skibe kaldet Schimmelmänn, det ene Baron, det andet Skatmester. Et andet eksempel fra Gads tællinger: Kronprinsens Haab er ikke det samme skib som Prins Frederiks Haab.

¹⁵⁵ RA, Finanskassedirektionen, Ekstrakter ang. præmier for hval- og robbefangst under Grønland etc.

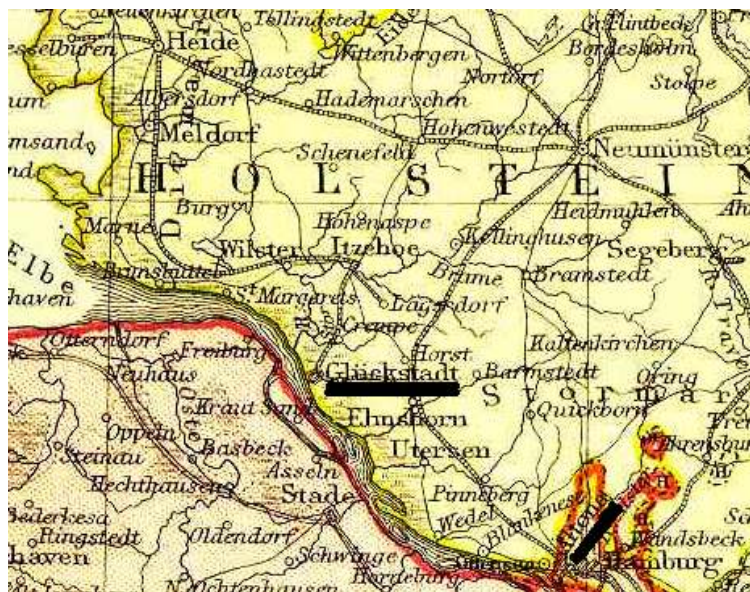
¹⁵⁶ RA, Grønlandske Handel, Regnskabsvæsen, Hovedbøger.

¹⁵⁷ I den florissante periode gik mange af skibene med fragt til Vestindien efter sommerfangsten ved Spitsbergen.

¹⁵⁸ Oesau (1937).

¹⁵⁹ RA, Grønlandske Handel, Retourvare og Material Regnskaber 1775 – 1781.

logbøger¹⁶⁰. For enkelte år er der ligeledes blevet foretaget en krydskontrol, når muligheden har foreligget¹⁶¹. Formålet med dette sidste arbejde har først og fremmest været, om muligt at kunne konstatere hvalfangstaktivitet, der måtte ligge uden for de traditionelle rederkredse før 1784.



I alt 13 skibe i 1771

1771
Slesvig-Holsten
*Altona(12 skibe)*¹⁶²
 De Vrijhijt
 De Sophia Licia
 De Fortuna Galij
 Linde Rust
 De Cathr. Margretha
 De Nieuwe Verbond
 Prinz Carl
 Christian VII
 De Carolina Mathilde
 De Nicolaus
 De Jff. Elisabeth
 De Jff. Margretha
Glückstadt
 Friederica Sophia

Illustration 4. Glückstadt og Altona er beliggende ved Elben. Geografisk en del af det område, der traditionelt i mere end et århundrede før 1775 havde drevet hvalfangst ved Spitsbergen.

1772

Slesvig-Holsten
Altona(6 skibe)
 De Sohia Lucia
 De Nicolaus
 De Fortuna Galij
 De Cathr. Margretha
 De Vrijhijt
 Christian VII

Glückstadt(3 skibe)
 Friederica Sophia
 Anna Catharina
 Juff. Christina

I alt 9 skibe i 1772

1773

Slesvig-Holsten
Altona(7 skibe)
 Linde Rust
 De Nicolaus
 De Fortuna Galij
 De Cathr. Margretha
 De Vrijhijt
 Christian VII
 De Stadt Wellv.

Glückstadt(3 skibe)
 Friederica Sophia
 Anna Catharina
 Juff. Christina

I alt 10 skibe i 1773

¹⁶⁰ RA, Grønlandske Handel, Skibsjournaler 1785 – 1787.

¹⁶¹ RA, Kommercekollegiet, 1. Tabeller over skibsfarten og hjemmehørende fartøjer i Danmark, Norge og Hertugdømmerne, 2. Fortegnelse over de fra København farende koffardiskibe.

¹⁶² Bemærk hvor mange af Altonas skibe, der omkring 1770 havde hollandske navne. En kraftig indikation på en hollandsk tilstedeværelse blandt rederne.

1773

Slesvig-Holsten
Altona(6 skibe)
 Linde Rust
 De Nicolaus
 De Fortuna Galij
 De Vrijhijt
 Christian VII
 De Stadt Wellv.
Glückstadt(3 skibe)
 Friederica Sophia
 Anna Catharina
 Juff. Christina

I alt 9 skibe i 1774**1776**

Slesvig-Holsten
Altona(5 skibe)
 De Nicolaus
 De Fortuna Galij
 De Vrijhijt
 Christian VII
 De Stadt Wellv.
Glückstadt(3 skibe)
 Friederica Sophia
 Anna Catharina
 Juff. Christina

*Grønlandske Handel*¹⁶³ (16 skibe)

Bernstorff
 Eichsted
 Godthaab
 Holsteinsborg
 Island
 Kongens Gave
 Kongenshaab
 Krag Juul Wind
 Lovisenborg
 Mariakirke
 Sankt Croix
 Sankt Peter
 Schack Rathlau
 Schimmelmänn, Skatmester
 Strat Davis
 Taasinge Slot

I alt 24 skibe i 1776**1777****1775**

Slesvig-Holsten
Altona(6 skibe)
 Linde Rust
 De Nicolaus
 De Fortuna Galij
 De Vrijhijt
 Christian VII
 De Stadt Wellv.
Glückstadt(3 skibe)
 Friederica Sophia
 Anna Catharina
 Juff. Christina

I alt 9 skibe i 1775**1777**

Slesvig-Holsten
Altona(5 skibe)
 De Nicolaus
 De Fortuna Galij
 De Vrijhijt
 Christian VII
 De Stadt Wellv.
Glückstadt(3 skibe)
 Friederica Sophia
 Anna Catharina
 Juff. Christina

*Grønlandske Handel*¹⁶⁴ (10 skibe)

Bernstorff
 Eichsted
 Gregers Juul
 Guldberg
 Holsteinsborg
 Kongenshaab
 Krag Juul Wind
 Schack Rathlau
 Schack
 Schimmelmänn, Skatmester

I alt 18 skibe i 1777**1779**

¹⁶³ Året 1776 er for Grønlandske Handels vedkommende det vanskeligste år at få et præcist billede af. Ovenstående 16 skibe blev, ifølge Grønlandske Handels hovedbog, udrustet til hvalfangst, hvoraf 8 skulle gå til Davis Strædet og 8 til Spitsbergen. Returregnskabet for 1776 er ikke specificeret pr. skib, hvorfor antallet ikke har kunnet verificeres.

¹⁶⁴ Grønlandske Handel ejede i 1777 25 skibe. Tallet 10 er baseret på returvareregnskabet. Den store difference skyldes blandt andet, at mange af skibene tilgik Grønlandske Handel som nybygninger.

Slesvig-Holsten

Altona(4 skibe)

De Nicolaus
De Fortuna Galij
Christian VII
De Stadt Wellv.

Glückstadt(3 skibe)

Friederica Sophia
Anna Catharina
Juff. Christina

Grønlandske Handel¹⁶⁵(19 skibe)

Bernstorff
Christianshaab
Disko
Frederikshaab
Godthaab
Gregers Juul
Guldborg
Holsteinsborg
Huth
Kongens Gave
Kongenshaab
Krag Juul Wind
Prins Frederiks Haab
Kronprinsens Haab
Prætorius
Schack Rathlau
Steeman
Thott
Umanak

I alt 26 skibe i 1778

1780

Slesvig-Holsten

Altona(1 skib)

De Nicolaus
Glückstadt(3 skibe)
Friederica Sophia
Anna Catharina
Sankt Peter

Grønlandske Handel¹⁶⁸(5 skibe)

Frederikshaab
Huth, General
Krag Juul Wind
Nepisene
Schimmelman, Baron

Slesvig-Holsten

Altona(1 skib)

De Nicolaus

Glückstadt(3 skibe)

Friederica Sophia
Anna Catharina
Juff. Christina

Grønlandske Handel¹⁶⁶(15 skibe)

Bernstorff
Disko
Frederikshaab
Guldborg
Huth
Julianehaab
Krag Juul Wind
Prins Frederiks Haab
Kronprinsens Haab
Nepisene¹⁶⁷
Prætorius
Scheel, Grev
Stampe
Steeman, Konferensraad
Sukkertoppen

I alt 19 skibe i 1779

1781

Slesvig-Holsten

Altona(1 skib)

De Nicolaus
Glückstadt(3 skibe)
Friederica Sophia
Anna Catharina
Sankt Peter

Grønlandske Handel¹⁶⁹(13 skibe)

Disko
Eichsted
Frederikshaab
Godthaab
Kongens Gave
Krag Juul Wind
Kronprinsens Haab

¹⁶⁵ Grønlandske Handel ejede dette år 27 skibe.

¹⁶⁶ Grønlandske Handel ejede dette år 30 skibe.

¹⁶⁷ Norman s. 44: *Af disse skibe afgik "Nepesine (77 læster) med ordre om at forsøge hvalfangst under Brasiliens kyst og videre ned til 50° S. Br. Efter 12½ måned returnerede det med et udbytte på 2 ¾ kvarteller hvaltran og 1033 ¾ kvarteller spermacetolie. Direktionen opgav herefter al hvalfangst uden for Nordatlanten".*

¹⁶⁸ Grønlandske Handel ejede dette år 23 skibe.

¹⁶⁹ 30. april 1781 ejede Grønlandske Handel 17 skibe, der blev overgivet den nye organisation.

Nepisene
Prætorius
Rittenbenk
Schack Rathlau
Sukkertoppen
Umanak

I alt 9 skibe i 1780

1781

Slesvig-Holsten
Altona(1 skib)
De Nicolaus
Glückstadt(3 skibe)
Friederica Sophia
Anna Catharina
Sankt Peter
Grønlandske Handel (3 skibe)
Frederikshaab
Rittenbenk
Sukkertoppen

I alt 7 skibe i 1782

1784

Slesvig-Holsten
Altona(2 skibe)
De Nicolaus
Johanna Catharina

Glückstadt(4 skibe)
Anna Catharina
Sankt Peter
De Endracht (Einigkeit)
Ukendt navn (3 masters)

*Grønlandske Handel*¹⁷² (11 skibe)
Disko
Eichsted
Frederikshaab
Godthaab
Julianehaab
Krag Juul Wind
Nepisene

I alt 17 skibe i 1781

1783

Slesvig-Holsten
Altona(1 skib)
De Nicolaus
Glückstadt(2 skibe)
Anna Catharina
Sankt Peter

*Grønlandske Handel*¹⁷⁰ (5 skibe)
Disko
Godthaab
Nepisene
Prætorius
Sukkertoppen
Ribe (1 skib)
Sophie Carolina¹⁷¹

i alt 9 skibe i 1783

1785

Slesvig-Holsten
Altona (4 skibe)
De Nicolaus
Johanna Catharina
Sähler, Kanalkompagniet
v. Aspern
Glückstadt(6 skibe)
Anna Catharina
Sankt Peter
De Endracht (Einigkeit)
De Flora
Indfødsretten
Fortuna
*Grønlandske Handel*¹⁷³ (10 skibe)
Disko
Eichsted
Frederikshaab
Godthaab
Julianehaab
Krag Juul Wind
Nepisene

¹⁷⁰ Nepisene, Disko og Sukkertoppen i Davis Strædet afsejlede sidst i 1782.

¹⁷¹ Ifølge Carl Pontoppidan (1785) havde Købmand Bahr i Ribe i ”et par år” besejlet Spitsbergen.

¹⁷² Fra 1784 og frem alene i farvandene omkring Spitsbergen.

¹⁷³ Grønlandske Handel havde endvidere et mindre skib Taasinge Slot, der frem til 1788 tjente som logi og hjælpeskib for de ”stationære” hvalfanger i Grønland.

Prætorius
Rittenbenk
Schack Ratlau
Umanak¹⁷⁴
Ribe (1 skib)
Sophie Carolina

I alt 18 skibe i 1784

1785

Slesvig-Holsten
Altona(5 skibe)
De Nicolaus
De Johanna Catharina
Sähler, Kanalkompagniet
De v. Aspern
De Stadt Altona, Kanalkompagniet

Glückstadt(7 skibe)

Anna Catharina
Sankt Peter
De Endracht (Einigkeit)
De Flora
v. Lowsow
Indfødsretten
Fortuna

Grønlandske Handel (10 skibe)

Disko
Eichsted
Frederikshaab
Godthaab
Julianehaab
Krag Juul Wind
Nepisene
Prætorius
Rittenbenk
Schack Ratlau

København i øvrigt (5 skibe)

Guldborg, Østersø-G. Kompagni
Scheel, Østersø-G. Kompagni
Sankt Thomas, Østersø-G. Kompagni
Sankt Johannes
Enigheden

Ribe (2 skibe)

Sophia Carolina
Dorothea Catharina

Prætorius
Rittenbenk
Schack Ratlau
København i øvrigt (2 skibe)
Guldborg, Østersø-G. Kompagni
Scheel, Østersø-G. Kompagni
Ribe (1 skib)
Sophie Carolina
Norge, Bergen (2 skibe)
Redernes Velfart
Stad Bergen

I alt 25 skibe i 1785

1787

Slesvig-Holsten

Altona(7 skibe)

De Nicolaus
De Johanna Catharina
Christian VII
De v. Aspern
Ferdinand e Victoria
Juliana Maria
De Stadt Altona, Kanalkompagniet

Glückstadt(8 skibe)

Anna Catharina
Sankt Peter
De Endracht (Einigkeit)
De Flora
v. Lowsow
Indfødsretten
Fortuna
De Juff. Lucia

Grønlandske Handel (14 skibe)

Disko
Eichsted
Frederikshaab
Godthaab
Jakobshavn
Julianehaab
Krag Juul Wind
Nepisene
Prætorius
Prøven

Rittenbenk

Schack Ratlau
Sankt Johannes¹⁷⁵
Enigheden¹⁷⁶

København i øvrigt (4 skibe)

Guldborg, Østersø-G. Kompagni
Scheel, Østersø-G. Kompagni
Sankt Thomas, Østersø-G. Kompagni
Schimmelmänn, Grev, Østersø-G. Kompagni

¹⁷⁴ Forlist 1784.

¹⁷⁵ 4. parts skib (1787 – 1788). Listet under Grønlandske Handel idet kompagniet kontrollerede skibene disse to år.

¹⁷⁶ Ditto.

Norge, Bergen (2 skibe)

Redernes Velfart
Stad Bergen

Ribe (2 skibe)

Sophia Carolina
Dorothea Catharina

Norge, Bergen (2 skibe)

Redernes Velfart
Redernes Velfaren

I alt 31 skibe i 1786

I alt 37 skibe i 1787

1788

1789

Slesvig-Holsten

Altona(9 skibe)

De Nicolaus
De Johanna Catharina
Christian VII
De v. Aspern
Ferdinand e Victoria
Juliana Maria
De Stadt Altona, Kanalkompagniet
Steman, Kanalkompagniet
De Elve, Kanalkompagniet

Glückstadt(8 skibe)

Anna Catharina
Sankt Peter¹⁷⁷
De Endracht (Einigkeit)
De Flora
v. Lowsow
Indfødsretten
Fortuna
De Juff. Lucia

Grønlandske Handel (14 skibe)

Disko
Eichsted
Frederikshaab
Godthaab
Jakobshavn
Julianehaab
Krag Juul Wind
Nepisene
Prætorius
Prøven
Rittenbenk
Schack Ratlau
Sankt Johannes
Enigheden

København i øvrigt (4 skibe)

Guldberg, Østersø-G. Kompagni
Scheel, Østersø-G. Kompagni
Sankt Thomas, Østersø-G. Kompagni
Schimmelmänn, Grev, Østersø-G. K.

Ribe (2 skibe)

Sophia Carolina

Slesvig-Holsten

Altona(9 skibe)

De Nicolaus
De Johanna Catharina
Christian VII
De v. Aspern
Groenlandia
Juliana Maria
De Stadt Altona, Kanalkompagniet
Steman, Kanalkompagniet
De Elve, Kanalkompagniet

Glückstadt(8 skibe)

Anna Catharina
De Kroon Prinz Friederich
De Endracht (Einigkeit)
De Flora
v. Lowsow
Indfødsretten
Fortuna
De Juff. Lucia

Flensborg (2 skibe)

Disko
Kongens Gave

København (2skibe)

Sankt Johannes
Enigheden

Ribe (2 skibe)

Sophia Carolina
Dorothea Catharina

Norge, Bergen (3 skibe)

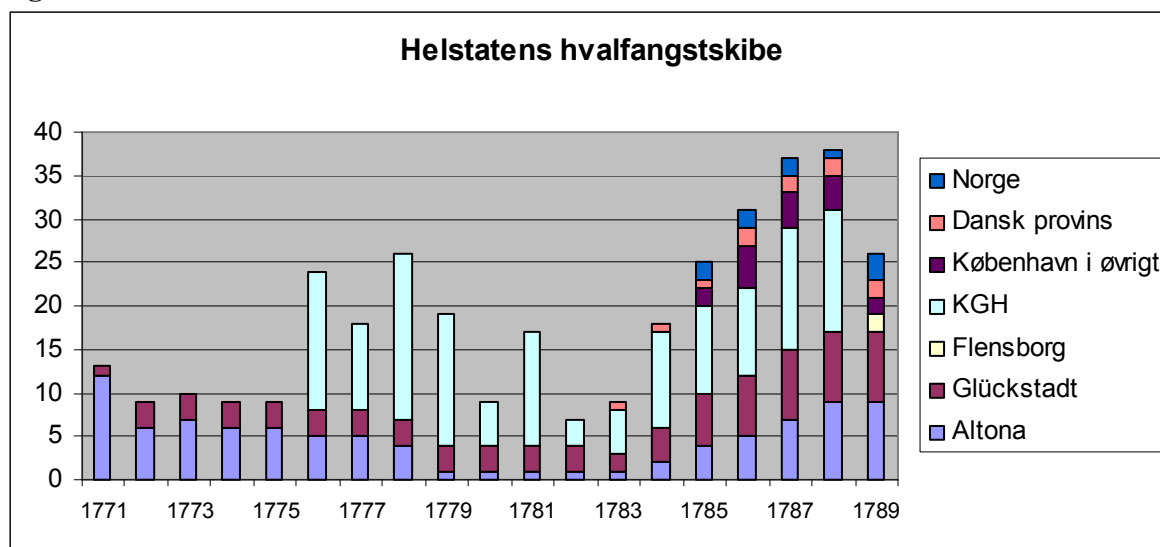
Redernes Velfaren
De fem Venner
Fru Karen

¹⁷⁷ Forlist 1788.

I alt 38 skibe i 1788

I alt 26 skibe i 1789

Figur 8.



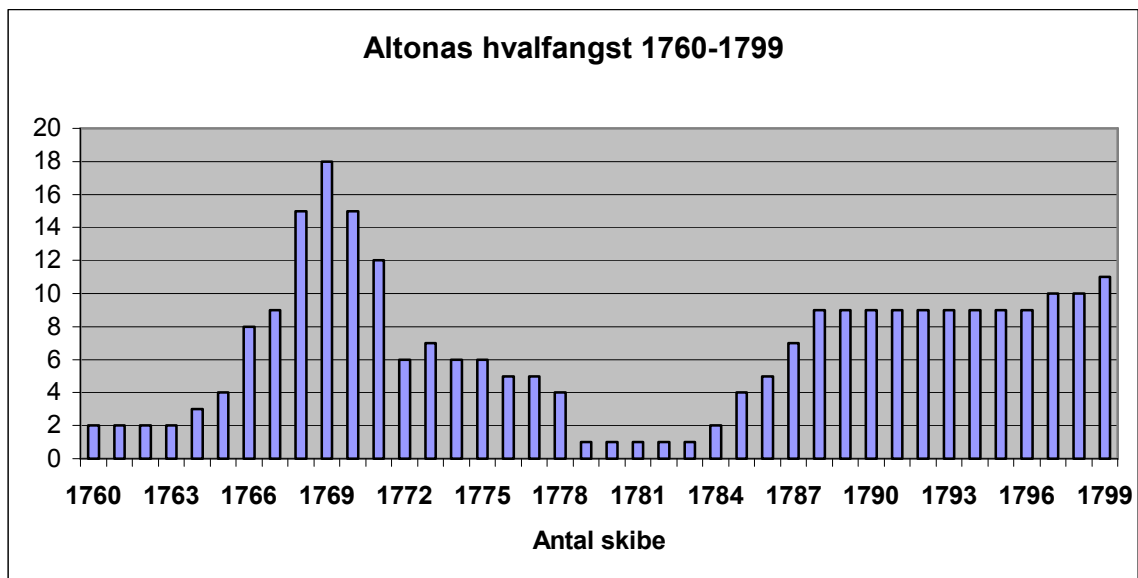
Figur 8 giver et grafisk indtryk af den samlede indsats af hvalfangstindustrien i helstaten i perioden 1771 til 1789. Frem til 1776 udgik al hvalfangst i helstaten fra Slesvig-Holsten, finansieret af private redere. Oprettelsen af Grønlandske Handel i 1776 ændrer dette billede, og der opstod en asymmetrisk geografisk udvikling. Antallet af skibe fra Altona er konstant faldende frem til 1784. Grafen demonstrerer overbevisende Grønlandske Handels satsninger og skuffelser. Det er tydeligt at se, at den sidste satsning sker i 1781, hvor Grønlandske Handel er blevet lagt ind under en ny organisationsparaply med Guldberg som øverst ansvarlig. Fra 1784 ses en geografisk mere symmetrisk udbygning af hvalfangerflåden med stigning i antallet af skibe år for år frem til 1788, hvor flåden opnår dens maksimumstørrelse med et samlet antal på 38 skibe. I 1789, hvor Grønlandske Handel har solgt alle deres hvalfangerskibe, og Østersøisk-guinesisk Handelsselskab har stoppet deres aktiviteter, er Slesvig-Holsten igen center for helstatens hvalfangst.

Hvalfangst fra Slesvig-Holsten

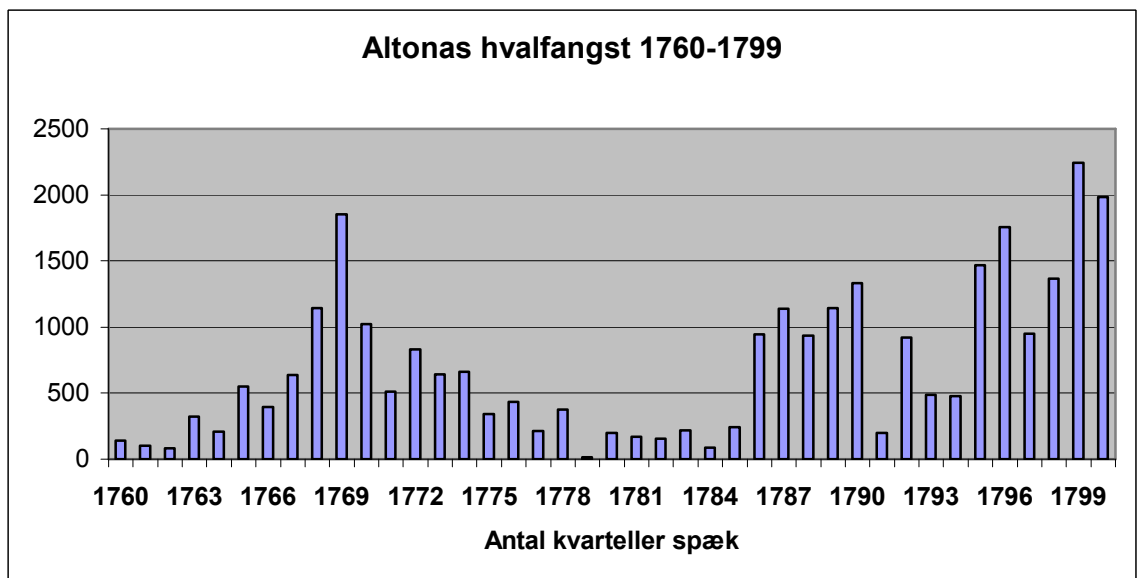
Fra helstatens område findes ikke et talmateriale af samme kvalitet som det hollandske. Dog blev der i Altona i perioden 1722 – 1801 registreret et antal udsendte hvalfangerskibe samt det antal kvarteller spæk disse hjembragte¹⁷⁸. Figurene omfatter foruden den undersøgte periode også decenniet før og efter til belysning af udviklingen. Ved at foretage en simpel division af antallet af kvarteller spæk med antallet af skibe, kan der med figur 11 gives en klar indikation af skibenes produktivitet.

Figur 9.

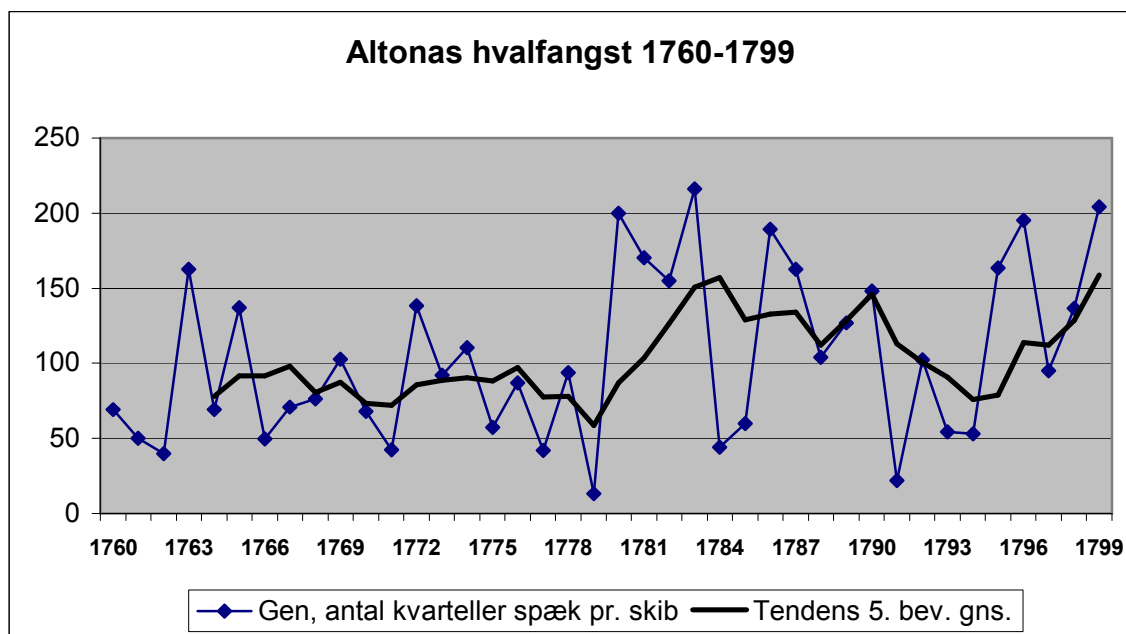
¹⁷⁸ Oesau s. 35 ff.



Figur 10.



Figur 11.



Gennem 1770'erne ses den samme udvikling som i Holland. En faldende totalfangst, der blev kompenseret gennem en reduktion af flåden, således at fangstgennemsnittet pr. skib og dermed rentabiliteten pr. skib kunne bevares. Årene 1779 til 1785 er derimod atypiske, sandsynligvis fordi populationen er for lille (1 skib).

Fangstresultater fra Den Kongelige Grønlandske Handel

Også hos Grønlandske Handel blev der ført regnskab med fangsten¹⁷⁹. Regnskabet er i modsætning til ovenstående opgørelser ikke ført i kvarteller spæk, men derimod i tønder tran af 120 potter¹⁸⁰, det vil sige, efter at brændingen var fortaget. Fra 1776 skelnes mellem 3 oprindelsesformer, nemlig sæltran generelt, hvaltran fra skibene og hvaltran fra det kystfiskeri, der blev udført af de udsendte hvalfangere og den indfødte befolkning. Sæltranen kom fortrinsvis fra kolonierne.

Bemærk først i figur 12 den totale tilgang af tran efter 1788, det vil sige efter at skibene var solgt. Det er bemærkelsesværdigt, at den samlede produktion af tran¹⁸¹ i 1790 er på samme niveau som i 1778, hvor 19 skibe blev sendt på hvalfangst. Udviklingen af koloniernes kystfiskeri blev, trods en besværlig start, en absolut succes. Fremgangen er markant. De næsten 3.000 tønder tran i 1789 og de efterfølgende år repræsenterer, se nedenfor, en fangst på mere end 1.500 kvarteller spæk, altså hvad 15 skibe med middelfangst ville indbringe. Dette er et forhold, der ikke må glemmes ved opgørelsen af den danske hvalfangst ved periodens udgang.

For at sammenligne fangsten fra Grønlandske Handel med det øvrige materiale er det nødvendigt at omregne tilgangen af tran til en fiktiv tilgang af spæk. En kvartel er 232,8 liter, og en tønde er 116,1 liter. Den ukendte faktor er afgangens af grever. Der opereres i litteraturen med fra næsten ingen

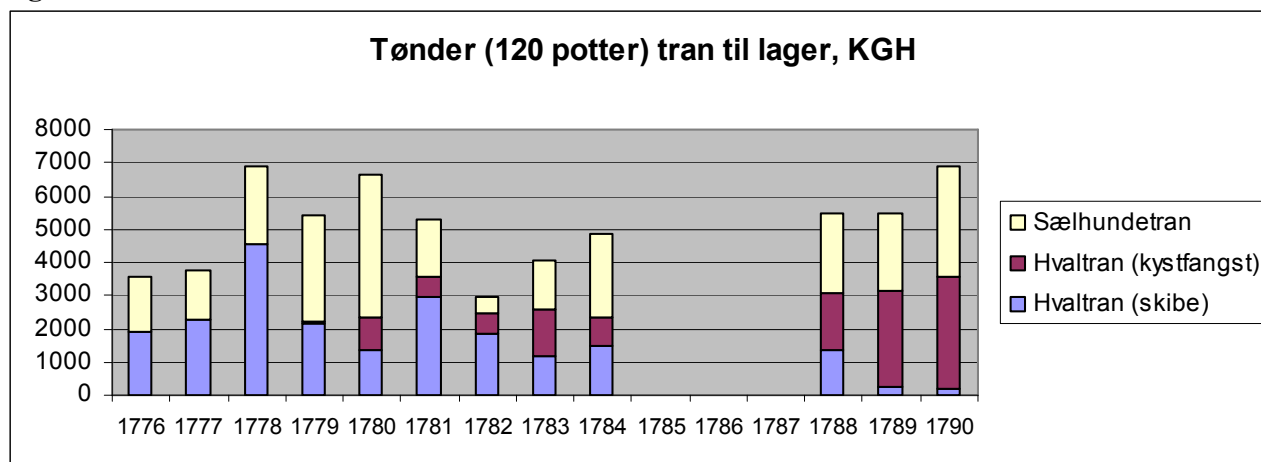
¹⁷⁹ RA, Retourvare og Material Regnskaber 1775 ff, lakune 1785 – 1787.

¹⁸⁰ 1 pot = 0,9681204 liter.

¹⁸¹ Salgsprisen på sæltran var på samme niveau som hvaltran, mellem 14 og 17 rd. pr. tønde.

afgang¹⁸² til en afgang på 20 %¹⁸³ ved brændingen af spæk til tran. I den næstfølgende opstilling (figur 13) er beregnet 5 % afgang af grever.

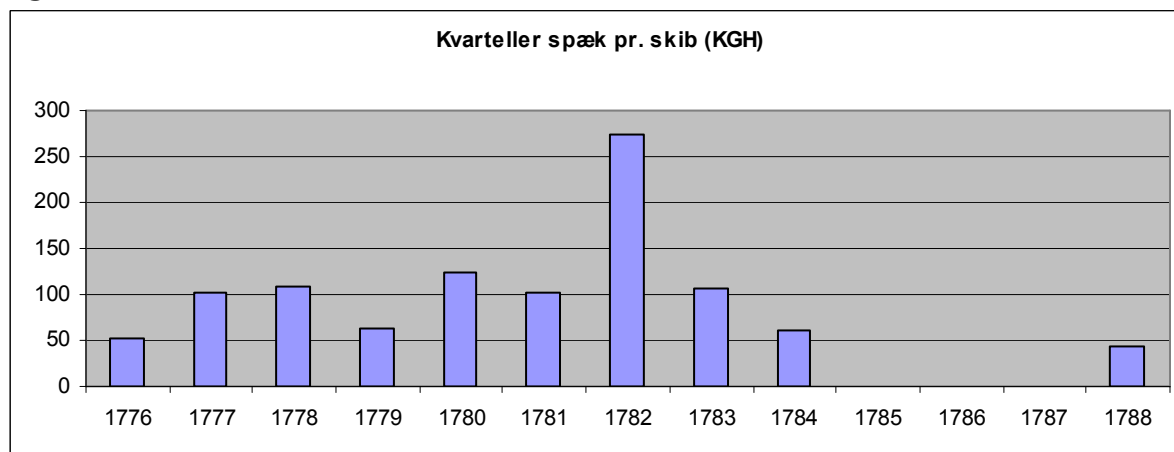
Figur 12.



Data mangler fra 1785 – 1787.

Ved at sammenligne figur 13 med de gennemsnitlige hollandske fangstresultater i figur 5 ses, at der er en rimelig stor overensstemmelse mellem Grønlandske Handels resultat og de hollandske tal fra fiskeriet ved Spitsbergen. Hvis der ses bort fra det særdeles gode resultat i 1782, hvor der praktisk taget ikke var nogen hvalfangerskibe i Nordatlanten, er Grønlandske Handels resultat pr. skib kun en anelse ringere end de hollandske. Dette forhold kan endog forklares ved, at beregningen opererer med en for lille fiktiv afgang af grever. Ved en afgang på mellem 10 – 15 % ses et resultat på linie med det hollandske.

Figur 13.



Den umiddelbare konklusion er, at kommandørerne på Grønlandske Handels skibe ikke har været bedre eller dårligere i hvaljagten end deres kolleger på de hollandske skibe. Perioden frem til midten af 1780'erne ses en markant nedgang i antallet af skibe fra samtlige nationer, hvilket indikerer, at rentabiliteten generelt set har været dårlig i hvalfangstindustrien. Fra 1784 og frem ses en tilgang af danske skibe til hvalfangstindustrien og en stabilisering af den hollandske flåde. Dette skyldtes, jf. figur 11 og 5, at fangsten pr. skib var svagt stigende. Det rejser naturligvis spørgsmålet om, hvor stor

¹⁸² Pontoppidan (1785).

¹⁸³ Oesau (1936).

en fangst der var krævet for at få rentabilitet, samt hvilke andre forhold der kunne have indflydelse på økonomien. Skyldtes den danske tilgang af skibe fra 1784 alene fangstpræmierne, eller var disse for beskedne til at have en afgørende rolle?

Skibenes rentabilitet

Svaret på dette kan desværre ikke hentes i Grønlandske Handels¹⁸⁴ skibsregnskaber, idet disse er for summariske og mangelfulde. Dog ses det, at man i hele perioden hos Grønlandske Handel har beregnet kapitalforrentning, afskrivninger samt forsikring ud fra den oprindelige nybygningspris (inkl. flet) på mellem 20.000 og 30.000 rd. Et forhold jeg vil vende tilbage til. Den mest specifikke opgørelse over et skibs rentabilitet fås fra Pontoppidans¹⁸⁵ budget, selv om det på indtægtsiden er særdeles optimistisk. Budgettet er hos Pontoppidan opstillet efter datidens normer. For at gøre tallene mere overskuelige er de nedenfor angivet i en nutidig opstilling:

Indtægter

300 kvarteller spæk, hvilket giver 600 tønder tran a 17rd. ¹⁸⁶	10200	
Barder, ben m.m.	4344	
Præmie i følge. 13/10 1784 (skib 120 læster)	1800	
<i>ialt</i>		16344

Udgifter

Produktionsomkostninger

Råvareforarbejdning, brænding og rengøring af barder	938	
Forsikring af skib og flet	1050	
Forhyringsomkostninger	146	
Håndpenge	1225	
Fiske- og partpenge	1195	
Afmønstringsdusør	50	
Proviant	842	
Reserveproviant	842	
Fritagelse for konsumtionsskat og told	-181	1503
Inventar, årlige udgifter		353
Sejlmager		107
Reparationsarbejde		95
Medicin		12
Lods		25
Pakhus & kontorer		433
Kølhaling & vintervedligeholdelse	150	7282

Driftsresultat 9062

Afskrivninger mm, pr. år

Skib, anskaffelse 10000 rd.	960	
Flet, anskaffelse 5110 rd.	410	1370

Kapitalforrentning

Skib, 4 % af 10000	400	
Flet, 4 % af 5000	200	600

Nettoresultat 7092

¹⁸⁴ RA, Grønlandske Handel, 5. Regnskabsvæsen: Hovedbøger (1776 – 1899).

¹⁸⁵ Pontoppidan (1985) s. 22ff. Ovenstående eksempel er omformet efter nutidige principper.

¹⁸⁶ Bemærk at Pontoppidan ikke har beregnet afgang til grever.

Ved sammenligning, med hvad Grønlandske Handel og de øvrige skibe havde af fangst i perioden, er der naturligvis en endog meget optimistisk vurdering af indtægtsmulighederne. En normalfangst var, som det fremgår af ovenstående grafer, typisk en tredjedel af ovenstående. Til gengæld er praksisen med at beregne en fiktiv kapitalforrentning¹⁸⁷ af den til enhver tid oprindelige indskudte kapital, en omkostning, der bør fragås. Herudover nævner Pontoppidan selv de variable omkostninger, der ville blive reduceret, såfremt fangsten var mindre. Her tænkes der først og fremmest på fiske- og partpenge samt forarbejdningen af råvarerne. Der kunne også spares på den ekstra proviant, og en kølhaling var ikke nødvendig hvert år. Pontoppidan peger også på muligheden for ekstra indtjening på fragt uden for fangstsæsonen. Et langt mere realistisk budget ville have følgende udseende:

Indtægter

100 kvarteller spæk		3400
Barder, ben m.m.		1448
Præmier i følge 13/10 1784 (skib 120 læster)		1800
<i>I alt</i>		6648

Udgifter

Produktionsomkostninger

Råvareforarbejdning, brænding og rengøring af barder		313
Forsikring af skib og flet		1050
Forhyringsomkostninger		146
Håndpenge		1225
Fiske- og partpenge		398
Afmønstringsdusør		50
Proviant	842	
Fritagelse for konsumtionsskat og told	-181	661
Inventar, årlige udgifter		353
Sejlmager		107
Reparationsarbejde		95
Medicin		12
Lods		25
Pakhus & kontorer		433
Kølhaling & vintervedligeholdelse		75
		4943
<i>Driftsresultat</i>		1705

Afskrivninger mm, pr. år

Skib, anskaffelse 10.000 rd.		960
Flet, anskaffelse 5110 (alt udstyr til fangst og oplagring)		410
		1370

Nettoresultat

335

Selv med en mulighed for en ekstra indtjening på skibet uden for sæsonen er det tydeligt, at tre forhold har haft en afgørende indflydelse på rentabiliteten. Fangstpræmierne fra staten, ”Pakhus & kontorer” samt ikke mindst investeringen i skib og flet, der påvirker både forsikringspræmie og afskrivningerne. Dette har i høj grad påvirket driftsresultaterne pr. skib hos Grønlandske Handel. Den stædige

¹⁸⁷ Fra et moderne synspunkt er det et ret besynderligt regnskabsprincip. Altså at man garanterer en forrentning af den indskudte kapital som en del af det egentlige driftsresultat. Dette princip er dog benyttet i samtlige de af mig kontrollerede regnskaber fra perioden.

fastholdelse af de oprindelige investeringers størrelse, til trods for, at disse reelt var tabt, er en stor del af forklaringen på skibsregnskaberne fra 1785 til 1788¹⁸⁸, der typisk lå på et driftsresultat mellem plus 1.000 rd. og minus 3.000 rd. Salget af Grønlandske Handels skibe i 1789 understreger prisniveauet på skibe i efterkrigsårene. De blev alle solgt til en pris på mellem 7.000 og 14.000 rd. *inkl. flot*¹⁸⁹. De private redere, der efter 1785 begyndte med hvalfangsten, har ikke opereret med store investeringer. Skibene fandtes, var ledige og regnskabsmæssigt skulle de afskrives, uanset om de lå i havn, eller blev brugt til hvalfangst. Dette var også tilfældet for skibene fra kompagnierne, der i 1784 direkte opfordredes til at benytte ledige skibe til hvalfangst. Præmiepengene fra staten har derfor *lige netop dækket det afgørende økonomiske risikomoment ved fangsten*. Det er for mig åbenbart, at en lignende beregning må have dannet basis for statens fastsættelse af fangstpræmiens størrelse.

Det kan derfor konkluderes, at fremgangen for den danske hvalfangerflåde efter 1784 skyldes tre forhold. En svag, men stabil stigning af fangsten pr. skib, en international afmatning i fragtmarkedet samt en præmieordning, der om ikke fjernede den økonomiske risiko, så afgørende minimerede den.

Hvalbestandens fluktuation

Den umiddelbare forklaring på nedgangen i hvalfangsten i den 2. halvdel af det 18. århundrede, og derfor den mest brugte er, at bestanden af hvaler i især Davis Strædet faldt drastisk på grund af den intensive fangst. Christian Vibe¹⁹⁰ mener dog, at nedgangen i hvalfangsten ikke udelukkende skyldes den store fangst i perioden 1765 til 1775, altså at det skulle skyldes en rovdrift på grønlandshvalen. Ved at sammenligne mængden af drivis ved Island 1600 til 1910 med antallet af udsendte hvalfangerskibe fra Holland og England¹⁹¹ er der en klar indikation af, at mængden af is i Arktis spillede en afgørende rolle for populationen af hvaler i Davis Strædet. I perioder med megen is bliver grønlandshvalen forhindret i at søge dens naturlige fødesteder mod nord. Isen gør, at hvalerne bliver tvunget til gennem længere tid at opholde sig på begrænsede områder i Davis Strædet, hvilket forlænger fangstsæsonen. Et andet forhold er, at hvalerne på grund af de store ismængder og de få fødeområder i det sydlige Davis Stræde bliver tvunget til at samles i store flokke, hvilket igen muliggør, at de lettere bliver opdaget og fanget.

To perioder med kun lidt isdække skiller sig markant ud fra de øvrige i undersøgelsen. Netop perioden fra 1770 til 1780 (samt 1845 til 1850) viser den mindste mængde is i hele det statistiske materiale. Fra 1760'erne falder ismængden konstant og nærmest dramatisk, for i 1776-1778 at nå et absolut lavpunkt. Fra begyndelsen af 1780'erne stiger ismængden igen for at nå sin højeste udbredelse mellem 1783 og 1790. Vibe fastslår, at påvirkningen af strømforhold, drivis og fødeproduktionen i de arktiske farvande har haft en afgørende indflydelse på grønlandshvalens vandringer. Når de ydre forhold ændrede sig, måtte hvalerne reagere. Drivisens gradvise udbredelse længere og længere sydpå ville som sagt bevirke, at biosystemet i hvalernes bedste fødeområder blev ødelagt og dermed tvang hvalerne sydpå i Davis Strædet og derved gjorde dem til et lettere bytte for hvalfangerne. Når det modsatte var tilfældet, som for eksempel perioden 1770 til 1780, ville hvalerne hurtigt gå langt længere nordpå og sprede sig over et langt større areal. Dermed blev hvalfangsten afgørende vanskeliggjort. I perioder med en særlig ringe mængde is ville hvalerne søge helt op i Baffinbugten og gå ind i det nordcanadiske arkipelag og i farvandene omkring Thule.

¹⁸⁸ RA, Grønlandske Handel, 5. Regnskabsvæsen: Hovedbøger (1776 – 1899).

¹⁸⁹ Samme.

¹⁹⁰ Vibe, s. 88 – 99.

¹⁹¹ Mængden af hvaler fanget af engelske skibe er ikke tilgængelig i samme forhold som de hollandske, hvorfor Vibe har valgt at foretage en analyse baseret på antal skibe.

Hvalfangerprojektet, der blev igangsat af Guldberg og Schimmelmann i 1775, falder præcis sammen med den periode i det 18. århundrede, hvor isdækket var mindst, og hvor grønlandshvalen derfor var forsvundet fra grønlandskysten i Davis Strædet og havde søgt nordpå.

Kilder og litteratur

Utrykte kilder

Rigsarkivet:

Den administrerende direktion for den kgl. Grønlandske handel 1774 – ca. 1908
(Folioreg. 140, s. 17ff., folioreg. 189 og 189a)

1. Korrespondanceprotokoller m.m.:
Referat- og resolutionsprotokoller 1774 – 1880 (Pro. A 1775- Okt 1776 s. 1-12) samt 1774- 75, s. 267 ff under 14/4 1775.
Referat- og resolutionsprotokoller for breve fra Grønland (1776 – 1784)
Ekstrakter (med resolutioner) af breve fra Grønland (1783 – 1819)
5. Regnskabsvæsen: Hovedbøger (1776 – 1899)
6. Akkorder, licitationer, køb og salg: Akkordprotokoller (1775 – 1797)
Korrespondance, antegnelser, decisioner m.m. vedr. de grønlandske regnskaber (1779 – 1900)
Retourvare og Material Regnskaber 1775 ff, (lakune 1785 – 1787)
Skibsjournaler, 7710-05, 1785 – 1787

Den ekstraordinære finanskommission af 29.10.1772 (Folioreg. 237)

- Deliberationsprotokol (1772 – 1784)
- Indkomne breve fra kollegierne (1772 – 1784)
- Ekstrakter af indkomne breve med kommissionens resolutioner vedføjer (1780 – 1781)

Den overordnede direktion for den kgl. Grønlandske, islandske, finmarkske og færøske handel 1781 – 1787

- Forestillinger (1781 – 1787)
- Deliberationsprotokoller (1781 – 1787)
- Referatprotokol vedr. den grønlandske handel (1781 – 1788)

Håndskriftssamlingen, Gruppe VII. C. 6.

- Indberetningen om den Grønlandske hvalfangst 1780. Originale indberetninger fra Johan Friderich Schwabe og Bendt Olrik

Kommercekollegiets Arkiv

- Tabellariske efterretninger om skibsfartens tilstand og hjemmehørende skibe i Danmark, (1746 – 1796), 317,10

Overskattedirektionen

- 4/6 Kgl. Res., Reskr. & Ordre samt Direktionens Forestillinger 1775 – 77, læg 1775
- Korrespondance A XLI 1776, Læg Grønland Okt. –Dec.

Rentekammeret, danske afdeling:

Islandske, grønlandske og færøske sager perioden 1771 – 1848

- Kopibøger for Færøerne og Grønland (1771 – 1848)
- Koncepter (1774 – 1841)
- Journaler m. journalsager vedr. Færøerne og Grønland (1771 – 1848)
- Sager vedr. regnskabsvæsen og revision (1770 – 1848)
- Udtagne sager, Grønland (se VA XII s. 226 -228)

Finanskassedirektionen 1784 - 1816

Ekstrakter ang. præmier for hval- og robbefangsten under Grønland og for fiskeri under Island. (1785 – 1800), Nr. 660

Finanskollegiets forestillinger med derpå faldne kongelige resolutioner (1784 – 1807) 73,1

Trykte kilder og litteratur

- Bijl Mzn., A.: *De Nederlandsche convooidinst, De maritieme bescherming van koopvaardij en zeevisserij tegen piraten en oorlogsgevaar in het verleden, 1300 – 1800*, 's-Gravenhage 1951
- Bobé, Lois: *Statsminister Greve Heinrich Ernst Schimmelmann*, København 1902
- Bobé, Lois: *Hollænderne paa Grønland, Foredrag holdt i Foreningen "De danske Atlanterhavsøer" d. 24. Feb. 1915*, Særtryk, København 1916
- Bobé, Lois: *Opdagelsesrejser til Grønland 1473-1806, I: Diplomatarium Groenlandicum 1492-1814, Meddelelser om Grønland vol. 55.1*, København 1936
- Bobé, Lois: *Den grønlandske Handels og Kolonisations Historie indtil 1870, I: Diplomatarium Groenlandicum, Meddelelser om Grønland vol. 55.2*, København 1936
- Bobé, Lois: *Aktstykker og breve til Oplysning om Grønlands Besejling, I: Diplomatarium Groenlandicum, Meddelelser om Grønland vol. 55.3*, København 1936
- Brinner, Ludwig: *Die Erschließung des Nordens für den Walfischfang, Einleitung zu einer Geschichte der deutschen Grönlandfahrt, I: Hansische Geschichtsblätter, 2. hæfte, årgang 1912*, München-Leipzig 1912
- Brinner, Ludwig: *Die deutsche Grönlandfahrt, Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, I: Auftrag des Hansischen Geschichtsvereins, Bind 7*, Berlin 1913
- Bro, Henning: *Grønland; Kilder til en dansk kolonihistorie*, København 1993
- Degn, Chr.: *Heinrich Schimmelmann, I: Dansk Biografisk Leksikon*, København 1981
- Dekker, P: *De Laaatste Bloeiperiode van de Nederlandse Arctische Walvis- en Robbevangst 1761 – 1775*, Zaltbommel 1968
- Dekker, P: *Noordfriese zeelieden op 18e-eeuwse Nederlandse koop- en walvisvaarders, I: Zeewesen årgang 60, nr. 1*, 1971
- Doorman, G.: *Octrooien voor uitvindingen in de Nederlanden uit de 16^e – 18^e eeu., Met bespreking van enkele onderwerpen uit de geschiedenis der techniek*, 's-Gravenhage 1947
- Elking, Henry: *A View of the Greenland Trade and Whale-fishery*, London 1722, Reprint Whitby 1980 (Genoptrykket har fejlagtigt 1772 på omslaget)

- Eyck van Heslinga, E.S.van: *De vlag dekt de lading. De Nederlandse koopvaardij in de Vierde Engelse oorlog, I: Tijdschrift vor Zeegeschiedenis, 1:2, 1982*
- Feldbæk, Ole: *Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783, København 1971*
- Feldbæk, Ole: *Tiden 1730-1814, I: Aksel E. Christensen et al (ed): Danmarks Historie, Gyldendal Bind 4, København 1982*
- Feldbæk, Ole: *Danske Handelskompagnier 1616-1843, Oktrojer og interne Ledelsesregler, København 1986*
- Feldbæk, Ole: *Den lange fred, I: Olaf Olsen (ed): Gyldendals og Politikens Danmarkshistorie, Bind 9, København 1990*
- Feldbæk, Ole: *1720-1814: Storhandelens tid Dansk Søfartshistorie, bind 3, København, 1997*
- Feldbæk, Ole: *Danish North Atlantic Shipping, 1720-1814, I: International Journal of Maritime History, Nr. 1, Juni 1998, side 105-120*
- Gad, Finn: *Grønlands Historie I-III, København 1967-69-76*
- Gad, Finn: *4 detailkomplekser i Grønlands historie 1782-1808, København 1974*
- Gad, Finn: *Grønland, I: Politikens Danmarkshistorie, København 1984*
- Grube, G.H.F.: *Verzeichnis der zeit 1669 von Hamburg nach Grönland und der Strasse Davis zum Walfisch- und Robbenfang ausgesandten Schiffe, Hamburg 1846*
- Hansen, C.P.: *Chronik der friesischen Uthlande, Altona 1856*
- Hansen, Lorens: *Grønlandsfarerne i året 1777, Fredericia 1806, Genoptrykt Melbyhus 1977*
- Heiberg, Eduard Christie: *Hvalfangsten på Stratdavid – med en Del didhørende Underretninger, Beregninger, Oplysninger, Foreslag og Anmærkninger, København 1805*
- Jackson, Gordon: *The British whaling trade, London 1978*
- Jensen, Hans: *Ulrik Adolph Holstein I: Dansk Biografisk Leksikon, København 1936*
- Johansen, Hans Chr.: *Dansk økonomisk politik i årene efter 1784, Bd. 1: Reformår 1784 – 1788, Århus 1968*
- Johansen, Hans Chr.: *Dansk økonomisk politik i årene efter 1784, Bd. 2: Krigsfinansieringsproblemer 1789 – 1793, Århus 1980*
- Johansen, Hans Chr.: *Database, Danske, norske, slesvigske og holstenske skibes sejlads 1787, Syddansk Universitet, Center for Historie, Odense*
- Jong, Cornelis de: *Geschiedenis van de Oude Nederlandse Walvisvaart, Pretoria 1972 (bind 2 og 3: 1979)*

- Jong, Cornelis de: *A short history of old Dutch whaling*, Pretoria 1978
- Jørgensen, Harald: Ove Høegh-Guldberg, I: *Dansk Biografisk Leksikon*, København 1981
- Lidegaard, Mads: *Grønlands Historie*, København 1991
- Lindeman, Moritz: Die arktische Fischerei der deutschen Seestädte 1620 – 1868, in vergleichender Darstellung, I: Ergänzungsheft Nr. 26 zu *Petemann's Geographischen Mitteilungen*, Gotha 1869
- Lubbock, Basil: *The Arctic whalers*, Glasgow 1937, reprint 1968
- Mulvad, Søren: *Katastrofen i Ishavet 1777. Beretninger fra hval- og sælfangsten ved Grønland*, Esbjerg 2002
- Normann, C.: Hval-, Hvalros- og Sælhundefangstens Historie, I: *Tidsskrift for Søvaesen*, Ny række 1.del side 511 – 524, 2.del side 26 – 55. 249 – 253, 341 – 353, 449 – 458, 524 – 553, København 1865 & 1867
- Normann, C.: En rejse langs Grønlands Østkyst i Aaret 1777, I: *Geografisk Tidsskrift*, København 1878
- Oesau, W.: *Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbensschlag vom 17. – 19. Jahrhundert*, Glückstadt 1937
- Oesau, W.: *Hamburgs Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbensschlag vom 17. – 19. Jahrhundert*, Glückstadt 1955
- Pontoppidan, Carl: *Hval- og Robbefangsten udi Strat-Davis, ved Spitsbergen, og under Eilandet Jan Mayn samt dens vigtige Fordele etc.*, København 1785
- Pontoppidan, Carl: Betænkning om den Grønlandske Handel og dermed forbundne Hval- og Robbefangst, med Bilage, I: *Magazin for almeennyttige Bidrag til Kundskab om Indretninger og Forfatninger i de Kongelige Danske Stater*, København 1792
- Proulx, Jean-Pierre: *Whaling in the North Atlantic. From the Earliest Times to the Mid-19th Century*, Ottawa 1986
- Scoresby, W. Jun.: *An account of the Arctic regions, with a history and description of the Northern whale fishery*, Edinburgh 1820
- Starbuck, Alexander: History of the American whale-fishery from its earliest inception to the year 1876, I: *Report of the Commissioner of fish and fisheries for 1875 – 76*, Washington DC 1876 (genoptrykt 1971)
- Stibolt, Andreas Henrich: Forsøg til besvarelse af Selskabets Priis-Spørsmaal om Hvalfiskeriernes Hindringer og Opkomst, ved Andreas Henrich Stibolt, Kaptejn-Løjtnant i Sø-Etaten, belønnet med Selskabets større Sølv-Medalje den 29 Januar 1773, I: *Det Kongelige Danske Landhuusholdnings-Selskabs Skrifter*, 1. del, side 287 - 322, København 1776 (1)

- Stibolt, Andreas Henrich: Nærmere Besvarelse af nestforegaaende Spørmaal om Hvalfiskeriernes Hindringer og Opkomst, ved samme Forfatter Kaptejn-Løjtnant Stibolt, kronet med Selskabets mindre Guld-Medalje den 29 Januar 1774, I: *Det Kongelige Danske Landhuusholdnings-Selskabs Skrifter*, 1. del, side 323 - 394, København 1776 (2)
- Svejstrup, P.P.: Det almindelige Handelskompagni 1747-74, I: *Meddelelser om Grønland* vol: 131, København 1943
- Uhd Jepsen, Palle: *Hapuner i Arktis. Hvalfangst ved Svalbard i 1600-årene*, Esbjerg 1994
- Vibe, Christian: Arctic animals in relation to climatic fluctuations, The Danish Zoogeographical Investigations in Greenland I: *Meddelelser om Grønland*, bind 170, København 1967
- Wätjen, Hermann: Zur Geschichte des holländischen Walfischfanges der zweiten Hälfte des 17. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, I: *Hansische Geschichtsblätter*, vol. 45, side 247 – 290, 1919
- Aagaard, Bjarne: *Den gamle Hvalfangst*, Oslo 1933