

OSTINDISK KONVOJ I DEN FLORISSANTE HANDELSPERIODE

Af

OLE FELDBÆK

Forfatteren, der i sin disputats i 1969 behandlede en side af den florissante periode, nemlig den skjulte engelske handel, der foregik på skibe under dansk flag, skriver her om den danske konvojpolitik, der resulterede i Freya-affæren, Danmarks medlemskab af Det væbnede Neutralitetsforbund og slaget på Reden.

Når skibe under dansk flag i ældre tid krydsede Ækvator, var der - ihvertfald indtil omkring 1800 - udelukkende tale om Ostindiefarere på vej til Indien, Kina, Java, Manilla eller Mauritius; og det var som hovedregel enligt sejlene skibe. Enkelte gange blev Linien dog krydset af en ostindisk konvoj; og for så vidt kan man hævde, at de første danske skibe overhovedet, der krydsede Ækvator - Ove Gieddes eskadre den 5. maj 1619 - var en ostindisk konvoj under beskyttelse af orlogsskibene »Elefanten« og »David«¹. De egentlige ostindiske konvojer hører imidlertid hjemme i den florissante handelsperiode, hvor det enevældige danske styre gjorde en kraftanstrengelse for at udnytte neutralitetskonjunkturerne under Den amerikanske Frihedskrig 1778-83 og under Revolutionskrigene fra 1793 til 1802.

Konvoj var på det tidspunkt et velkendt fænomen; og ingen bestred en neutral fyrstes ret til at lade sine undersåtters handel beskytte af orlogsskibe. Derimod var det et åbent spørgsmål, hvorvidt de neutrale orlogsskibe havde ret til at afvise de krigsførende magters orlogsskibe og kaperere, når de forlangte at visitere konvojens handelsskibe. Som neutral havde stormagten Holland allerede i det 17. århundrede med held hævdet princippet om neutrale konvojers ukrænkelighed. Det havde på den anden side kun været muligt, fordi Holland havde formået at sætte den fornødne militære magt bag sit principielle krav. Et andet spørgsmål var derfor, hvorvidt en mindre stat som det danske monarki uantastet ville

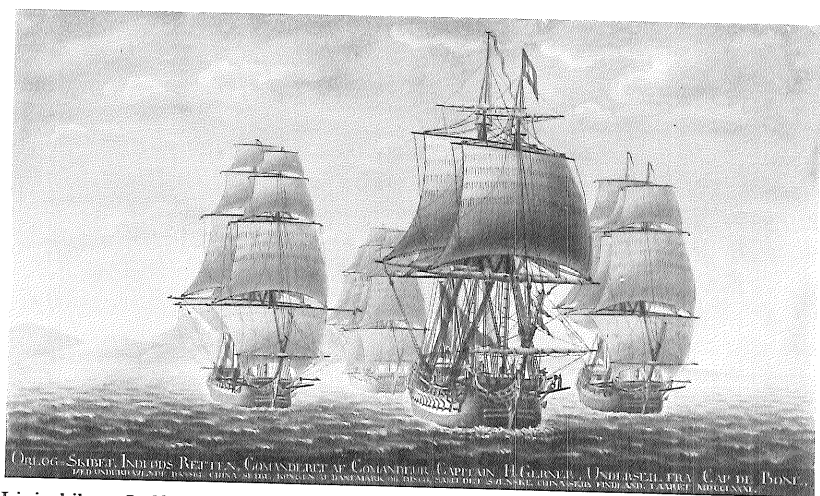
kunne hævde dette konvojprincip, der hverken var baseret på traktater eller på en overbevisende folkeretlig tradition.

I sidste halvdel af det 18. århundrede var dansk konvoj mange ting. Det kunne være konvoj mellem Danmark og Norge; det kunne være konvoj til og fra fjerne destinationer i Middelhavet, Afrika, Vestindien og Asien; det kunne være konvoj mellem havne i Middelhavet; og det kunne endelig være konvoj mellem de danske og de fremmede øer i Vestindien. Men en ting var fælles for alle danske konvojer: de var politisk risikable.

Konvoj var politisk risikabel som følge af det 18. århundredes danske flådepolitik. Dens vigtigste mål var nemlig at fastholde en militær overlegenhed over for Sverige; og det var derfor yderst begrænset, hvad der kunne afses af skibe og personel til fjernere opgaver. Konvoj var imidlertid navnlig forbundet med risiko i forholdet til de krigsførende stormagter. Ingen dansk udenrigsminister gjorde sig illusioner om, at Danmark militært ville være i stand til at yde en effektiv beskyttelse af danske handelsskibe over for de krigsførendes orlogsskibe og kapere. Når skiftende danske udenrigsministre ikke desto mindre fra tid til anden accepterede konvoj af neutrale handelsskibe under dansk flag, skyldtes det deres vurdering af den aktuelle storpolitiske situation. I perioder, hvor navnlig England befandt sig i en presset situation politisk og militært, kunne det forekomme politisk forsvarligt at spille på, at vedkommende stormagt ville vige tilbage fra at fremprovokere en konflikt med en venligtsindet neutral stat over det politisk og prestigemæssigt ømtålelige spørgsmål om neutrale konvojers ukrænkelighed, og dermed risikere at drive den i armene på sine modstandere. For Danmark rummede konvoj imidlertid altid et element af politisk hasard, således som det også fremgik af udenrigsminister A.P. Bernstorffs svar til danske redere, der bad om konvoj: »Wollen Sie Krieg? Ich will Sie morgen hinein führen, aber wieder heraus, das ist nicht in meinen Kräften«².

I den florissante handelsperiode var de ostindiske konvojer et element i den samlede danske konvojpolitik. På nogle punkter adskilte de ostindiske konvojer sig fra de øvrige konvojer: ruterne var de længste; ladningerne var de rigeste; og skibene var langt de største i den danske handelsflåde. Alligevel rummer de ostindiske konvojer så mange træk, der er typiske for periodens konvojpolitik, at det kan være rimeligt at gøre dem til genstand for en fremstilling.

Fra 1772 var den ostindiske søfart og handel fri for alle den danske konges undersætter, alene med undtagelse af farten på Kina og handelen med kinesiske varer, som fortsat var Asiatisk Kompagnis monopol. I fredstid kunne kompagniskibene og de private Ostindiefarere sejle frit.



Lineskibet »Indfødsretten« under konvoj hjem fra Kap med Asiatisk Kompagnis Kinafarere »Kongen af Danmark« og »Disco« - en nybygget 42 kanoners fregat, som kompagniet i 1778 havde lånt af flåden - samt det svenske Ostindiske Kompagnis Kinafarere »Finland«. Konvojeringen af den svenske Kinafarere skete i overensstemmelse med de gensidige konvojforpligtelser, som Danmark og Sverige havde indgået ved oprettelsen af Det væbnede Neutralitetsforbund i 1780. Usigneret akvarel. Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg.

The sixty gun ship of the line »Indfødsretten« returning from the Cape of Good Hope in 1781 with a convoy consisting of the Danish Asiatic Company's Chinamen »Kongen af Danmark« and »Disco« and the Swedish East India Company's Chinaman »Finland«.

Fra de europæiske magters orlogsskibe havde de intet at frygte; mod de nordafrikanske korsarer var de beskyttet gennem den danske konges traktater med Algier, Tunis, Tripolis og Marokko; og over for malajiske pirater ydede skibets egne kanoner, håndvåben og entrenet et tilstrækkeligt værn.

Krigene mellem England og Frankrig ændrede imidlertid helt dette billede. Begge de krigsførende havde en elementær interesse i at afskære modstanderens forbindelser med sine kolonier og gennem blokade og opbringelser undergrave hans økonomiske grundlag for en videreførelse af krigen. Derfor kunne de ikke acceptere, at de neutrale overtog den transport mellem kolonierne og moderlandet, som modstanderen ikke længere selv var i stand til at videreføre; og ved at visitere neutrale handelskibe ude til søs, ved at indbringe dem til undersøgelse i nærme-

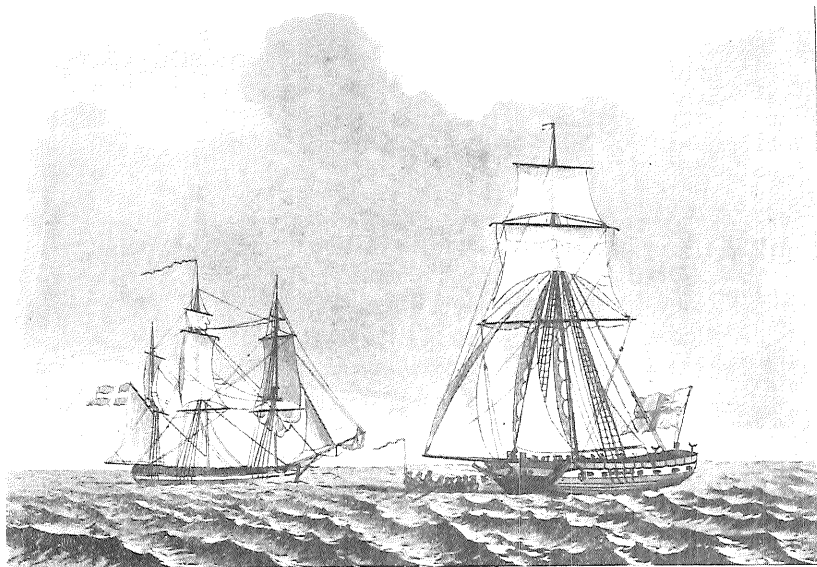
ste havn, og ved at prisedømme skibe og ladninger i tilfælde af neutralitetsmisbrug, søgte de at realisere deres krigsmål.

Allerede på et tidligt tidspunkt af Kolonikrigen 1756-63 havde England demonstreret sin flådeoverlegenhed over for Frankrig; og dette var Frederik V's konseil tvunget til at tage til efterretning i sin neutralitetspolitik³. Ganske vist fremførte Danmark formelt et sæt vidtgående neutralitetsprincipper - frit skib/fri ladning, effektiv blokade, snæver kontrabandedefinition, ret til at besejle de krigsførendes oversøiske kolonier, og neutrale konvojers ukrænkelighed - men reelt måtte såvel den danske regering som monarkiets købmænd og redere bøje sig for Englands fortolkning af de neutrales rettigheder og pligter. Under krigen havde Danmark sendt konvojer til Middelhavet og Vestindien med udtrykkelige ordrer til konvojcheferne om at afvise ethvert krav om visitation af konvojen, om fornødent med magt. En krænkelse af en dansk konvoj i Middelhavet var imidlertid fra dansk side blot blevet besvaret med en indstilling af konvojeringen og af en formel protest. I konvojpolitikken fulgte Danmark sin generelle neutralitetspolitiske linie: at bøje sig for overmagten, men samtidig fastholde princippet, indtil mere gunstige konjunkturer måtte indtræffe.

Mere gunstige konjunkturer indtraf under Den amerikanske Frihedskrig, efter at Frankrig i 1778 gik ind i krigen på de amerikanske kolonisters side, i 1779 fulgt af Spanien og i 1780 af Holland⁴. Den danske politiske ledelse anså nu England for tilstrækkeligt presset politisk og militært til ikke blot at genfremsætte neutralitetsprincipperne fra forrige krig, men også i vid udstrækning at realisere dem; og kun det mest vidtgående af dem alle - frit skib/fri ladning - afholdt Danmark sig fra seriøst at fremføre.

Den ændrede politiske situation var baggrunden for, at Danmark straks efter krigsudbruddet i efteråret 1778 genoptog den konvojpolitik, der var slået fejl tyve år tidligere. Ved en kabinetsordre 14. december 1778 blev Admiralitetet instrueret om at udruste skibe til oversøisk konvoj⁵; og i februar 1779 blev den første konvojchefsinstruks udstedt til kaptajn Johannes Akeleye, der afgik til Vestindien med fregatten »Kronborg«. I juli samme år udstedtes derpå den første instruks for en ostindisk konvoj. Formelt gjaldt der de samme konvojchefsinstrukser for vestindisk og ostindisk konvoj. I praksis viste forskellen sig bl.a. ved, at mens der til Vestindien kun blev sendt fregatter, var det linieskibe, der blev indsat i de ostindiske konvojer. Navigationsmæssigt var der intet til hinder for at bruge fregatter i ostindisk konvoj; og årsagerne skal da også søges i den ostindiske handels særlige karakter.

I begyndelsen af august 1779 afsejlede 60 kanoners linieskibet »Hol-



»En engelsk kaper visiterende et dansk skib, som braser op«. Akvatinten, som kontoristen i det Rybergske handelshus Niels Truslew i 1805 publicerede i samarbejde med akademi-eleven C.W. Eckersberg, gengiver ikke en konkret begivenhed. Den er imidlertid interessant ved at vise den udramatiske og helt rutinemæssige procedure, de engelske orlogsskibe og kapere normalt fulgte i deres kontrol med skibsfarten under neutralt flag. Handels- og Søfartsmuseet.

An English privateer visiting and searching a Danish ship. The demonstratively peaceful manner is typical of the way in which most of the English naval ships and privateers carried out their control of neutral shipping during the Revolutionary Wars.

sten«, kommandørkaptajn Ulrich Christian Kaas, fra København, for at konvojere danske Ostindiefarere hjem fra Kap Det gode Håb⁶. På udrejsen anløb han Accra for at støtte de igangværende danske forhandlinger med hollænderne på Guldkysten; og først i begyndelsen af marts 1780 ankom han til Kap. Midt i april tiltrådte han hjemrejsen med en konvoj bestående af Asiatisk Kompagnis Kinafarere »Dronning Juliane Marie«, »Prins Frederik« og »Kronprinsen« samt de private Indiensfarere »Christianssted« og »Prins Frederik«; og midt i juli var konvojen i god behold på Københavns Red.

Den første ostindiske konvoj havde været en succes, både politisk og økonomisk; og umiddelbart efter »Holsten«s hjemkomst blev endnu et linieskib, »Indfødsretten« på 64 kanoner, udrustet til at gå til Kap. I be-

gyndelsen af november 1780 afsejlede »Indfødsretten« med kommandørkaptajn Jens Gerner som chef; og efter en hurtig rejse kunne linieskibet i midten af marts 1781 kaste anker i Taffelbayen. Godt en måned senere hjemgik Gerner med Asiatisk Kompagnis Kinafarere »Kongen af Danmark« og »Disco« samt det svenske Ostindiske Kompagnis Kinafarere »Finland« i sin konvoj; og efter treogenhalf måneds sejlads kunne de to danske Kinafarere bugseres inden for bommen i Københavns havn.

Endnu før »Indfødsretten« afsejlede fra København, var den næste konvoj under forberedelse. Denne gang skulle der sendes et linieskib helt til Tranquebar; og hensigten var i særlig grad at yde konvoj for krigsårenes Indienshandel under dansk flag⁷.

I årene efter Robert Clive's sejr ved Plassey 1757 over nawab'en af Bengalen og det engelske Ostindiske Kompagnis påfølgende overtagelse af administrationen af Indiens rigeste og tættest befolkede provinser havde de engelske officerer og kompagniembedsmænd samlet sig meget betydelige private formuer. Direkte eller indirekte var disse illegale formuer blevet skabt på det engelske kompagnis bekostning; og de kunne derfor ikke bringes hjem til England med kompagniets skibe. Derfor stillede de rige englændere kapital og varer til rådighed for navnlig franske og hollandske skibe, mod at få beløbene udbetalt i London gennem diskrete internationale bankhuse. Dette vældige udbud af billig kapital havde også Asiatisk Kompagni og de første private Ostindiefarere fra København lukreret af, men indtil krigsudbruddet kun i begrænset omfang. Med Frankrigs og senere Hollands indtræden i krigen ændredes dette forhold imidlertid radikalt. Nu var skibe under dansk flag så godt som de eneste, der kunne formidle overføringen af de illegale formuer til Europa.

De rige engelskfinansierede ladninger, der i midten af juli 1780 ankom til København med »Christianssted« og »Prins Frederik«, satte for alvor sindene i bevægelse i københavnske købmands- og rederkredse. I begyndelsen af august ansøgte de om udsendelsen af et linieskib til Coromandelkysten og Bengalen; og Kommercekollegiet støttede varmt planen, både ud fra kortsigtede og langsigtede hensyn. Kollegiets chef, Ernst Schimmelmann, lagde ikke skjul på, hvad målene var. De rige englændere fandt det under krigen for risikabelt at afsende deres egne skibe og ladninger under en tynd dansk camouflage som direkte ekspeditioner til København, således som det var sket med »Prins Frederik«, kaptajn Alexander McIntosh. Konvoj fra Indien til København ville derimod gøre de engelske investorer bag de direkte ekspeditioner under dansk flag tillidsfulde; og konvoj ville ydermere lette adgangen til lån og

varer for de danske Ostindiefarere, der kom ud fra København. Konvoj ville være en god investering under krigen; men den ville også være det på længere sigt. Ved at vænne englænderne til at operere gennem Tranquebar, Serampore og København forventede Ernst Schimmelmann nemlig, at englænderne også efter krigen ville bruge dansk flag og danske agenter til deres kapitaloverføring.

Den politiske ledelse tilsluttede sig planen; og i konvojchefsinstruksen viste den, hvor langt den var villig til at støtte disse aktiviteter under dansk flag. Konvojchefens kontrol med skibspapirer og ladninger blev mærkbart afsvækket i forhold til tidligere; og under konvojeringen af de rige Ostindiefarere blev han bemyndiget til at sætte kikkerten for det blinde øje og undlade at hjælpe andre danske skibe, der måtte blive forulempet i sigte af konvojen.

I begyndelsen af maj 1781 afsejlede 60 kanoners lineskibet »Wagrien« under kommando af kommandørkaptajn Anders Bille. I begyndelsen af februar 1782 kunne Bille tiltræde hjemrejsen fra Tranquebar med Asiatick Kompagnis Indiensfarer »Ganges« og den private Indiensfarer »Johanna & Maria«; og på Kap afhentede han kompagniets Kinafarerer »Dronning Juliane Marie« og »Kronprinsen« samt dets Indiensfarer »Castellet Dansborg«. »Wagrien« afsejlede fra Kap den 6. maj 1782 med sin konvoj på fem skibe; og i midten af august 1782 var lineskibet tilbage i København⁸.

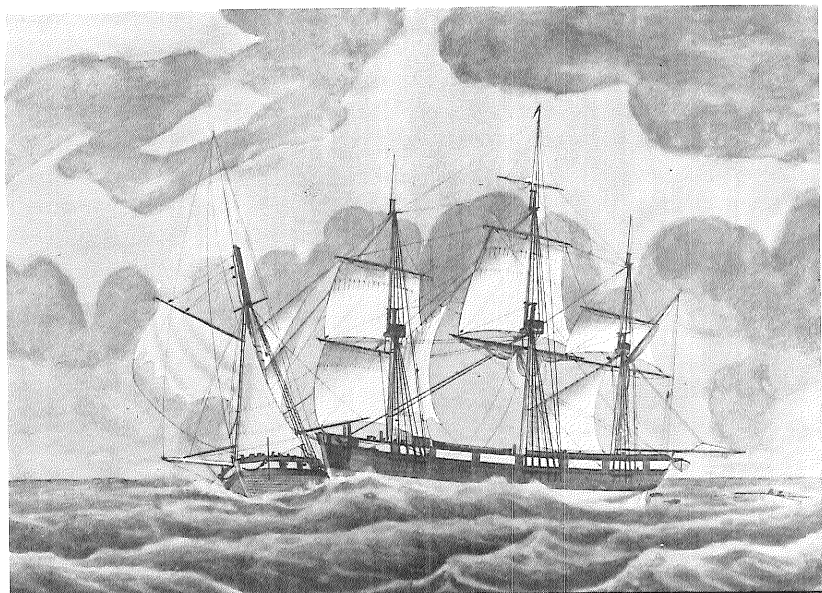
To måneder før »Wagrien«s hjemkomst var lineskibet »Indfødsretten« afsejlet til Indien med kommandørkaptajn Christopher Lütken som chef; og i deres bestræbelser på at udnytte neutralitetskonjunkturerne, mens de varede, var de styrende gået endnu et skridt videre i forhold til den forudgående instruks for kommandørkaptajn Bille. I en kabinetsordre gjorde de det klart, at »befordringen af vore undersåtters direkte ostindiske handel er den hovedhensigt, hvorfor vi lader de dertil brugende skibe konvojere«⁹. Kommandørkaptajn Lütken fik derfor ordre om at stille nogle af lineskibets matroser til rådighed for direkte ekspeditioner under dansk flag, og erstatte lineskibets tab med indiske matroser fra Tranquebar.

Fra Tranquebar hjemgik »Indfødsretten« med den private Indiensfarer »Laurvig«. Ombord på »Laurvig« var dens ejer, kaptajn Peter Dahl. Han var under krigen blevet en hovedrig mand som agent for engelsk kapital i Bengalen; men nu kunne han forudse, at krigen var ved at være forbi, og at det var på tide at holde inde, mens legen var god. Da »Indfødsretten« nåede Kap, var freden mellem England og Frankrig da også almindelig kendt; og de danske handelsskibe hjemgik derfor uden konvoj. I juni 1783 rapporterede chefen, at »Indfødsretten« var parat til

at tiltræde sin hjemrejse. Det skulle imidlertid blive det sidste, Admiralitetet kom til at høre fra kommandørkaptajn Lütken og hans besætning. På hjemrejsen forsvandt lineskibet sporløst i Atlanterhavet.

»Indfødsretten«s forlis kastede en skygge over konvojpolitikken, som også på andre måder havde været kostbar. »Holsten«s ophold på Guld-kysten og »Wagrien«s og »Indfødsretten«s togt i Det indiske Ocean kostede ihvertfald 250 besætningsmedlemmer livet - og adskilligt flere helbredet - som følge af skørbug og tropesygdomme. Og ikke alle de økonomiske forventninger til konvojeringsen blev indfriet. Mest markant viste det sig ved, at de engelske investorer alligevel ikke, da det kom til stykket, turde lade deres direkte ekspeditioner under dansk flag løbe risikoen for at ende for en fransk prisedomstol. Indstillingen af de direkte ekspeditioner under krigen samt det forhold, at de private returekspeditioner fra København først for alvor startede i 1782, bevirkede, at det navnlig blev Asiatisk Kompagni, der kom til at drage nytte af de ostindiske konvojer. I højkonjunkturårene 1780, 1781 og 1782 modtog kompagniets direktion ialt syv Kinafarere med ladninger til en gennemsnitsværdi af 895.000 rdl. eller mere end dobbelt så kostbare som ladningerne i kompagniets Indiensfarere. Samtlige disse Kinafarere blev afhentet af lineskibe på Kap - i sig selv et imponerende vidnesbyrd om den præcision Admiralitetet og kompagniets direktion var i stand til at arbejde efter - og med helt ubetydelige ventetider konvojeret sikkert til København. Det havde ikke været mundsvejr, da Kommercekollegiets chef ved krigens begyndelse havde udtalt, at »statens almindelige fordel står i den nøjagtigste forbindelse med kompagniets velfærd«¹⁰. Og da styret den 18. november 1782 definitivt besluttede at indstille konvojeringsen, kunne det for de ostindiske konvojers vedkommende se tilbage på en politisk og økonomisk succes¹¹.

Revolutionskrigene tog for Danmarks vedkommende deres begyndelse den 1. februar 1793, da det franske Nationalkonvent erklærede England krig; og straks fra krigsudbruddet stod det klart, at denne krig ville blive ført med større intensitet end den foregående, og at økonomisk krigsførelse ville få en langt mere fremtrædende placering¹². Af samme grunde fandt den danske udenrigsminister, A.P. Bernstorff, konvoj politisk uforsvarlig; og kun som en undtagelsesforanstaltning gik han i foråret 1793 med til at imødekomme redernes og Kommercekollegiets anmodning om beskyttelse for de hjemvendende Ostindiefarere, der ikke kendte til krigsudbruddet og til den intense franske kaperaktivitet¹³. I slutningen af maj 1793 afsejlede fregatten »Triton« på 24 kanoner under kommando af kaptajn G.A. Koefoed for sammen med orlogsbriggen »Glommen« på 18 kanoner under kaptajnløjtnant J.C. von



Danske Ostindiefarere, der hjemgik uden konvoj fra de franske og hollandske besiddelser, var særligt udsatte for opbringelse. Den skæbne overgik blandt andre den lille Mauritiusfarer »Elisabeth« på 75 kommercelæster, kaptajn Caleb Hyatt. I Kanalen blev skibet den 14. december 1805 opbragt af den engelske kaperkutter »Lord Nelson« og bragt ind til Guernsey for undersøgelse. Da papirer og ladning var i orden, og da handel på de franske kolonier endvidere ikke var forbudt, blev »Elisabeth« kort efter frigivet, og fortsatte sin afbrudte hjemrejse. Anonym farvelagt tegning. Handels- og Søfartsmuseet.

Danish ships returning without convoy from the French and Dutch overseas possessions were particularly vulnerable. One of those was the »Elisabeth«, 195 tons, master Caleb Hyatt, on her return voyage from Mauritius in 1805. In the Channel she met with the English cutter »Lord Nelson« which brought her in to Guernsey for further investigation. The regularity of her papers and her cargo, however, secured her a speedy release.

Schrødersee at beskytte de hjemvendende Ostindiefarere på rejsens sidste og mest udsatte etape¹⁴. »Triton« konvojerede på udrejsen Asiatick Kompagnis »Prinsen af Augustenborg« og den private Indiensfarer »Kronprinsesse Marie« til højden af Kap Finisterre, hvorefter fregatten sammen med »Glommen« krydsede ud for Kanalens vestlige munding for at opfange de hjemvendende danske Ostindiefarere. Handelen fik dog kun ringe fornøjelse af konvojinitiativet. Flere skibe valgte at gå hjem nord om Skotland og ned over Skagerak, hvor en anden orlogsbrig, »Sarpen« på 18 kanoner, kaptajnløjtnant Jacob Arenfeldt, kryd-

sede mod franske kapere; og andre passerede Kanalen uden at møde »Triton« og »Glommen«. Kun Asiatisk Kompagnis Indiensfarer »Dronning Juliane Marie« fik konvoj gennem Kanalen; og i begyndelsen af september 1793 kunne kaptajn Koefoed melde Admiralitetet sin tilbagekomst til København efter et i politisk forstand begivenhedsløst konvojkryds.

Hermed havde A.P. Bernstorff strakt sig så vidt, som han anså det for politisk forsvarligt. Det følgende år afviste han redernes og Kommercekollegiets ønske om udsendelsen af et orlogsskib til Indien¹⁵; og til sin død i juni 1797 fastholdt den gamle statsmand konsekvent sin modstand mod konvoj.

Hans søn og efterfølger, den otteogtyveårige Christian Bernstorff, var ligeledes imod konvoj som et redskab i dansk neutralitetspolitik; men han måtte give efter over for presset fra den storpolitiske udvikling og fra de danske konvojtilhængere. På det tidspunkt var den franske kaperindsats blevet yderligere intensiveret, samtidig med at England politisk og militært befandt sig i en trængt situation; og de danske konvojtilhængere - de københavnske redere, Kommercekollegiet og Admiralitetet - vidste, at de kunne påregne en betydelig lydhørhed hos den niogtyveårige kronprinsregent for appeller til de neutrales rettigheder og til flagets og nationens ære.

En af de mænd, der stærkest ønskede konvoj, var den hollandskfødte københavnske storkøbmand Frédéric de Coninck. Holland var i 1795 gået ind i krigen på Frankrigs side; og det havde medført en øjeblikkelig afbrydelse af forbindelsen mellem Holland og dets kolonier i Indonesien. Med repræsentanter for det hollandske Ostindiske Kompagni havde de Coninck derpå i foråret 1797 afsluttet den første af tre kontrakter, ifølge hvilke han som kommissionslønnen neutral stråmand skulle transportere godt 16.000 tons varer til en samlet værdi af knap 8 millioner rigsdaler fra Java til København¹⁶. Under forhandlingerne havde de Coninck stillet de hollandske ejere i udsigt, at han gennem sit bekendtskab med finansminister Ernst Schimmelmänn kunne skaffe transporten dansk konvoj; og samtidig kunne han påregne støtte for sine konvoj-ønsker fra de mange danske redere, der på det tidspunkt satte deres skibe ind i farten på det hollandske Batavia og det franske Mauritius. I sommeren 1797 ansøgte de store ostindiske redere om udsendelse af to fregatter til at hjemkonvojere de danske skibe fra Batavia og Mauritius samt af yderligere to fregatter, der ligesom i 1793 skulle krydse ved Kanalens vestlige munding¹⁷. I sommeren 1797 kunne Christian Bernstorff få kronprins Frederiks tilslutning til en afvisning af anmodningen om konvoj; de Coninck og Schimmelmänn lod sig imidlertid ikke standse;

og et halvt år senere måtte den unge udenrigsminister strække gevær.

I januar 1798 indgik de Coninck med en fornyet anmodning om ostindisk konvoj imod franske kapere¹⁸; og en uge efter fik Schimmelmann i statsrådet kronprinsens accept af ostindisk konvoj. Schimmelmann viste sig her som en dreven politiker: han henvendte sig direkte til statsrådet, uden den traditionelle forudgående korrespondance med Udenrigsdepartementet; han var demonstrativt ærlig - han vedgik således åbent, at mange af de fyrrer skibe, som det år ventedes hjem, havde »ladning indenborde for fransk eller hollandsk regning«; og ved dygtigt at appellere til kronprinsens æresbegreber lykkedes det ham at udvirke en kongelig resolution om konvoj samme forår for de hjemvendende Ostindiefarere¹⁹.

Beslutningen om ostindisk konvoj i statsrådet den 26. januar 1798 dannede indledningen til den offensive danske neutralitetspolitik, som skulle føre direkte til dannelsen af Det væbnede Neutralitetsforbund og til slaget på Reden; og medvirkende hertil var, at konvojtilhængerne under henvisning til beskyttelsen af den ostindiske handel hurtigt fik udstrakt konvojeringen til også at omfatte Middelhavet og Vestindien.

I midten af april 1798 afsejlede 64 kanoners linieskibet »Oldenborg«, kommandørkaptajn A.F. Lützw, fra København med Ostindiefarerne »Fredensborg« og »Dronninggaard« samt tre Vestindiefarere, der skulle følge med til højden af Madeira. Destinationen var St. Helena, hvor »Oldenborg« skulle afhente hjemvendende Ostindiefarere under dansk flag. Efter passagen nord om Skotland mistede Lützw imidlertid kontakten med de to Ostindiefarere; og han ankom derfor alene til St. Helena. Her fandt han tre Bataviafarere - »Nancy«, »Odin« og de Conincks første Bataviaskib, »Rendsborg« - liggende under engelsk arrest; og Lützw måtte derfor lade sig nøje med at hjemgå med Bataviafareren »Christianus Septimus«. Denne fik imidlertid havari og søgte ind til Portland; Lützw fortsatte derpå hjemrejsen alene; og i midten af november 1798 ankom han til København efter en ostindisk konvoj, der havde vist sig lidet professionel og lidet effektiv.

Den følgende ostindiske konvoj opviste ikke større resultater. I midten af maj 1798 afsejlede 64 kanoners linieskibet »Ditmarsken«, kommandørkaptajn Just Bille; han afsejlede uden konvoj; og destinationen var ligeledes St. Helena. Her forefandt han kun et enkelt skib, Indiefareren »Christianssand«, som han derpå tog under konvoj hjemover. Under en storm kom skibene imidlertid fra hinanden; og »Christianssand« søgte ind til Lissabon med havari. Bille gik nord om Skotland og lå i vinterhavn ved Flekkerø; og først i slutningen af maj 1799 kunne han lade ankeret gå på Københavns Red.

De ostindiske konvojer i 1799 skulle gå helt til Indien. Den 5. juni afsejlede 40 kanoners fregatten »Iris«, kaptajn Peter Riegelsen, med en konvoj på tre kobberforhudede, hurtigtsejlende Indiensfarere, »Marianne«. »Hvide Ørn« og »Johanne«; og efter en hastig rejse ankrede konvojen ved Kedgereen neden for Calcutta. Kort efter »Iris« - den 29. juni - afsejlede derpå 64 kanoners linieskibet »Oldenburg«, kommandørkaptajn Olfert Fischer; det afsejlede uden konvoj; og destinationen var Tranquebar. Under opholdet ved Kap måtte Olfert Fischer imidlertid under en orkan sætte skibet på land for at redde mandskabet; og »Oldenburg« blev slået til vrag.

Det blev derfor alene kaptajn Riegelsen, der skulle administrere den ændrede konvojchefsinstruks, som Christian Bernstorff havde forfattet²⁰. Bestemmelsen om afvisning af ethvert krav om visitation, om fornødent med magt, var ganske vist uændret. Nyt var derimod, at den danske regering ønskede at markere en afstand imellem de skibe, der kom fra Tranquebar og Serampore, og de der kom fra de krigsførendes kolonier Batavia og Mauritius. I Det indiske Ocean måtte chefen derfor kun yde konvoj til skibe fra Tranquebar og Serampore; og først fra Kap eller St. Helena måtte han give konvoj til skibe under dansk flag, der kom fra Batavia og Mauritius.

»Iris« afsejlede fra Kedgereen den 5. marts 1800 med »Hvide Ørn« og »Marianne«²¹. På Kap accepterede kaptajn Riegelsen at medtage Bataviafareren »Skatmester Grev Schimmelmänn« i sin konvoj. Derimod afviste han at medtage Bataviafareren »Vennerne«, som ikke kunne blive færdig hurtigt nok, og som endvidere ikke var kobberforhudet, og derfor en langsom sejler. Afgørelsen var utvivlsomt korrekt; men den kom til at medføre opbringelse af »Vennerne«, da den alene sejlede hjem, og et forsinkende og fordyrende ophold i engelsk havn²². Konvojen afsejlede fra Kap den 18. juni; og nord for Azorerne blev fregatten - som det eneste og samtidig svageste af samtlige orlogsskibe i den ostindiske konvojtjeneste - stillet over for kravet om visitation. Det blev stillet den 20. august af Captain Barton ombord på den engelske 40 kanoners fregat »La Concorde«. Captain Barton bøjede sig imidlertid for kaptajn Riegelsens udtrykkelige afvisning af kravet efter at have konstateret, at de tre skibe ikke var opført på hans liste over særligt eftersøgte danske Ostindiefarere - utvivlsomt en liste over skibene i de Conincks store Batavia spekulation. Konvojen fortsatte derpå rejsen og gik nord om Skotland; den 13. september kunne den kaste anker i Egvaag havn; og i slutningen af september var fregatten og Ostindiefarerne tilbage i København.

Kaptajn Riegelsen vendte imidlertid hjem til en helt anden udenrigspolitisk situation end den, der havde eksisteret ved hans afrejse seksten

måneder tidligere. Kronprins Frederiks offensive neutralitetspolitik med dens krav om neutrale konvojs ukrænkelighed havde omsider ført til åben kamp mellem en dansk konvoj under fregatten »Freya« og engelske orlogsskibe i Kanalen; England havde reageret med at sende en stærk flåde til Sundet; og den 29. august 1800 havde Danmark måttet gå med til at suspendere sine konvojer på ubestemt tid²³. Allerede før den engelske flådes ankomst havde Danmark imidlertid appelleret til Rusland om hjælp; og i december samme år indgik Danmark Det væbnede Neutralitetsforbund sammen med Rusland, Sverige og Preussen - blandt andet med det formål at forsvare princippet om neutrale konvojs ukrænkelighed.

Det påfølgende slag i Kongedybet den 2. april 1801 blev imidlertid kun formelt en kamp om Neutralitetsforbundets principper. I en storpolitisk situation, der var domineret af en antiengelsk blokdannelse under ledelse af zar Paul I og den franske førstekonsul Bonaparte, var småstaten Danmark tvunget til at optage en militært udsigtsløs kamp med verdens stærkeste sømagt. Den danske regering så klart i øjnene, at alternativet til en ubrydelig og demonstrativ loyalitet over for Rusland og Frankrig var, at Sverige med Ruslands støtte bemægtigede sig Norge, og at Rusland og Frankrig tvang Preussen til at besætte hertugdømmerne og Jylland.

Nederlaget den 2. april 1801 var imidlertid kun en del af prisen, som kronprins Frederik måtte betale for sin offensive neutralitetspolitik. Ved de afsluttende politiske forhandlinger i sommeren 1801 blev Danmark tvunget til - formelt og definitivt - at give afkald på de neutralitetsprincipper, som det gennem hele det 18. århundrede havde kæmpet for at fastholde: principperne om frit skib/fri ladning og om neutrale konvojs ukrænkelighed. Unægtelig en høj pris for Revolutionskrigenes ineffektive ostindiske konvojer.

NOTER

- ¹ Den første danske Ostindiefarer, der krydsede Ækvator, var dog formentlig jagten »Øresund«, der var afsejlet tre måneder før Ove Gieddes eskadre. Jfr. Politikens Danmarkshistorie, supplementsbind II: Ole Feldbæk og Ole Justesen: *Kolonierne i Asien og Afrika* (1980).
- ² Anekdoten er refereret i Louis Bobé: *August Hennings dagbog under hans ophold i København 1802* (1934), side 198-99.
- ³ Ole Tuxen: *Dansk neutralitetsopfattelse 1755-1763. En undersøgelse af formulering og indhold af den danske stats normative interesser på handelens og søfartens område*. Utrykt speciale i historie, Københavns Universitet, 1974.

- 4 For neutralitetsudnyttelsen under Den amerikanske Frihedskrig henvises generelt til Ole Feldbæk: Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783. Studier i regeringens prioritering af politiske og økonomiske interesser (1971).
- 5 Kabinettsordre 14. december 1778 til Admiralitetet. (RA. Admiralitets- og Generalkommissariatskollegiet. Kgl. resolutioner).
- 6 For konvojpolitikken henvises generelt til T.A. Topsøe-Jensen og Emil Marquard: Oficerer i den dansk-norske søetat 1660-1814 og den danske søetat 1814-1932, I-II, og til Ole Feldbæk: Dansk neutralitetspolitik &c. For Kinafarten henvises specielt til Erik Gøbel: The Danish Asiatic Company's Voyages to China 1732-1833. (Scandinavian Economic History Review, 27:1, 1979).
- 7 Ole Feldbæk: India Trade under the Danish Flag 1772-1808. European Enterprise and Anglo-Indian Remittance and Trade (1969).
- 8 Rapport fra kommandørkaptajn A. Bille. 13. april 1782 og fra kaptajnløjtnant G.J. Bielke 8. august 1782. (RA. Admiralitets- og Generalkommissariatskollegiet. Indkomne sager. 1782: 435 og 988).
- 9 Kabinettsordre 16. maj 1782 til Admiralitetet. (RA. Admiralitets- og Generalkommissariatskollegiet. Kgl. resolutioner).
- 10 Kommercekollegiet 19. oktober 1779 til Admiralitetet. (Ibid.).
- 11 Kabinettsordre 18. november 1782 til Admiralitetet. (Ibid.).
- 12 For konvojpolitikken under Revolutionskrigene henvises generelt til T.A. Topsøe-Jensen og Emil Marquard: anf. arb., Axel Linvald: Kronprins Frederik og hans regering 1797-1807 (1923), Olav Bergersen: Nøytralitet og krig (1966) og til Ole Feldbæk: Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801. Small Power Policy in a World War (1980).
- 13 Forestilling 8. maj 1793. (RA. Kommercekollegiet. Ostindiske forestillinger med kgl. resolutioner).
- 14 Rapport fra kaptajn G.A. Koefoed 8. september 1793. (RA. Admiralitets- og Generalkommissariatskollegiet. Indkomne sager. 1793:1709).
- 15 A.P. Bernstorff 21. juni 1794 til Kommercekollegiet. (RA. Kommercekollegiet. Ostindiske journalsager. 1794:88. Jfr. også 1794:66).
- 16 Ole Feldbæk: Dutch Batavia Trade via Copenhagen 1795-1807. A Study of Colonial Trade and Neutrality. (Scandinavian Economic History Review, 21:1, 1973).
- 17 Kommercekollegiet 18. juli 1797 til Udenrigsdepartementet, og departementets svar 22. august. (RA. Departementet for de udenlandske anliggender. Korrespondance-sager. K. Konvojers bevilgelse og visitation. 1779-1801).
- 18 de Coninck & Co. 18. januar 1798 til Kommercekollegiet. (RA. Kommercekollegiet. Ostindiske journalsager. 1798:11).
- 19 Forestilling 24. januar med kgl. resolution 26. januar 1798. (RA. Kommercekollegiet. Ostindiske forestillinger med kgl. resolutioner).
- 20 Udenrigsdepartementet 28. maj 1799 til Admiralitetet; vedlagt instruks 31. maj 1799 for kaptajn Peter Riegelsen, fregatten »Iris«. (RA. Søkrigskancelliet. Gehejmeinstruktioner og ekspeditioner. 1796-1800 og 1805).
- 21 Rapport fra kaptajn P. Riegelsen 13. september 1800. (RA. Admiralitets- og Generalkommissariatskollegiet. Indkomne sager. 1800:1724). Jfr. også journal for fregatten »Iris« 1799-1800. (RA. Søetatens arkiv. Skibsjournaler 731a).
- 22 Jfr. opbringelsessagen. (High Court of Admiralty 32:899. »Vennerne«, Kielland, Public Record Office. London).
- 23 Om den udenrigspolitiske udvikling, se Ole Feldbæk: Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801. Om flåden, se Ole L. Frantzen: Truslen fra Øst. Dansk-Norsk flådepolitik 1769-1807 (1980).

DANISH EAST INDIA CONVOYS

Summary

As a maritime power with no territorial aspirations Denmark-Norway prudently kept out of the wars of the eighteenth century and at the same time strived to exploit her neutrality for the maximum benefit of her shipowners and merchants. Her government, therefore, upheld far-reaching principles of neutrality, among them that the belligerents had no right to visit and search neutral convoys. Danish naval resources for overseas convoy service were, admittedly, extremely modest, and vis-à-vis a naval power such as England effective military protection of Danish shipping was out of the question. When Denmark nevertheless sent out overseas convoys, it was not because she suffered from illusions of naval grandeur. When convoys were sent out and when convoy commanders were ordered to resist any demand for visit and search, it was simply a piece of political brinkmanship. Convoys for the Mediterranean, the West Indies and the East Indies were only sent out in periods when the government considered England to be in a pressed situation and therefore unwilling to take on a conflict with a friendly neutral power, thereby risking driving it into the arms of France.

During the American War of Independence Denmark carried on a flourishing trade with China and India, and during the Revolutionary Wars also with Dutch Batavia and French Mauritius. In 1779 and 1780 ships of the line were sent to the Cape of Good Hope to convoy home the Asiatic Company's Chinamen and Indiamen as well as private ships under Danish colours with cargoes for Anglo-Indian account; and in 1781 and 1782 ships of the line were sent all the way to the Danish colony of Tranquebar on the Coromandel Coast. In the first years of the Revolutionary Wars Denmark prudently pursued a strictly defensive neutrality policy towards England; but eventually in 1798 she considered the time ripe for an offensive one. Then it was ships from Batavia and Mauritius with cargoes for Dutch and French account which the government was most eager to protect. In 1798 ships of the line were sent to St. Helena to convoy home Danish East Indiamen, and in 1799 a ship of the line sailed for Tranquebar and a frigate for the Danish colony of Serampore in Bengal.

The East India convoys did not, in fact, lead to armed confrontations with English naval ships and privateers. After a clash in the Channel on 25 July 1800 between an English squadron and a Danish convoy bound for the Mediterranean, England did, however, decide to take on the convoy conflict with Denmark. In August an English fleet in the Sound compelled Denmark to suspend her convoys for the time being. Denmark persisted, however, in her offensive neutrality policy and in December 1800 she entered the League of Armed Neutrality. In the subsequent Battle of Copenhagen Nelson made Denmark suspend her membership of the League; and in the summer of 1801 England eventually forced Denmark to give up formally and definitively her most far-reaching principles of neutrality, among them the inviolability of neutral convoys.