

Den danske besejling af Sydamerika i det 19. århundrede

Af

KAREN ELISABETH FOLLETT

Forfatteren tiltrådte i 1984 en stilling som museumsinspektør i Frederiksværk. Artiklen er en bearbejdelse af forfatterens eksamensspeciale »Den danske besejling af Sydamerika 1816-1870« indleveret til Københavns universitet i 1981. Med assistance fra cand.mag. Erik Oxenbøll, daværende datalogisk konsulent for Institut for Økonomisk Historie, blev udviklet en række programmer, der muliggjorde en edb-bearbejdelse af det omfangsrige kildemateriale.

I 1814 var den danske handelsflåde en bedrøvelig skygge af sig selv. Englænderkrigene havde kostet hårdt både mandskabs- og tonnagemæssigt blandt andet som følge af tabet af den norske del af flåden¹. Umiddelbart efter de mange krigsår syntes det, som situationen ville vende. Overalt i det krigshærgede Europa var der brug for fartøjer til ud- og indførsel af varer efter den langvarige engelske blokade af kontinentets havne. Den danske regering opmuntrede gennem afgiftsnedsættelser til indkøb af udenlandske skibe, således at man igen kunne få del i den europæiske fragtfart, som jo havde været så indbringende for riget i den florissante handelsperiode².

Imidlertid var opblomstringen kortvarig. Efter nogle få år med mere gunstige konjunkturer faldt efterspørgslen efter tonnage; denne tendens blev forstærket af den generelle landbrugskrise fra omkring 1820. Den økonomiske krise medførte tillige, at en række europæiske stater valgte at oprette et vist toldpolitisk beskyttelsessystem, og de indførte derfor bestemmelser om, at udenlandske skibe kun måtte medføre vedkommende landes egne produkter, hvilket afgjort var en ulempe for en fragtfartsnation som Danmark³.

Med begrænsede investeringsmuligheder begyndte det danske erhvervsliv at se sig om efter nye markeder. Blandt disse fandtes det

netop åbnede sydamerikanske kontinent, som efter flere hundrede års spansk monopolhandel nu efter uafhængighedskrigenes afslutning i begyndelsen af 1820'erne ivrigt søgte at etablere nye handelskontakter.

Det skal med det samme siges, at den danske besejling og handel med de sydamerikanske stater hverken tonnage- eller indtægtsmæssigt nogensinde kom op på siden af handelsflådens aktiviteter i europæisk farvand, endside det 18. århundredes Kina-fart. Men denne artikel vil forsøge at vise, hvordan man fra dansk handels og søfarts side udnyttede en niche i den internationale søfart, og hvordan denne udnyttelse ændrede karakter i tiden op til omkring 1875. Efter den tid synes den danske besejling af Sydamerika en årrække at have konsolideret sig i et fast mønster.

Kilder

Undersøgelsen baseres hovedsagelig på de indberetninger og skibslistes fra de danske konsulater i Sydamerika, der blev indsendt til Udenrigsministeriet, men er suppleret med andet diplomatisk kildemateriale, oplysninger fra skibsregistre samt regnskaber og korrespondance fra nogle få handelshuses arkiver.

Kilderne er benyttet til dels at erfare hvilke faktorer, der medvirkede til, at der overhovedet blev etableret en handel mellem Danmark og det sydamerikanske kontinent, dels til at kortlægge den direkte og regelmæssige besejling samt fragtfartens omfang og betydning for den danske handelsflåde. Undersøgelsen dækker kun kongerigets handels- og skibsfartsforbindelser med Sydamerika.

Hvordan kom den danske handel og besejling af Sydamerika i gang?

I sine erindringer omtaler den nationalliberale politiker Orla Lehmann Københavns havn i begyndelsen af 1820'erne med de tomme bolværker og pakhuse, hvor de spagfærdige forsøg på via lovgivningen at opretholde en vis kompagnifart på Vestindien og med resterne af de nordiske bilande blot fik havnen til at fremtræde i et endnu grellere skær⁴. Hvor København tidligere havde været stapelstad



for kolonialvarer og en række produkter fra Østersøegnene - hvilket desuden havde sikret en række mindre danske skibe en stor del af den ud- og indgående fragt - så var handelscentret efter Napoleonskrigene forskudt i sydvestlig retning til Hamburg⁵.

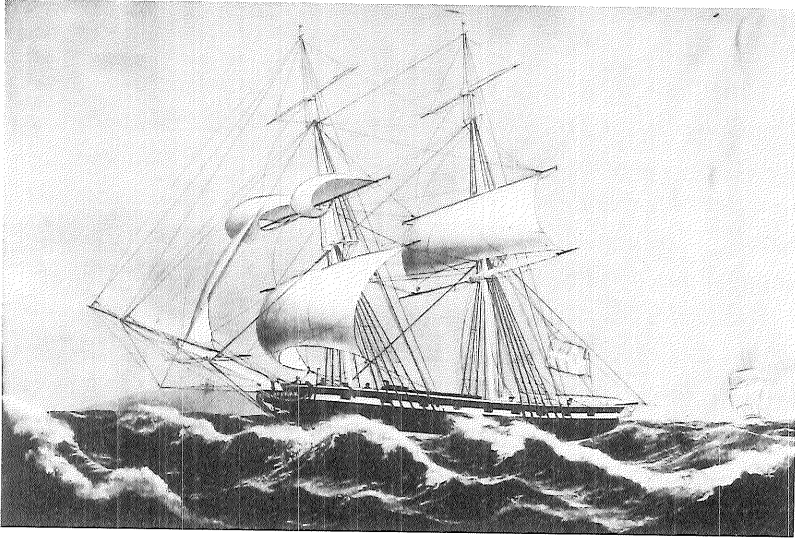
Udenrigspolitisk optog forhandlingerne omkring Kielerfreden og Norges afståelse sammen med bestræbelserne på at genoprette Danmarks kreditværdighed efter statsbankerotten i 1813 stort set alle regeringens kræfter. Først i 1820'erne vendte man sig i det daværende Departement for Udenrigske Anliggender mod opgaven at retablere Danmarks forhold til udlandet i handelsmæssig henseende; et væsentlig punkt her var at sikre ligebehandling i toldbehandlingen af danske skibe og varer. Fra 1824 afsluttedes en række handels- og søfartstraktater med Preussen, Sverige-Norge samt U.S.A. Efter udenrigsminister Niels Rosenkrantz's død i 1824 blev den tid-

Traktaten med Brasilien. Udenrigsminister H.E. Schimmelman sendte i marts 1827 en slægtning, tidligere oberst i den russiske hær, G.H. von Løwenstern, afsted som overordentlig gesandt med henblik på forhandling af en handels- og søfartstraktat med Brasilien. Dette skete efter især den slesvig-holstenske handelsstand havde gjort opmærksom på den høje brasilianske indførselstold for danske produkter. Løwenstern ankom til Brasilien nogle dage efter underskrivelsen af traktaten med det hanseatiske forbund, en af dansk handels- og søfarts største konkurrenter. Det lykkedes dog for Løwenstern at forhandle sig frem til et rimeligt resultat. Traktaten gjaldt frem til 1841, men allerede i 1838 opsagde Brasilien alle sine traktater med omverdenen, og det handelsmæssige forhold mellem Danmark og Brasilien blev derefter først lagt i faste rammer i dette århundrede. Foto: Rigsarkivet. *The Treaty with Brazil. In March 1827 Foreign Minister Schimmelman sent a relative, former Russian Army Colonel von Løwenstern, to Brazil as ambassador extraordinary charged with the negotiation of a trade and shipping treaty. This happened after the Schleswig-Holstein business world in particular had drawn attention to the high Brazilian import duty on Danish products. Løwenstern arrived a few days after Brazil had signed a treaty with the Hanseatic League, one of the greatest competitors to Danish trade and shipping. However, Løwenstern in the end succeeded in negotiating a reasonable treaty. It was supposed to last until 1841, but in 1838 Brazil abrogated all its treaties with other countries, and after this trade relations between Denmark and Brazil were first regularized in this century. The Danish State Record Office.*

ligere finansminister, grev H.E. Schimmelmann, nu en gammel og syg mand, konstitueret som udenrigsminister, hvilken post han dog beklædte til sin død i 1831⁶. Det får stå hen, om det var Schimmelmanns tilknytning til Vestindien (han havde vidtstrakte besiddelser på de dansk-vestindiske øer), eller om det var inspiration fra hans mange kontakter til det slesvig-holstenske erhvervsliv, der bevirkede, at han som udenrigsminister så aktivt søgte at få søfarts- og handelstraktater i stand med de sydamerikanske stater. Hans bestræbelser i denne retning forøgedes, da det forlød, at det hanseatiske byforbund var indtrådt i forhandlinger med kejserriget Brasilien, der i Europa blev anset for langt den mest attråværdige handelspartner på det sydamerikanske kontinent. Den danske traktat med Brasilien blev undertegnet den 26.4.1828, seks måneder senere end den hanseatiske, og den danske udsending opnåede ikke helt de samme fordele som hanseaterne⁸.

Besejlingen i den første del af det 19. århundrede må ses som en introduktionsperiode, hvor store såvel som mindre københavnske og provinsielle rederier og købmandshuse gjorde deres erfaringer med det nye marked. Mens de store handelshuse gerne havde erfaringer fra Vestindien-farten, begyndte de mindre provinshuse først med modificeringen af de engelske kornlove i slutningen af 1820'erne at bringe et læs korn til England for derefter at gå videre vestover med et læs stenkul eller en ladning frugt og vin fra de sydeuropæiske lande. Imidlertid blev de fleste hjembragte kolonialvarer losset i Bremen eller Hamburg og kun i mindre udstrækning i København. Således bidrog åbningen af handelen med Sydamerika ikke til reetablering af København som stapelstad.

Oprettelsen af en dansk handelsforbindelse med Sydamerika var i det hele taget ingenlunde problemfri. Der var især to forhold, der lagde hindring i vejen for handelssamkvemmet. For det første havde kongeriget kun få produkter at tilbyde det sydamerikanske marked, og kolonialvarerne var trods alt ikke så indbringende, at det som i tilfældet med Kina-farten kunne betale sig at gå ud i ballast og med klingende mønt. For det andet ramte Øresundstolden selv efter gen-



Briggen »Superb« af Aarhus. En af de tidlige Sydamerika-farere fra provinsen, skibet var ejet af handelshuset Funder Bang i Aarhus. I denne periode ses den 57 clstr. store »Superb« både at have været i Bahia, Rio de Janeiro og Buenos Aires. Der er tale om en kombination af den fra 1700-tallet kendte Middelhavs-fart med besejling af det ny kontinent. Vin, olie og brændevin bragtes over Atlanten for at vende tilbage med sukker og bomuld til Hamburg. Denne by overtog i begyndelsen af det 19. århundrede Københavns rolle som stapelsted for Nordvesteuropa og først med lettelsen i sundtolden begyndte jyske skibe at bringe tropiske varer direkte til kongeriget. Akvarel af Jacob Petersen 1828. Privat eje. *The Brig »Superb« of Aarhus. One of the early South America runners from the provinces, the ship was owned by the business house Funder Bang in Aarhus. During this period we can see that the »Superb«, with a capacity of 57 lasts, had been in Bahia, Rio de Janeiro, and Buenos Aires. In this case the Mediteranean trade well-known from the 18th century was combined with the service of the new continent. Ships carried wine, oil, and liquor over the Atlantic and returned with sugar and cotton to Hamburg, which at the beginning of the 19th century succeeded Copenhagen as the main supply station for North-West Europe. It was not until the reduction of the Sound customs duty that ships from Jutland began to carry tropical goods directly to Denmark. Watercolour by Jacob Petersen, 1828. Privately owned.*

tagne nedsættelser netop indførslen af de tropiske kolonialvarer særligt hårdt.

I 1840'erne tog man på regeringsplan disse problemer op til nærmere overvejelse. Der blev udsendt en række officielle ekspeditioner for at undersøge forholdene på det sydamerikanske kontinent, ligesom der blev etableret nye officielle og handelsmæssige kontakter⁹. Samtidig tog man på handelsstandens indstændige opfordring Øresundstolden op til nærmere revision¹⁰.

Rapporter fra de udsendte orlogsmænd bekræftede formodningerne: »Danmarks Hovedproducter: Sædevarer i forædlet Tilstand, saasom Meel, haardt Brød, Øl, Brændevin... og Industriartikler« havde kun sporadisk fundet god afsætning, men derimod synes fragthandelen at have gode muligheder for fremgang, »det danske Flag søges gerne på Grund af Danske Søefolks Dygtighed, Redernes Omhu for Skibenes Construction og Udrustning og Skibsførernes gode Behandling af de dem betroede Ladninger«¹¹.

Så længe det stadig var billigere at importere kolonialvarer (= varer fra kolonierne) over Hamburg, kunne det ikke forventes, at danske skibe skulle føle sig tilskyndet til at losse deres ladninger af kaffe, sukker og tobak i dansk havn. Øresundstolden var lidt af en hellig ko i dansk toldpolitik, men enden på forhandlingerne blev, at man tillod en afkortelse, dersom skibsladningen indførtes direkte fra oversøisk havn på dansk eller fremmed, privilegeret skib. I den første »remission« (= toldafkortning) af 14.4.1842 forudsattes en udførsel af indenrigske varer, mens dette krav blev frafaldet ved den anden forordning i 1844. Remissionsforordningerne varede til 1854, hvor de blev erstattet af en ny lov, hvor Øresundstolden afkortedes i indførselstolden for direkte indførte oversøiske varer¹².

Det er denne lovgivning, der synes at have haft den største indflydelse på den danske besejling af Sydamerika. Ganske vist skete der mere på den toldpolitiske front; den fælles toldlov for kongeriget og hertugdømmerne i 1863 satte tolden på oversøiske varer moderat i vejret¹³, men de københavnske handelshuse havde da vejret morgenluft og havde allerede etableret en vis handel med det sydameri-

kanske kontinent. For provinshusenes vedkommende skete det som omtalt tidligere som følge af den efterhånden gunstige landbrugsudvikling.

Endvidere synes Næringsfrihedsloven af 1857 og endelig 2. slesvigske krigs afskæring af konkurrence fra det slesvig-holstenske erhvervsliv at have medført gunstige omstændigheder for især den provinsielle del af handelsflådens udenrigsfart.

Med toldlovgivningen i midten af århundredet udkrystalliseredes besejlingen i to forskellige mønstre - de store københavnske handelshuse, der tidligt havde optaget kontakt med forbindelser på det sydamerikanske kontinent indgik nu mest i den direkte fart, mens de mindre huse i København og provinsen fra da af specialiserede sig i forskellige former for regelmæssig fart eller fragtfart.

Handelens veje

Både for den direkte fart og fragtfarten på Sydamerika er det vigtigt at tage passaterne - på engelsk mere betegnende kaldt »trade winds« - i betragtning. Det gjaldt i lige grad farten på Vestindien og Sydamerika for sejlskibene om at følge den europæiske kyst og derpå finde nordøstpasset mellem Madeira og de Canariske Øer, der førte skibene mod vest til det Caraibiske område. Dersom skibet stilede mod Sydamerika, måtte det forlade nordøstpasset, og efter et område med vindstille omkring ækvator førtes det med ækvatorialstrømmen, indtil det ud for Brasiliens kyst kunne kontakte sydøstpasset, og således fortsætte mod syd. De nordøstlige havne var vindmæssigt ofte lettere at anløbe på tilbageturen til Europa, hvor skibene af sydøstpasset førtes op langs den nordøstlige del af Sydamerika og derefter kunne gå mod Vestindien og Nordamerika eller via Azorerne videre til Kanalen. Bortset fra vanskelige farvande omkring Kap Horn var vind- og strømforholdene langs vestkysten af Sydamerika gunstige for besejlingen af hele kysten. Nordpå holdt man sig tæt op ad kysten langs Chile og Peru, mens tilbageturen måtte foregå længere til havs, for at skibet kunne blive ført i sydlig retning¹⁴.

For flertallet af de nationer, der deltog i besejlingen af Sydamerika, da handelen blev frigivet i begyndelsen af det 19. århundrede, var guleroden foran næsen, at markedet dér var åbent for så at sige alle eksportvarer. I denne første tid kom europæiske producenter af med de mest besynderlige artikler såsom uldne tæpper og skøjter til den tropiske del af Brasilien¹⁵, men ud over overklassen var størstedelen af befolkningen uden købekraft endsige behov for den store tilstrømning af materielle produkter.

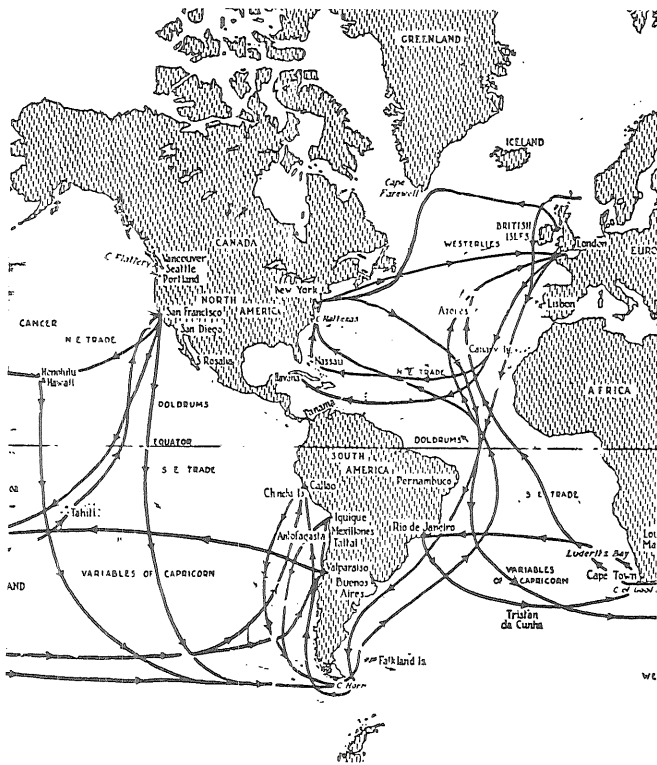
Danmark adskilte sig fra flertallet af sine konkurrenter ved at have meget lidt at tilbyde de sydamerikanske stater, men var til gengæld interesseret i en række af de varer, som disse kunne eksportere.

Den direkte fart

Denne fart gjaldt næsten udelukkende Brasilien, men var i øvrigt ikke helt så direkte endda, ligesom den rutemæssigt ændrede karakter gennem århundredet.

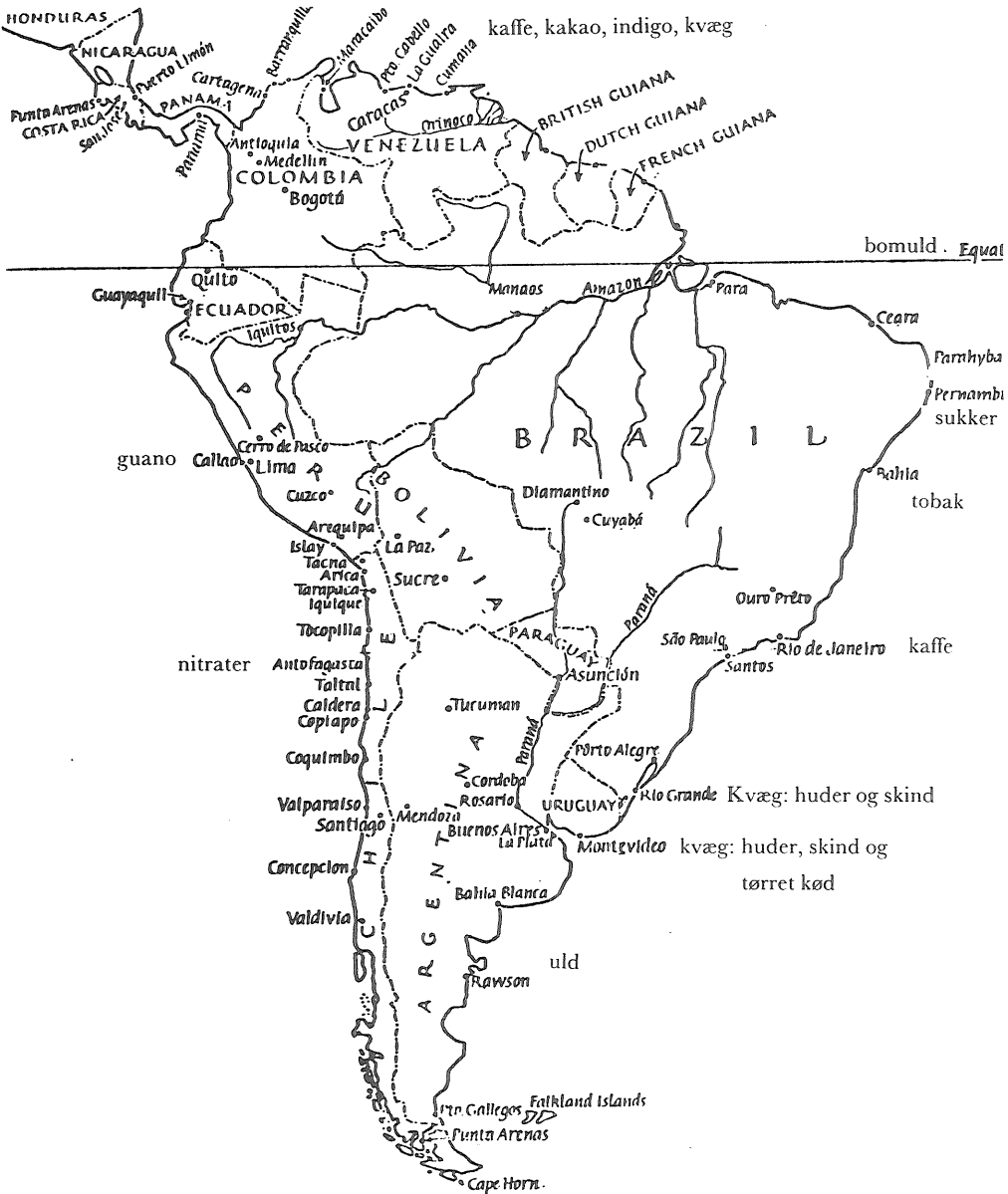
Hvilke produkter var det nu, handelshusene anså for »spekulationen værd« at udsende deres skibe for at hente hjem? Det var stort set for hele perioden næsten udelukkende kaffe, omend der især i begyndelsen kom en del sukker, bomuld og tobak med i lasten; fra 1840'erne bestod dog op til 75% af de hjembragte ladninger af kaffe, fra midten af 1850'erne var den tæt ved 100%. Men var Danmark allerede da en sådan nation af kaffesøstre, at al den kaffe kunne afsættes? I byerne havde kaffen stort set vundet indpas i det 18. århundrede, mens man fra statsmagtens side ikke mente, at bønderne burde belaste handelsbalancen med den slags excesser. Men også bønder kommer til staden engang imellem¹⁶. Så fra omkring 1840'erne indgik kaffe såvel i købstadsbefolkningens som den mere veletablerede gårdmandsstands normale fornødenheder¹⁷, og i 1870'erne nåede den lastefulde kaffedrikning ned i de ubemidlede klasser¹⁸ - så markedet udvidedes betydeligt gennem århundredet.

At finde varer til udførsel og afsætning i Sydamerika krævede større handelssnilde - især i begyndelsen, hvor man var henvist til at



Vindsystemkortet. Passatvindene var af stor betydning for de danske Sydamerikafarere. Ved en gunstig udnyttelse af passatvindene kunne et skib i midten af det 19. århundrede tilbagelægge turen fra Rio de Janeiro til København på under 50 dage. Det var imidlertid ofte et problem for skibene ikke at kunne komme fri af Kalmebæltet omkring ækvator. En kaptajn beskriver det således: »det variable Strøg hvor Stille, Omløbende og Torden med svære Regnbyger er det herskende Veirlig«. Knut Weibust: *Deep Sea Sailors*. Stockholm 1969, p.513 (udsnit). *Wind System Chart. The trade winds were of vital importance to the Danish ships sailing to South America. By taking advantage of favourable trade winds a ship could make the voyage from Rio de Janeiro to Copenhagen in the middle of the 19th century in less than 50 days. However, it was often a problem for the ships to free themselves from the doldrums around the equator. A sea captain described it in the following way: »the variable stretch of water where the predominant climate consists of calmness, baffling winds and thunder with heavy rain«.* Knut Weibust: *Deep Sea Sailors*. Stockholm 1969, p.513 (excerpt).

farvetræ



søge dem blandt indenrigske og Østersø-produkter. I denne tid forsøgte man sig med de traditionelle varegrupper, som man havde brugt i Middelhavs-farten fra det 18. århundrede, d.v.s. jern, tømmer, glas, skibsmateriel såsom tovværk og sejdug samt klipfisk, og når der var plads til det, lidt af de på s. 30 nævnte forædlede sædevarer. Men lige så snart de engelske havne fra 1849 (i dette år ophævedes den engelske navigationsakt endeligt) igen blev tilgængelige for danske skibe uden betingelser, og de danske landbrugsprodukter dér kunne afsættes til rimelige priser, gik den direkte fart i reglen over nordengelske eller walisiske havne for at indtage en ladning stenkul.

Især i remissionstiden blev stenkul dog også indkøbt på oplagsplads i København. Et af de største handelshuse med nogen interesse i Sydamerika, Jacob Holm & Sønner, ses i 1851 at have indtaget 49 læs små stenkul i København til en pris af 759 rigsbankdaler og solgt dem i Rio de Janeiro for en pris, der synes at ligge i nærheden af det dobbelte. Det var dog de 3200 hjembragte sække kaffe, der gjorde turen over Atlanten profitabel for firmaet. Briggen »Anna Margrethe« havde en nettoavance på næsten 7000 rigsbankdaler, da kaffen var blevet solgt efter skibets ankomst til København i foråret 1852¹⁹.

Men hovedtendensen var, at dersom skibene afgik fra dansk eller skandinavisk havn, var lasten tømmer fra Østersø-egnene, ellers stenkul fra England, dette gjaldt så at sige alle redere i direkte fart.

Kort over Sydamerika, hvorpå er angivet de vigtigste varekategorier, som danske skibe tog med tilbage over Atlanten. D.C.M. Platt: *Latin America and British Trade 1806-1914*. London 1972, s.325. *Map of South America. This shows the most important categories of goods which Danish ships carried back across the Atlantic.* D.C.M. Platt: *Latin America and British Trade 1806-1914*. London 1972, p.325.

Direkte fart til og fra kongeriget

(d.v.s. skibe afsejlet fra kongeriget og atter returneret direkte til kongeriget efter besøg i sydamerikansk havn)

| År | Antal | Clstr. |
|---------|-------|--------|
| 1816-25 | 2 | 262 |
| 1826-35 | 1 | 70 |
| 1836-45 | 4 | 308 |
| 1846-55 | 107 | 10.212 |
| 1856-65 | 18 | 1.547 |
| 1866-70 | 10 | 973 |
| I alt | 142 | 13.372 |

Andre forhold, der ændrede ruterne i denne besejling, var dampskibsforbindelserne, der i 1850 blev etableret mellem Rio de Janeiro og England²⁰ og Danmarks tilslutning til det europæiske telegrafnet via Hamburg i 1853²¹. Dampskibsforbindelsen gjorde det muligt, dels hurtigt at få besked om de politiske forhold i det brasilianske kejserdømme og de øvrige republikker (hvilke igennem hele århundredet var meget ustabile) samt om størrelsen og kvaliteten af f.eks. den brasilianske kaffehøst, dels kunne handelshusene hurtigt få prøver af de forskellige kaffesorter. Således kunne redernes dispositioner nu nå det udsendte skib under dets ophold i Brasilien, og ladningen kunne senere sælges »flydende«²². Af denne grund anløb et stadig større antal skibe på tilbagevejen en af de engelske ordrehavne Cowes eller Falmouth for dér telegrafisk at få skibets endelige destination at vide.

Indtil remissionernes ikrafttræden var den direkte fart forbundet med store udgifter i form af Øresundstold, skibsafgifter, indtil slutningen af 1830'erne gebyr til algiersk Søpas samt en klækkelig indfør-

selstold på 15% i Brasilien. Samtidig var kaffe- og sukkerpriserne på vej ned som følge af de hamburgske købmænds oversvømmelse af markedet med billigere kolonialvarer²³. Med remissionerne skete der en kraftig forøgelse af den direkte besejling. I perioden 1844 og frem til midten af 1850'erne anløb årligt 10-15 skibe Københavns havn med kaffe og kolonialvarer i direkte fart, og det var både store og mindre handelshuse, der kunne være med her. Intet under, at grunden da blev lagt til det danske storforbrug af de sorte dråber. Men som sagt med dampen og telegrafens indtog var denne æra til ende. Kun huset Broberg & Søn og i mindre omfang Puggaard & Hage fortsatte med at holde skib i direkte fart. Broberg havde forstået at skaffe sig ind på hele det skandinaviske marked og beholdt denne position helt op i 1880'erne. Han havde en flåde af hurtige skibe og gode forbindelser til det engelske handelshus E. Johnston & Co., der gjorde sig stærkt gældende i Brasilien²⁴.

Den regelmæssige fart

Allerede på et ret tidligt tidspunkt holdt en del mindre københavnske og provinsielle rederier nogle af deres skibe i regelmæssig fart på det sydamerikanske kontinent, d.v.s. at skibene inden for en vis årække fulgte stort set de samme ruter mellem kontinenterne. For de jyske rederier var Hamburg-Altona det naturlige udgangspunkt. Her var et langt større varesortiment til udskibning, stykgods i alle afskygninger fra maskiner til koncertpianoer, og da Hamburg sammen med de nederlandske byer Rotterdam, Amsterdam og Antwerpen fungerede som distributionscentre for tobak, cacao, tropiske træsorter og mange andre kolonialvarer til det meste af Nordeuropa, var det hertil, man søgte tilbage²⁵. Senere tog en del skibe også regelmæssige ruter op mellem engelske og sydamerikanske havne. Som skibene i direkte fart indtog man ofte stenkul til Sydamerika fra England. Efterhånden som dampskibssejladsen var blevet mere udbredt, opstod ironisk nok en øget efterspørgsel efter sejskibstonnage til at fragte kullene frem til diverse kulstationer²⁶.

Den regelmæssige rutefart kan nogenlunde opdeles i følgende:

Nordeuropæisk havn (engelsk/tysk) - Brasilien/Argentina -

Nordeuropæisk havn

Nordeuropæisk havn (engelsk/tysk) - Vestindien/Venezuela -

Nordeuropæisk havn

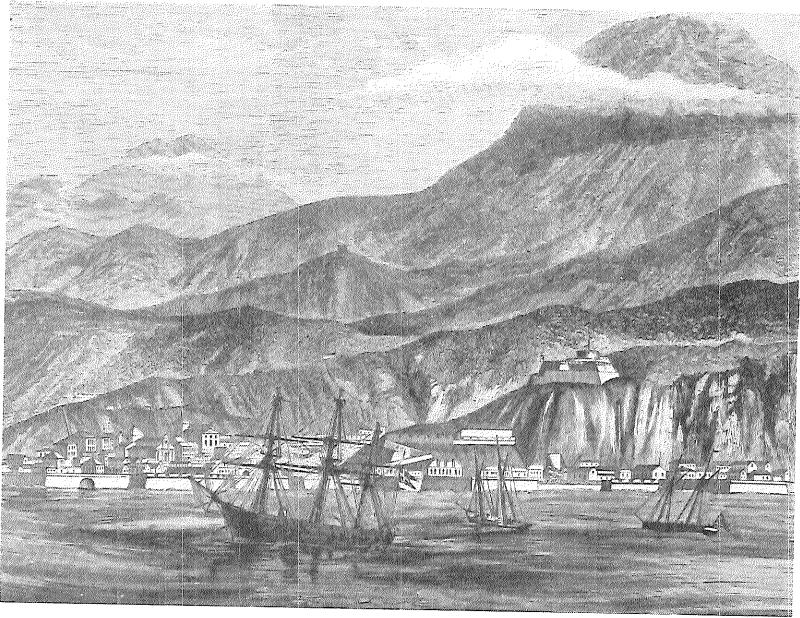
Brasilien/Venezuela - U.S.A. - Brasilien/Venezuela

For alle omtalte ruters vedkommende gjaldt det, at skibene kun sjældent anløb dansk havn, i reglen kun - især for de mindre provinsrederiers vedkommende - når skibet skulle have en ny kobberforhudning og trængte til et mere gennemgribende eftersyn eller endog ombygning.

Et eksempel på et skib i regelmæssig fart er skonnerten »Ane Jørgiane« af Fanø, bygget i 1847, tilhørende kaptajn M.M. Andersen, der fór på Sydamerika fra 1848 og frem til det blev solgt til udlandet i 1878. Efter afprøvning af flere markeder indgik »Ane Jørgiane« fra midten af 1850'erne i farten mellem Venezuela og Hamburg og fragtede betydelige mængder kaffe, huder, horn og bomuld fra La Guayra og Puerto Cabello. Ud over nogle få ladninger brændevin medbragtes kun stykgods på udturen. Når vejr og lasteforhold var optimale, kunne »Ane Jørgiane« nå næsten 3 ture over Atlanten på et år.

På hjemturen bestod lasten for disse skibe i regelmæssige fart, når denne gik til Hamburg, af mange produkter, nemlig cacao, bomuld, indigo, sarsaparilla, tobak, farvetræ samt en del krydderier, mens det engelske marked ud over kaffe og sukker især aftog store mængder huder, skind, knogler og benaske.

For den regelmæssige fart mellem det nord- og sydamerikanske kontinent var der mel og stykgods i lasten sydpå fra de nordøstamerikanske havne, mens kaffe og huder udgjorde hovedparten af den nordgående ladning. Det amerikanske marked var dog mindre betydningsfuldt. De forenede Stater havde selv tilstrækkelig stor sejl-skibstonnage til at klare sine importforholdene. Desværre er der



La Guayra i 1868. Korvetten »Dagmar«, kaptajn Krieger, ankret op uden for La Guayra den 22. april 1868. Gennem hele perioden udsendtes danske orlogsskibe til de sydamerikanske stater, flest til de nordlige republikker, som let kunne nåes under et ophold i Dansk-Vestindien. »Dagmar« var blevet anmodet om at komme til venezuelansk farvand for at yde den danske generalkonsul Stürup støtte under dennes forhandlinger med den venezuelanske regering angående et dansk pengetilgodehavende. Illustreret Tidende nr. 479. *La Guayra in 1868. The corvette »Dagmar« under the command of Captain Krieger anchored off La Guayra on April 22nd 1868. Throughout the whole period Danish warships were sent to the South American states, mostly to the northern republics, which could easily be reached during a stay in the Danish West Indies. The »Dagmar« was invited to Venezuelan waters by Stürup, the Danish Consul General, to assist him in his negotiations with the Venezuelan government regarding the recovery of a sum of money due to Denmark. Illustreret Tidende, no. 479.*

et hul i skibslisterne mellem 1859-1862, men af skibslisterne fra 1863 og 1864 synes det, som om der er sket en vis neutralitetsudnyttelse under den amerikanske borgerkrig 1861-1865.

Antal danske skibe ankommet til sydamerikanske stater 1816-1870

| Land | Antal | Clstr. | Pct. af total sejlads | Pct. af total drægtighed | Gennemsnits drægtighed |
|-------------------|-------|---------|-----------------------|--------------------------|------------------------|
| <i>Sydamerika</i> | | | | | |
| Argentina | 292 | 24.476 | 11,1 | 10,2 | 83,82 |
| Brasilien | 1522 | 137.875 | 58,1 | 57,5 | 90,77 |
| Chile | 20 | 2.721 | 0,8 | 1,1 | 136,02 |
| Peru | 26 | 3.907 | 1,0 | 1,6 | 150,27 |
| Uruguay | 181 | 16.101 | 6,9 | 6,7 | 88,95 |
| Venezuela | 193 | 14.048 | 7,4 | 5,9 | 72,79 |
| I alt | 2234 | 199.127 | 85,3 | 83,0 | 89,25 |

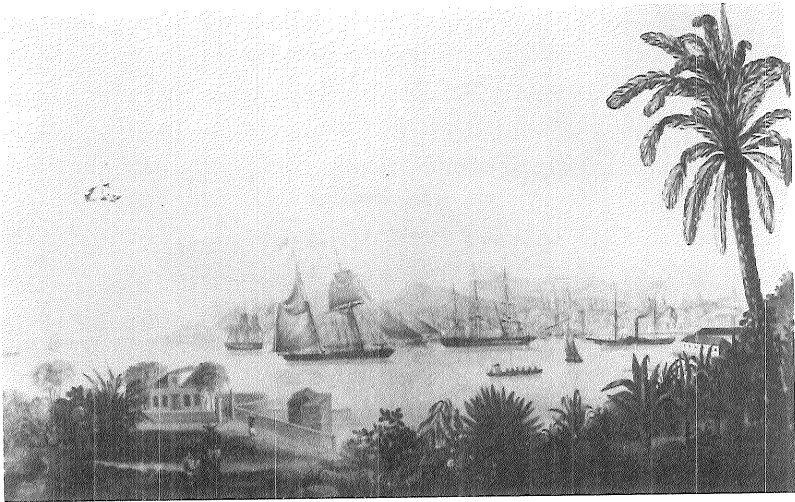
Frøgtfarten

Her kan der stort set skelnes mellem den interkontinentale og den mere lokaltbetonede frøgtfart, som vil blive nærmere omtalt i afsnittet »Specialisterne«. Det er en lidt broget kategori af skibe, fra småskonnerter ejet af partsrederier til brigger og fregatter tilhørende de større handelshuse, der tager del i denne fart. Som med den regelmæssige fart holder størstedelen af besejlingen sig til østkysten af Sydamerika, omend antallet af anløb af de enkelte havne varierer betydeligt.

Mange redernavne forekommer kun en enkelt gang, dette gælder især for anløb af venezuelanske havne. Her er der enten tale om skibe i Vestindien-fart eller med normalt frøgtområde i Middelhavsområdet, der har taget en enkelt tur over Atlanten.

I den første halvdel af det 19. århundrede ses en række af større provinshuses skibe at bevæge sig flittigt rundt mellem kontinenterne. Der er en relativ livlig handel fra Vesteuropa og Middelhavslandene mod Brasilien og Argentina med vin, salt og sydfrugter.

Efter at det store »boom« på den direkte tilførsel af kolonialvarer til Danmark i 1840-50'erne var overstået, ses en lang række køben-



Bugten ud for Rio de Janeiro i 1850'erne. I 1822 blev regeringssædet for det netop uafhængige brasilianske kejserdømme forlagt fra Bahia til Rio de Janeiro. Det skyldtes bl.a., at rigets økonomiske tyngdepunkt allerede var flyttet mod syd, kaffeeksporten var blevet vigtigere end sukker-, bomulds- og kakaoproduktionen i det nordøstlige Brasilien. Den store beskyttede naturhavn i Rio de Janeiro havde mange faciliteter såsom skibsværfter, rederier og købmandshuse, og fra 1850 var der regelmæssig dampskibsforbindelse til England. Omkring 1200 danske skibsanløb er registreret i perioden 1816 til 1870. Maleri af Carl Fedeler. Foto: Søfartssamlingerne ved Svendborgsund. *The Bay Opposite Rio de Janeiro in the 1850's. In 1822 the seat of government of the newly independent Brazilian Empire was transferred from Bahia to Rio de Janeiro. This was amongst other things because the main weight of the Empire's economy had already shifted southward, coffee exports had become more important than sugar, cotton, and cocoa production in North-Eastern Brazil. The large sheltered natural harbour in Rio de Janeiro had many facilities such as shipyards, shipping companies, and business firms, and from 1850 there was a regular steamship service to England. In the period 1816 to 1870 about 1,200 Danish ships are registered as having called at the port. Painting by Carl Fedeler. Photo: Søfartssamlingerne ved Svendborgsund.*

havnske handelshuse som Jacob Holm & Sønner, Heering, Schmidt & Hansen, I.C. Gerhardt etc. i fragtfart, hvori anløb af Sydamerika indgår. Dog er tendensen, at det var de mange mindre skibe, som blev bygget i 1860'erne, og som ofte havde skipper som korrespon-

derende reder, der gik i fragtfart. Disse skibes videre destination var helt afhængig af, hvilke fragter skipperen enten kunne opnå i pågældende havn eller fragtmarkedets øjeblikkelige muligheder og skipperens evne til at udnytte disse. En anden mulighed var, at skipperen udsøgte sig et speciale og lod skibene bygge og indrette netop dertil.

Specialisterne

Mens kaffe-skibene fra et danske synspunkt må anses for de største specialister blandt de danske Sydamerika-farere op til 1870'erne, så søgte en række mindre rederier også at få adgang til andre markeder ikke så meget med henblik på at importere de pågældende varer til Danmark som på at vinde indpas på bestemte transportområder.

Guano-farten

Allerede i Incaernes Peru var guanofuglenes ekskrementer blevet anset for et værdifuldt gødningstilskud i landbruget. Under det spanske kolonierredømme var denne kundskab imidlertid gået i glemmebogen, og først i 1830'erne, da det nu uafhængige Peru fattedes penge, blev man klar over, at de store mængder guano fra de ilde lugtende fugleøer »Las Chinchas« ud for landets kyst kunne omsættes i kontanter. Desværre fik regeringen aldrig nationaløkonomisk meget ud af de nyopdagede ressourcer (indtjeningen gik til landets debitorer), men fra 1841 startede et veritabelt guano-boom, der varede frem til 1860'erne, og som krævede en meget stor skibstonnage til at fragte gødningen frem til det europæiske marked²⁸.

For at udgrave og udskibe guanoen på de ubeboede øer behøvede man nødvendigvis arbejdskraft. Her ses Danmark at have leveret et af de første kontingenter - en last indonesiske kulier fra Bali ankom med rederiet Sass & Sønners skib »Frederik Wilhelm« til Callao i Peru i 1849 - de skulle senere få følgeskab af andre 90.000 arbejdere fra Sydøstasien²⁹.

At fragte guano krævede plads. »Det var en brun, tør, let masse, der sved i ansigtet og hænderne på skibets mandskab, når den skulle



Guano-farere ved Callao-red, Peru i 1869. Las Cinchas var kun et lille udsnit af »guano-øerne« ud for Perus kyst, men alene til denne øgruppe kom i et enkelt år i 1860'erne små 450 skibe med en samlet tonnage på omkring 350.000 tons. På vej til og fra øerne opholdt man sig gerne nogle dage i Callao for at proviantere og for at orientere sig om efterspørgselen på de forskellige produkter. Foto: Handels- og Søfartsmuseet. *Guano Carriers in the Roads of Callao, Peru in 1869. Las Cinchas was just a small section of the »guano islands« off the coast of Peru, but this island group alone received in a single year nearly 450 ships with a combined tonnage of about 350,000 tons. On their way to and from the islands the ships often stopped over at Callao for a few days to take on provisions and to familiarize themselves with the market for various products. Photo: Danish Maritime Museum.*

stuves³⁰. De danske skibe, der deltog i guano-farten hørte til de største af besejlingens skibe med en gennemsnitsdrægtighed på ca. 150 clstr. Det er interessant, at de to rederier, der tog del i de »gyldne tider« i 1850'erne ud for Perus kyst, begge var fra provinsen, handelshusene Krogsgaard i Randers og Kruuse i Korsør, begge aktive i tiden fra 1848 frem til 1866. Alle guano-ladningerne ført på danske skibe bragtes til England. Den danske deltagelse i guano-farten forblev i øvrigt af begrænset omfang. Guano-produktionen toppede i 1860'erne, og i stedet strømmede skibene nu til Chile, hvor der da

var påbegyndt en betydelig salpetereksport, men her dominerede den tyske handelsflåde fragtmarkedet fra starten. Omtrent samtidig fremkom forskellige kunstgødningsformer i Europa, der overflødiggjorde den lange tur rundt om Kap Horn til Peru og Chile³¹.

Flodfarten

Buenos Aires svarede ifølge kaptajnen på den jordomsejlende korvet »Galathea« ikke til sit navn - god luft. Som årsag angav han de mange slagterier og salterier i byens nærhed, hvortil pampaens kvæghjorde blev ført og slagtet mest for hudernes og hornenes skyld, mens kødet med en god dosis salt endte sine dage som »jerked beef«.

Efter i kolonitiden at have været et af de områder, der har været mest hæmmet af det spanske handelsmonopol (i flere århundreder skete tilførslen af europæiske varer via Lima og skulle således blandt andet en tur over Andeshjergene), blev La Plata-området ved den gradvise liberalisering af handelen fra 1808 et af kontinentets største importmarkeder. Kvægdriften havde medført, at det øvrige landbrug kun var ringe udviklet, og det kunne i hvert fald ikke brødføde den voksende befolkning i den første del af århundredet. Der fandt derfor allerede fra de første årtier en stor fødevarer- såvel som manufakturimport sted, hvortil de fleste europæiske lande bidrog³³.

Frem til 1852 gik al eks- og import over Buenos Aires. De indre regioner var plaget af konstant uro, og som følge af at der næppe eksisterede nogen infrastruktur, havde man vanskeligt ved at nå frem til kysten med sine produkter. Der opbyggedes dog en tobaks- og sukkerproduktion i det nordlige Argentina, og i de sydlige egne udvikledes en fåreavl, der efterhånden kom til at danne basis for en omfattende uldproduktion³⁴.

En bedre tilrettelæggelse af landbrugssektoren, bl.a. en følge af den store europæiske indvandring, bevirkede, at Argentina i anden halvdel af det 19. århundrede begyndte at kunne eksportere hvede i større mængder. Et første skridt på vejen var åbningen af det store flodsystem for udenlandsk handel- og skibsfart fra 1853.

Af La Plata-regionens flodsystem var nedre Paraná, nedre Uru-

guay, Paraná-deltaet samt Rio de la Plata farbar for større skibe. Med fladbundede skibe kunne Paraná-floden dog befares helt op til Asunción i Paraguay. Flodhandelen var gennem det meste af det 19. århundrede stort set udelukkende på udenlandske hænder³⁵.

Nogle få danske skibe havde allerede inden 1840'erne gået i fragtfart mellem Buenos Aires og Patagonien og var således blevet bekendt med La Plata-deltaets vanskeligt navigerbare farvande og havde vel nok etableret kontakter med derværende lokale handels-huse. Det første danske skib, som er registreret i flodfart, var »Fædrenes Minde« af Fåborg i 1854, der ved ankomsten til Montevideo (der havde en langt bedre havn end Buenos Aires, men var mindre søgt som handelsplads) medbragte en ladning huder og skind fra Concepción del Uruguay. I begyndelsen synes det, som om man har benyttet ventetiden på en god fragt fra Buenos Aires eller Montevideo over Atlanten til at tage del i den lokale fragtfart.

De fleste småhavne langs floderne var privatejede og dårligt vedligeholdte. Vandstanden i floderne vekslede ofte ret dramatisk, og til sejladsen krævedes derfor på nogle af floderne små ret fladbundede og meget manøvreedygtige fartøjer. Fragterne var de ovenomtalt landbrugsprodukter og den specielle te, yerba mate, (der var meget værdsat af den meget kødspisende argentinske befolkning på grund af dens laksative egenskaber) samt tropiske træsorter og tømmer.

Den lille skonnert »Ane« af Fanø på 43.5 clstr. kan således fra bygningsåret følges en årrække på det argentinske og uruguayanske flodnet med anløb af bl.a. Paysandú, Corrientes og Rosario, byer mange hundrede kilometer oppe af flodsystemerne. Ofte gik »Ane« ballastet op ad floderne og kom tilbage med tørret kød eller yerba mate. Der var dog også skibe på lidt over de 100 clstr., der fragtede hør på den svære tur op ad strømmen og heste og mulddyr på den lettere tur nedad.

I alt forsøgte omkring 35 danske skibe i følge skibslisterne sig i denne flodfart frem til 1870, men heraf ses kun en trediedel at have opholdt sig i længere tid i området.



Porto do Rio Grande R. I. S. Phot. Telcelra
 Havnen i Rio Grande omkring århundredskiftet. *The Harbour in Rio Grande around the Turn of the Century.*

Rio Grande-farten

Havnene i Brasiliens sydlige provinser Paraná, Santa Catarina og Rio Grande do Sul må have været anset som betydningsfulde af det første danske generalkonsulat, for allerede i 1829 etableredes et konsulat i Rio Grande og i 1832 et vicekonsulat i Porto Alegre. Det er imidlertid først i 1840'erne muligt at registrere skibsanløb i området. Dette sene tidspunkt kan eventuelt skyldes, at en del af krigen mellem Brasilien og Argentina (1825-1828) udkæmpedes i dette område, og at den interne uro som efterveer af denne konfrontation fortsatte til omkring 1845³⁷.

Fra 1853 og frem til 1870 registreredes næsten 100 anløb af Rio Grande do Sul alene, der var langt den mest søgte af de sydlige havne til trods for vanskelige indsejlingsforhold ved landtangen, der ad-

skiller Lagoa do Patos fra Atlanterhavet, hvor skibene måtte forcere en barre før anløbet af havnen³⁸. Drægtigheden for størstedelen af skibene, der deltog i besejlingen, var gennemsnitlig 60 clstr., og mange af skibene var specielt byggede, især fra skibsværfter på Fanø og i mindre udstrækning i Troense, netop til denne besejling.

Lasten til Rio Grande bestod næsten udelukkende af salt fra Portugal, Spanien og de Cap Verdiske øer og fra slutningen af 1860'erne af stenkul fra England til brug for den lokale dampskibsfart. Udførslen var udelukkende huder, skind, knogler og benaske, hovedsageligt til det engelske marked.

For størstedelen af skibenes vedkommende blev det til en trekantsfart med Rio Grande som hovedattraktion - et mindre antal forsøgte sig med lidt lokal fragtfart langs den brasilianske kyst. I betragtning af at lastetiden i Rio Grande og Porto Alegre, der ligger i den nordlige del af lagunen, hørte til blandt de længste, man har kendskab til i forbindelse med besejlingen af Sydamerika i det 19. århundrede, og at indsejlingsforholdene som omtalt kunne være uhyre vanskelige, er det interessant at se, hvorledes skibe fra Fanø og Sydfyn siden 1860'erne og frem til den første verdenskrig gjorde denne fart til deres speciale. Rio Grande-farten er om noget et vidnesbyrd om den danske sejlskibsflådes evne til at opsøge og tilpasse sig et bestemt marked.

Konklusion

Da den danske søfart forsøgte at retablere sig efter de europæiske krige i begyndelsen af 1800-tallet, købte man stor tonnage i forventningen om at genskabe forrige tiders florissante handel. Besejlingen af Sydamerika i det 19. århundrede viser, at man trods fejlinvesteringer i begyndelsen alligevel klarede omstillingen fra en storhandel og fragtfart, der havde levet højt på en effektiv neutralitetsudnyttelse fra regeringsside af 1700-tallets mange europæiske mellemværende, til selv at opsøge markeder, der mere afhang af søfartens effektivitet og skibenes sødygtighed og konstruktionsmæssige tilpasnings-evne end flagets neutralitet.

Den københavnske storhandels fald blev en appelsin i provinshusenes turban. Hvor man tidligere kun havde indkøbt eller bygget småskibe og pæreskuder til Østersøfart og til udskibning og afhentning af varer i København, kom man nu selv i gang med at konstruere skibe til en mere vidtstrakt udenrigsfart - selv om det ofte skete efter sædvane, på øjemål og uden tegning³⁹. Den ofte specialiserede Sydamerika-fart bidrog således sammen med en række andre forhold til en række provinsbyers opblomstring i det 19. århundrede.

For de mange københavnske handelshuses vedkommende blev en tur over Atlanten til Sydamerika også en indtægtskilde - fragtfartsbesejlingen var måske ikke i så høj grad som tidligere »spekulationen værd«, men bevirkede alligevel, at selv en hel del mindre købmandshuse var selvforsynende med kolonialvarer og gav - trods til tider lidt jamren fra handelsstandens side - dog vistnok også lidt mønt på kistebunden.

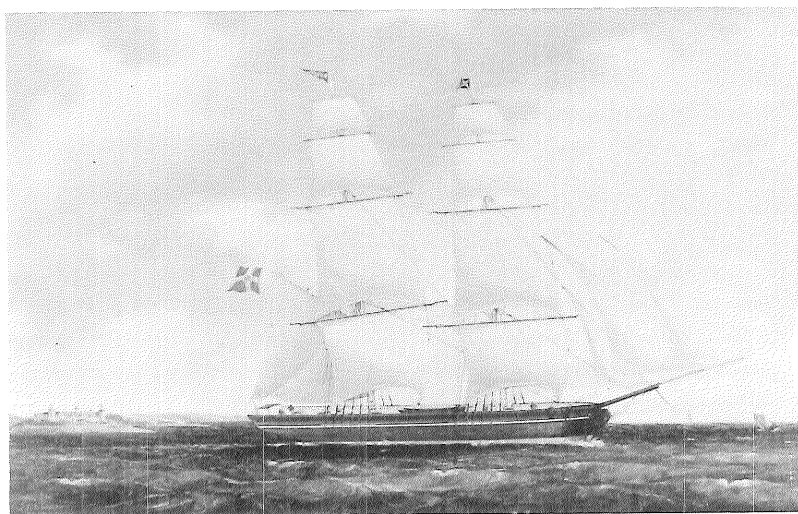
Danske skibe med hjemsted i provinsen ankomne til sydamerikanske havne 1816-1870

| Hjemsted | Periode | Antal | Drægtighed | Gennemsnitsdrægtighed |
|---------------|---------|-------|------------|-----------------------|
| Assens | 1866-70 | 11 | 539,0 | 49,00 |
| Bandholm | 1855-56 | 3 | 270,0 | 90,00 |
| Dragør | 1857-70 | 20 | 2.018,3 | 85,96 |
| Fanø | 1841-70 | 255 | 18.159,1 | 65,13 |
| Fredericia | 1870 | 1 | 67,5 | 67,5 |
| Frederikshavn | 1845-46 | 2 | 133,0 | 66,5 |
| Fåborg | 1829-70 | 38 | 3.148,0 | 90,93 |
| Helsingør | 1824-70 | 47 | 4.625,0 | 96,20 |
| Holbæk | 1856-69 | 5 | 441,5 | 88,30 |
| Horsens | 1846-70 | 7 | 526,0 | 75,08 |
| Kalundborg | 1843-66 | 9 | 710,5 | 78,94 |

| Hjemsted | Periode | Antal | Drægtighed | Gennem- snitsdrægtighed |
|--------------|---------|-------|------------|----------------------------|
| Kolding | 1865-70 | 26 | 1.865,5 | 71,75 |
| Korsør | 1840-69 | 41 | 5.151,5 | 125,64 |
| Lemvig | 1857-67 | 6 | 494,0 | 82,33 |
| Løkken | 1864-70 | 13 | 884,0 | 68,00 |
| Marstal | 1866-69 | 2 | 144,0 | 72,00 |
| Middelfart | 1856-64 | 2 | 165,0 | 82,50 |
| Nakskov | 1840-70 | 24 | 1.793,5 | 74,72 |
| Nexø | 1866-70 | 3 | 266,0 | 88,67 |
| Nibe | 1855-69 | 9 | 700,5 | 77,83 |
| Nyborg | 1841-70 | 29 | 2.998,0 | 103,37 |
| Nykøbing F. | 1840-69 | 20 | 1.675,5 | 83,77 |
| Nykøbing S. | 1865-70 | 9 | 520,0 | 57,77 |
| Nysted | 1866 | 1 | 84,0 | 84,00 |
| Næstved | 1863 | 1 | 77,0 | 77,00 |
| Odense | 1841-70 | 13 | 1.286,0 | 98,92 |
| Randers | 1833-70 | 89 | 6.446,5 | 72,43 |
| Ribe | 1866-70 | 10 | 866,0 | 86,60 |
| Ringkøbing | 1866 | 1 | 59,5 | 59,50 |
| Rudkøbing | 1856-70 | 13 | 898,0 | 69,07 |
| Rønne | 1842-67 | 7 | 509,2 | 72,74 |
| Stubbekøbing | 1852-69 | 34 | 3.010,0 | 88,52 |
| Svendborg | 1842-70 | 53 | 4.895,5 | 92,36 |
| Thisted | 1870 | 2 | 165,0 | 82,50 |
| Thurø | 1853-65 | 4 | 345,0 | 86,25 |
| Troense | 1840-70 | 28 | 2.605,5 | 93,05 |
| Vejle | 1844 | 3 | 136,5 | 45,50 |
| Vordingborg | 1825-32 | 3 | 297,0 | 99,00 |
| Aalborg | 1816-70 | 89 | 7.340,0 | 82,65 |
| Aarhus | 1818-70 | 76 | 6.433,5 | 84,65 |

De hyppigst forekommende redernavne i Sydamerika-farten.
Redere med 5 skibe eller derover medtaget.

| Reder | Hjemsted | Periode | Antal |
|--|-------------|---------|-------|
| Ancker, P.M. | København | 1848-57 | 24 |
| Benzon, C.B. | Nykøbing F. | 1852-69 | 35 |
| Broberg, Chr. A. | København | 1825-70 | 153 |
| Christiansen, C. | København | 1835-70 | 53 |
| Erichsen, C.A. | København | 1864-69 | 14 |
| Gerhardt, I.C. | København | 1839-63 | 50 |
| Hambro & Søn | København | 1820-39 | 10 |
| Heering, Peter F. | København | 1846-70 | 85 |
| Holm, Jacob | København | 1817-70 | 88 |
| Hvidt, L.N. | København | 1823-34 | 16 |
| Jans, C.C. | Dragør | 1853-70 | 15 |
| Knudtzon, P.C. | København | 1820-69 | 24 |
| Krogsgaard, J. | Randers | 1842-57 | 44 |
| Kruuse, Jørgen | Korsør | 1840-69 | 36 |
| Kruuse, Wilh. | Nyborg | 1840-70 | 33 |
| Moses & Søn, G. Melchior | København | 1834-70 | 31 |
| Munck, J.J. | København | 1852-64 | 17 |
| Nyholm, H.C. | København | 1864-70 | 29 |
| Pontoppidan, J.S. | Helsingør | 1856-70 | 15 |
| Puggaard, H. | København | 1840-67 | 125 |
| Ree, P.H. | Aarhus | 1834-52 | 16 |
| Ree & Co. | Randers | 1833-51 | 31 |
| Sass & Sønner | København | 1833-70 | 39 |
| Schmidt, A.D. & H.P. Hansen | København | 1838-67 | 102 |
| Simoni, Chr. | Aalborg | 1852-70 | 19 |
| Skibsrederforeningen af 1865 | København | 1865-70 | 33 |
| Svitzer, E. | København | 1838-57 | 33 |
| Troensegaard, C.R. | Troense | 1855-70 | 20 |
| Tutein, P. | København | 1816-28 | 8 |
| Antal sejladser af den samlede besejling 1198 eller 45,74 pct. | | | |



Briggen »Rota« af København tilhørte det store københavnske handelshus Chr. Broberg & Søn, der var den største kaffeimportør i Skandinavien fra midten af århundredet. »Rota« gik fra 1846 ofte flere gange årligt i direkte fart på Sydamerika fra København. På udturen medbragtes Østersøprodukter eller stenkul fra England. Returladningen var næsten udelukkende kaffe. Det 103 clstr. store skib var som andre Broberg-skibe bygget på svensk værft i Luleå i 1839. »Rota« forliste i øvrigt på ruten Puerto Rico-Falmouth i 1878. Foto: Handels- og Søfartsmuseet. *The Brig »Rota« of Copenhagen. The »Rota« belonged to the big Copenhagen business firm Chr. Broberg and Son, who were the largest coffee importers in Scandinavia from the middle of the 19th century. From 1846 onwards the »Rota« participated in the direct trade with South America, sailing out of Copenhagen several times a year. On the outward voyage the ship carried Baltic products or coal from England. The cargo on the homeward voyage was almost exclusively coffee. This 103-last ship was, like other Broberg ships, built at a Swedish shipyard, in Luleå in 1839. In 1878 the »Rota« was wrecked on the route between Puerto Rico and Falmouth. Photo: Danish Maritime Museum.*

Når intet andet er citeret stammer oplysningerne fra følgende arkivalier:

Rigsarkivet: Generaltoldkammeret og Kommercekollegiets Arkiv. Handels- og konsulsatsfaget vedkommende: Indkomne skibslistre fra konsulatene i udlandet 1807-48. Udenrigsministeriet. Handels- og konsulsatsfaget: Indkomne skibslistre fra konsulatene i udlandet 1849-1870.

Departementet for Udenrigske Anliggender. Specialia: Portugal og Brasilien. Diverse korrespondancesager. Samlede sager til konsulsatsjournalerne.

Noter

- ¹ Hansen, Sv.Aa.: Økonomisk vækst i Danmark, Bd. I, Kbh. 1976 p. 111f.
- ² Møller, Anders Monrad: Københavns Handelsflåde 1814-1832, Kbh. 1974, p. 47ff.
- ³ Hansen, Sv.Aa.: Ibidem p. 102.
- ⁴ Hage, Hother, udg. Orla Lehmanns efterladte skrifter, 1.del, Kbh. 1872, p. 207ff.
- ⁵ Hansen, Sv.Aa.: Ibidem p. 112.
- ⁶ Nørregaard, G.: Danmark mellem øst og vest 1824-1839, Kbh. 1969, p. 17-55.
- ⁷ Dept. for Udenrigske Anliggender, Brasilien 1b. Der foreligger således flere andragender om optagelse af diplomatisk forbindelse med Brasilien fra købmænd i her-tugdømmerne.
- ⁸ Handels- og Skibsfartstractat mellem Danmark og Brasilien, Danske Tractater efter 1800, Bd. II, Kbh. 1871-75. I traktatens paragraf 3 tillodes således ikke dansk skibsfart fragtfart mellem brasilianske havne.
Derudover blev der senere undertegnet en Venskabs-Handels- og Skibsfartstrac-tat med Venezuela i 1838 og en Conference-protocol med Argentina i 1841.
- ⁹ Fregatten »Bellona« 24.8.1840-21.8.1841; briggen »Ørnen« 1.5.1843-25.3.1844 og corvetten »Galathea« 16.6.1845-31.8.1847. Sidstnævnte foretog den formelle overdragelse til England af de tidligere danske kolonier Trankebar og Nicobarer-ne.
- ¹⁰ Willerslev, R.: »Remissionen af 14.4. 1842 og 23.3.1844. Studier i dansk oversøisk Handel«, National Økonomisk Tidsskrift, Bd. 83, Kbh. 1945.
- ¹¹ Polder, A.C.: Optegnelser over Briggen »Ørnen«s Ekspedition 1843-44. Nyt Ar-chiv for Sævevæsenet III, København 1844, p. 409ff.
- ¹² Willerslev, R.: Ibidem.
- ¹³ Winding, K.: Frihandelsproblemet i Danmark 1855-63. En undersøgelse af 1863-tariiffens tilblivelse, Kbh. 1959. p. 200.
- ¹⁴ Brockstedt, J.: Die Schiffahrt- und Handelsbeziehungen Schleswig-Holstein nach Latein Amerika 1815-1848, Köln 1975, p. 301f. Weibust, K.: Deep Sea Sailors, Stockholm 1969, se illustrationen.
- ¹⁵ Platt, D.C.M.: Latin America and British Trade 1806-1914, London 1972, p. 23.
- ¹⁶ Junge, J.: Den nordsjællandske Landalmues Karakter, udg. af Hans Ellekilde, Danmarks Folkeminder nr. 13, Kbh. 1915. Ifølge denne blev nordsjællandske landbopiger efter tjeneste i hovedstaden forfaldne til kaffedrikning og bidrog sene-re ofte til deres ægtmænds ruin. Ifølge Forordning af 12.3.1783 (Schous Forord-ninger 8, p. 379, »skal al Caffè-Drikken blandt Almuen paa Landet være forbu-den«.
- ¹⁷ Hansen, Sv.Aa.: Ibidem, Bd. II, tabel 15. I Gormsen, G.: Hedebonden. Studier i

- gårdmand Peder Knudsens dagbog 1829-1857, Kbh. 1982 ses indkøb af kaffe og kaffekværn af regnskaberne fra begyndelsen af 1850'erne.
- ¹⁸ Sørensen, Th.: Markarbejdernes Vilkaar i de jyske Hedeamter, Kbh. 1881. Der citeres en række regnskaber for jordløse husmænd, hvori der indgår kaffe i de fleste regnskaber i forbindelse med husholdningsudgifterne.
- ¹⁹ Hovedbog for rederiet Jacob Holm & Sønner 1846-1861. Erhvervsarkivet.
- ²⁰ Albion, R.G.: British Shipping and Latin America 1806-1914, *Journal of Economic History* 11, New York 1951, p. 361-74.
- ²¹ Falbe-Hansen, V. og Scharling, W.: Danmarks Statistik Bd. 3, Kbh. 1878-91, p. 214-224.
- ²² Breve fra Chr. A. Broberg (1811-1880) til Carl A. Broberg (1846-1917) 1866-1870. Således i brev af 5.2.1867, hvor faderen ytrer ønske om fortfarende at sælge »svømme«.
- ²³ Hansen, Sv. Aa.: *Ibidem*, Bd. 1, p. 113.
- ²⁴ Huset Broberg havde ialt 23 skibe, der på et tidspunkt deltog i besejlingen af Sydamerika. De havde en gennemsnitsdrægtighed på clstr. 90, altså ikke særlig store. En sejlads på under 50 dage fra Sydamerika til Frederikshavn eller København var ikke ualmindelig i 1860'erne. Breve fra Chr. Broberg.
- ²⁵ Platt, D.C.M.: *Ibidem* p. 19.
- ²⁶ *Ibidem* p. 246ff.
- ²⁷ Follett, K.E.: Ejerforhold inden for småskibslangfarten i det 19. århundrede, *Nord Nytt*, nr. 18, 1983.
- ²⁸ Brundenius, C.: Kapitalismens Ansikte - 400 år av underutvikling i Peru, Stockholm 1972, p. 28ff.
- ²⁹ *Ibidem* p. 33.
- ³⁰ Weibust, K.: *Ibidem* p. 68-69.
- ³¹ Platt, D.C.M.: *Ibidem* p. 255f.
- ³² Bille, Steen: Beretning om Corvetten Galatheas Rejse omkring Jorden 1845, 1846 og 1847, Kbh. 1851.
- ³³ Humphreys, R.A.: *British Consular Reports on Trade and Politics of Latin America 1824-1826*, ed. for the Royal Historical Society, London 1940 p. 26-54.
- ³⁴ Blakemore, H. & Smith, T.: *Latin American Geographical Perspectives*, London 1971, p. 406-411.
- ³⁵ Kroeber, R.B.: *The Rise of the Shipping Industry in the Rio Plate Region 1794-1868*, Wiscounsinn 1957, p. 13-15.
- ³⁶ *Ibidem* p. 45-46.
- ³⁷ Burns, B.E.: *A History of Brazil*, New York 1970, p. 140.
- ³⁸ Holm-Petersen og Rosendahl: *Fra Sejl til Diesel*.
- ³⁹ Møller, Anders Monrad: *Her er intet skibsværft... Skibsbygningen i industristatistikken 1823-55*. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1983.

DANISH NAVIGATION TO SOUTH AMERICA IN THE 19th CENTURY

Summary

After the seizure of the Danish fleet by the English in 1807 and the ending of the Napoleonic Wars Danish commerce and shipping found itself in dire straits. What is more, the State bankruptcy in 1813 had led to the ruin of many business houses. However, after the Peace of Kiel in 1814 it looked for a few years as if the Danish merchant fleet could regain its position as the leading European freight carrier, as there was a great demand for vessels to carry goods between the war-torn states. The Danish State encouraged the purchase of foreign tonnage by means of reductions in duty. Nevertheless, the situation changed with the onset of the general crisis in agriculture in Europe around 1820. The sale of corn, particularly to Norway and England, had been one of the cornerstones of the Danish freight trade, but after the loss of Norway (which Denmark had to relinquish as part of the peace terms) and the introduction of the English Corn Laws it was no longer possible to find a ready market for Danish farming produce.

Faced with limited possibilities for investment the Danish business world then began looking for new markets and found them in the new South American states in what was formerly Spanish America. It did not look very promising at first, as the ships could not find a market for *Danish* products, but after most European countries had repealed the Navigation Acts (which had limited foreign ships to carrying products solely from their own countries) Danish ships could sail to South America with timber and ships' material from the Baltic and coal from England, and take coffee and other tropical products back to Europe.

This article is an adaption of a thesis based on an investigation of shipping lists and reports from the Danish consulates in South America from 1816, when the first consulate was established, right up to 1870, when trade seems to have been consolidated. Both direct trade between Denmark and South America and various forms of carrying trade are examined.

Only a very few shipping companies, mainly Copenhagen business houses such as Jacob Holm and Sons and C.A. Broberg and Son, participated in the direct trade with South America, which was almost entirely concentrated on Brazil. Due amongst other things to their connections with the Danish West Indies these firms knew a great deal about what could be sold in South America, and they mainly shipped coffee and sugar back across the Atlantic.

As far as the carrying trade is concerned the ships can be divided into two categories: those which combined South American destinations with the European or

North American market, and those which specialised in the South American continent. The ships of the first category called at the continent's northern or southern ports according to their preferred route, and they carried a very wide range of goods. The »specialists« of the second category - excluding the coffee specialists involved in the direct trade with South America - can be further divided into three groups: the ships which participated in the guano trade from Peru and Chile; those which took part in the local carrying trade on the rivers of Argentina, Uruguay, and Paraguay; and, as time went by, the considerable number of vessels with ports of call around Rio Grande in South-Eastern Brazil. The latter was a kind of triangular traffic where the ships carried Danish and Baltic products to the Mediterranean countries, loaded salt on board and sailed to Rio Grande, where the large South Brazilian cattle herds were led to the slaughter. From here dried meat was shipped north and hides and bone ash carried back to Europe.

A large number of specialists - usually small ships of about 60 lasts - were built to order in small Danish shipyards, especially on the island of Fanø and in the Archipelago of Southern Funen. In the case of the Rio Grande and river navigation they had to be rather flat-bottomed vessels which could easily pass the sand bars at the mouths of the rivers and in the lagoons.

At the beginning of the 19th century the Danish government tried to aid Danish shipping by establishing diplomatic relations with among others the South American states. In the 1840's it was particularly the direct trade which reaped the benefit of the reductions of duty (the Sound customs duty) on tropical products. Subsequently it was up to Danish shipping itself to seek out and cultivate new markets, and apart from the large Copenhagen business houses' direct traffic to the continent it was to a large extent ships from the provinces which made for South America.

Neither in tonnage nor in income did the Danish navigation to and trade with South America ever reach the same level as the merchant fleet's activities in European waters, but it shows how Danish trade and shipping in a time of crisis managed to exploit a niche in international shipping with great success.