

# Erik Gøbel: Den danske besejling af Vestindien og Guinea 1671 - 1838

*Dansk vestindiefart udførtes hovedsagelig af skibe, som sejlede direkte frem og tilbage mellem København og Caribien. Arkivar Erik Gøbel fra Rigsarkivet har forsket i sagen og kan påvise, at de vigtigste redere i den florissante handelsperiode var de hidtil upåagtede Lars & Bertel Madtzen. Men også forskellige kompagnier og private redere i Danmark, Norge, Slesvig og Holsten deltog i besejlingen. Den ofte omtalte trekantfart via Afrika efter slaver til Vestindien forekom også, men var efterhånden af helt forsvindende betydning.*

## I. Indledning

Danmark har altid været en søfartsnation. Særlig udpræget var dette træk i 1600- og 1700-tallet, hvor den danske konge herskede over et helt lille imperium bestående af Danmark, Norge og Slesvig-Holsten — foruden Færøerne, Island og Grønland samt de små, men økonomisk vigtige tropekolonier i Asien, Afrika og Amerika.

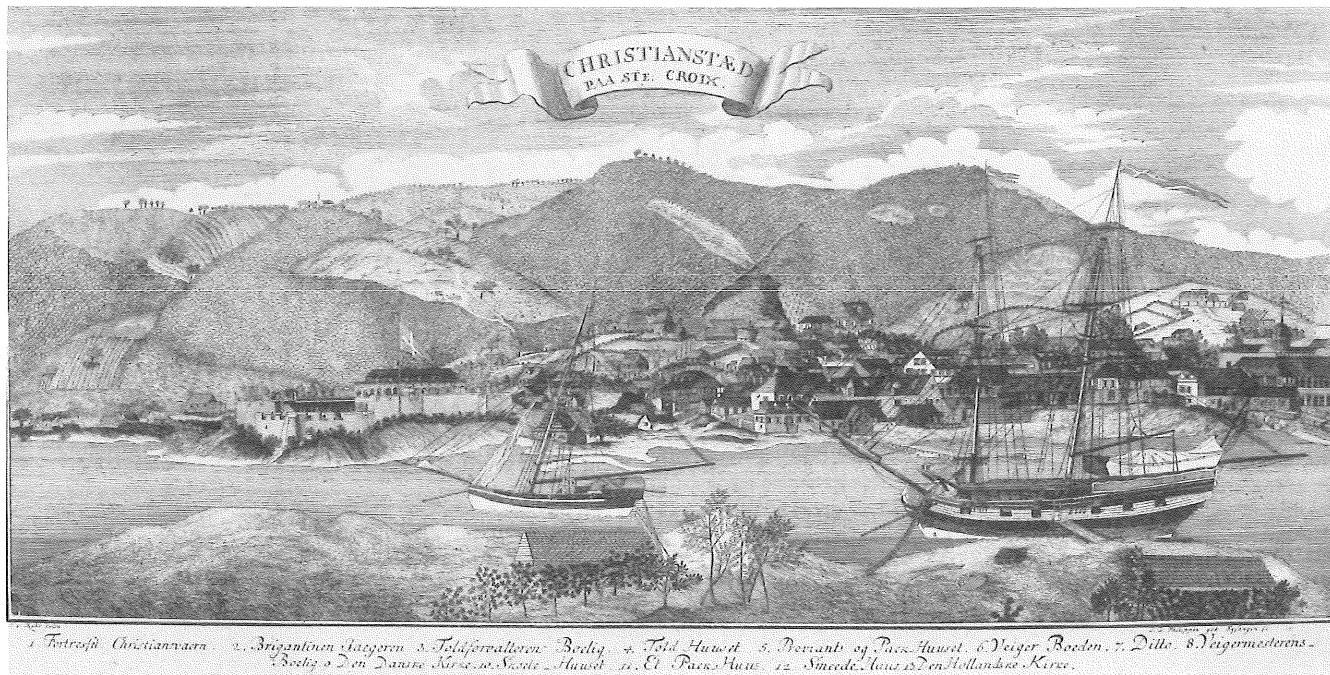
Til Indien udsendte Christian IV en flåde så tidligt som i 1618; men det er den danske besejling af Guldkysten og Vestindien, vi skal beskæftige os med i det følgende.

Allerede i 1625 gav Christian IV i et åbent brev sin tilslutning til tanken om oprettelse af et vestindisk kompagni i Danmark; planerne blev dog ikke ført ud i livet ved den lejlighed.<sup>1</sup> Derimod udsendtes i 1647 en handelsekspedition fra Glückstadt til Barbados. Denne blev vist nok fulgt op af to vestindiesejladsere sammesteds fra

i 1651. Året efter forlod det første skib København med Vestindien som bestemmelsessted; skipper ombord var Erik Nielsen Smit, som returnerede med sit skib samme år. Med en række københavnske investorer i ryggen og under Frederik III's bevågenhed kunne Smit fra marts til november 1653 gennemføre endnu en dobbeltrejse mellem København og Caribien. Året efter forlod ikke mindre end fem danske skibe Øresund med kurs mod Vestindien — de fire nåede hjem igen i foråret 1655. Efter at have måttet ligge stille under Svenskekrigene, (hvor kongen i stedet udstedte oktroj for et afrikansk kompagni i Glückstadt), udgik Erik Nielsen Smit igen i 1662 og kom hjem året efter.

Hermed var grunden beredt for dansk kolonisation i Caribien, og den 1. juli 1665 passerede Smit påny Kronborg med kurs mod St. Thomas, som han i kongens navn skulle besætte og beplante og være guvernør over. Imidlertid døde Smit derude, og kolonisationen måtte opgives for denne gang trods en tapper indsats fra hans medkolonisatorer.

Det er først fra og med grundlæggelsen af Det Kongelig Oktrojerede Vestindiske Kompagni i 1671, at kildemateriale i dag er bevaret i tilstrækkeligt omfang til at danne grundlag for mere indgående historiske studier. Fra 1674 fik dette kompagni eneret på al dansk handel og søfart såvel til Caribien som til Guinea. Straks efter sin etablering koloniserede kompagniet i kongens navn den lille ø St. Thomas; i 1718 tog man desuden nabøen St. Jan i besiddelse; og i



1733 købte man den noget større sukkerø St. Croix fra Frankrig. Hermed nåede de danske amerikanske besiddelser deres maksimale udstrækning på bare 333 kvadratkilometer — det samme areal som limfjordsøen Mors! Sukker var langt den vigtigste kolonialvare fra de tre øer, som forblev under dansk overhøjhed indtil 1917. Da solgtes de til USA og fik deres nuværende navn: US Virgin Islands.

I Guinea byggede danskerne allerede i 1661 deres hovedfort Christiansborg ved byen Accra meget tæt på det britiske fort St. James og det nederlandske Crèvecoeur. Danskerne kontrollerede hér godt hundrede kilometer af den såkaldte Guldkyst. Dens vigtigste eksportvare var ikke desto mindre negerslaver, som blev skibet over Atlanten til plantagerne i Caribien.

Byen Christiansted på St. Croix, set fra den lille ø Protestantkajen i havnen. Yderst til venstre ligger Fort Christiansværn, langs havnefronten findes blandt andet toldbygning, pakhus og vejerbod. Brigantinen til højre er "Jægeren", som indgik i Det Vestindiske Søkorps, der var en slags krydstoldvæsen. Stik efter tegning af landmåler og bygningsinspektør Julius von Rohr fra omkring 1760. Det Kongelige Bibliotek. *The town of Christiansted on St. Croix seen from the little island Protestant Key in the harbour. On the far left in Fort Christiansværn, and along the harbour front among other things a customs building, a warehouse and a weighhouse can be seen. The brigantine on the right is "Jægeren" (The Hunter), which was part of the West Indian Naval Corps, a kind of cruising customs service. Engraving based on a drawing from around 1760 by Julius von Rohr, a surveyor and housing inspector. (The Royal Library).*

Denne menneskehandel var eneste reelle begrundelse for at opretholde en forholdsvis omkostningskrævende dansk koloni i Afrika. I 1850 endte det da også med, at briterne købte den danske besiddelse, som udgør en del af vore dages Ghana.

I det følgende vil blive beskrevet omfanget og strukturen af den danske besejling af kolonierne i Vestindien og Guinea. Det drejede sig i alt om mere end 5.000 rejser, som gennemførtes i undersøgelsesperioden fra 1671 til 1838. Langt hovedparten af disse sørejser gik direkte frem og tilbage mellem Danmark og Caraibien, medens kun ganske få rejste ad den ellers så ofte omtalte trekant rute fra Europa via Afrika til Vestindien og hjem derfra.

Foruden det tilgrundliggende kildemateriale beskæftiger den følgende gennemgang sig med besejlingens omfang, togternes destinationer, skibenes drægtigheder og hjemsteder samt rederne. Desuden gives til slut et indtryk af denne transatlantiske søfarts betydning, dels set med danske øjne dels med udlændinges.<sup>2</sup>

## II. Kildemateriale

De danske sejladsere til kolonierne i Asien er allerede blevet grundigt undersøgt og beskrevet i den historiske litteratur. Men de langt talrigere sejladsere til Caraibien (og Guinea) er aldrig blevet gjort til genstand for systematisk undersøgelse. En enkelt artikel har dog beskrevet selve navigationen på Atlanten, altså sejlruiter og sejltider med videre.<sup>3</sup>

Den præsentation, som i det følgende gives af omfang og struktur af den danske besejling af Vestindien og Guldkysten hviler på gennemgang af et stort, utrykt og hidtil så godt som ubenyttet kildemateriale, som beror i Rigsarkivet i København.

Fra 1671 til 1754 blev dansk handel og søfart på de atlantiske tropekolonier i alt væsentligt forestået af det monopolistiske Vestindisk-guineisk Kompagni. Dette var et oktrojeret handelskompagni, typisk for den merkantilistiske epoke. Forholdene i kompagniaeraen er allerede blevet ganske kort beskrevet.<sup>4</sup> Efter kompagniets afvikling i 1754 blev handel og søfart på de danske kolonier i Vestindien givet fri for alle kongens undersåtter.

For perioden efter 1747 findes bevaret de såkaldte algierske søpasprotokoller, hvori alle danske oversøiske togter findes optegnet.<sup>5</sup> Forklaringen herpå er — som for de andre europæiske søfartsnationers vedkommende — at barbareskerne idelig generede søfarten, især i Middelhavet og langs Afrikas nordvestkyst, men ofte også meget længere væk. Efterhånden havde dette uvæsen fået både Frankrig, Storbritannien og Nederlandene til at afslutte traktater med disse muslimske vasalstater i Nordafrika. I 1746 indgik Danmark-Norge en traktat med Alger, i 1751 med Tunis, året efter med Tripolis og i 1753 med Marokko. Ifølge disse traktater forpligtede de kristne konger sig til at betale visse presenter til de muslimske potentater — mod at disse til gengæld lovede at ville lade de pågældende kristne nationers skibe sejle uhindret, når de hjemmefra var forsynet med et såkaldt algiersk søpas som tegn på, at de var for eksempel den danske konges undersåtter.

Ved forordning af 1. maj 1747 påbød den dansk-norske konge derfor, at alle skippere, som agtede sig længere bort fra hjemlige farvande end Cap Finisterre, (det er Spaniens nordvesthjørne), skulle forsyne sig med et algiersk søpas. Alle pas udstedtes på flotte blanketter af Kommercekollegiet i København. Der førtes også kopibøger over de udstedte søpas.

Disse protokoller er bevaret i dag og omfatter blandt andre følgende informationer for hvert eneste togt:

- 1) Reders navn
- 2) skippers navn
- 3) skibets navn
- 4) skibets drægtighed
- 5) skibets hjemby
- 6) rejsens destination
- 7) dato for pasudstedelse
- 8) eventuelle supplerende bemærkninger.

Jeg har tidligere påvist, at pasprotokollernes oplysninger er dækkende og korrekte. De udgør derfor et udmærket grundlag for udarbejdelse af en forholdsvis detaljeret oversigt over den danske oversøiske søfart fra midten af 1747 til slutningen af 1830'erne, hvor barbareskproblemet reelt ophørte med at eksistere, og den danske pastvang blev ophævet.

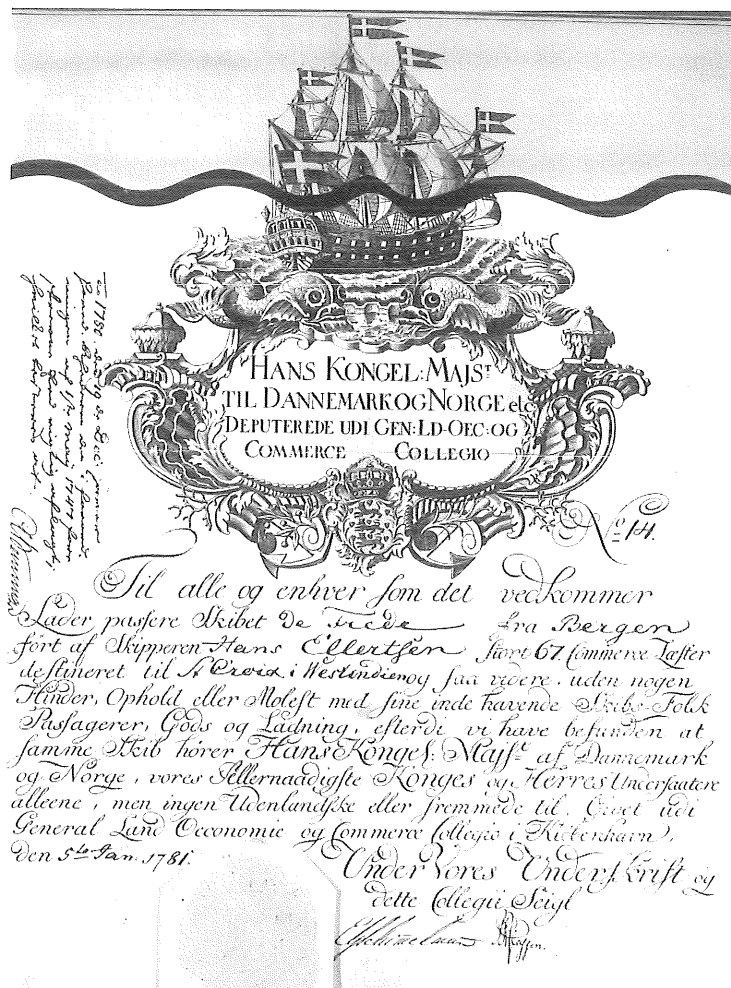
Protokollen vedrørende perioden fra 15. oktober 1771 til ultimo 1777 har desværre manglet siden engang før 1820. Oplysninger vedrørende disse syv års sejladser er derfor fremdraget af nogenlunde tilsvarende bevaret materiale fra Generaltoldkammeret.<sup>6</sup>

Alle data for perioden mellem 1747 og 1807 er blevet behandlet på computer.<sup>7</sup> Derimod er informationerne fra før 1747 og efter 1807 behandlet manuelt og dermed noget mindre dybtgående.

I det følgende bygger alle oplysninger og resultater på data i de algerske søpasprotokoller, med mindre andet udtrykkelig er nævnt.

### III. Omfang

I størsteparten af de 250 år, Danmark besad kolonier i Vestindien og Afrika, var handel og søfart på disse oversøiske pladser af stor økono-



misk betydning for hele dobbeltmonarkiet, især dog for hovedstaden København.

Alene mellem 1671 og 1807 sendtes over tre tusinde togter under dansk flag fra Europa til disse fjerne destinationer. Og indtil midten af 1800-tallet fulgte yderligere to tusinde vestindietogter fra Danmark.

I den hidtidige litteratur hører man i den forbindelse næsten kun om trekantfarterne —

En af de elegante algierske søpasblanketter, udstedt af Kommercekollegiet i 1781 til skibet "de Frede" af Bergen destineret til St. Croix. Skipperne medbragte selv nederste del af passene, medens topstykkerne blev sendt i forvejen til Barbareskstaterne. Disses kapkaptajner kunne så konstatere, om et skib var dansk - og skulle have lov at sejle uhindret videre - ved at forvise sig om, at de to dele af passet passede sammen. Rigsarkivet. *One of the elegant Algerian sea pass forms issued by the Department of Commerce in 1781 to the ship "de Frede" of Bergen bound for St. Croix. The skippers carried the bottom piece of the sea pass with them on their voyage while the top piece was sent ahead to the Barbary states, whose privateer captains were thus able to find out if a ship was Danish - and should therefore be allowed to sail on unhindered - simply by checking that the two halves of the sea pass fitted each other. (The Danish National Archives).*

som jo gik fra Europa til Afrika med mangehånde fornødenheder, videre derfra til Amerika med slaver og atter retur til Europa med sukker, rom og tobak. Men i virkeligheden udgjorde sådanne trekanttogter en stadig svindende andel af det samlede antal togter. Af de vedstående diagrammer fremgår omfanget af sejladserne under dansk flag i store træk.

I Vestindisk-guineisk Kompagnis periode var antallet af udrustede ekspeditioner kun beskedent. Som følge af det noget fragmentarisk bevarede kildemateriale fra denne tidlige epoke viser søjlediagrammet ikke nødvendigvis det nøjagtige antal ekspeditioner, som blev udrustet 1671-1754. Men i store træk er billedet godt nok. Sejladser udsendt fra Vestindien østpå til Danmark eller Guinea er ikke medtaget; thi begge kategorier var forsvindende små.

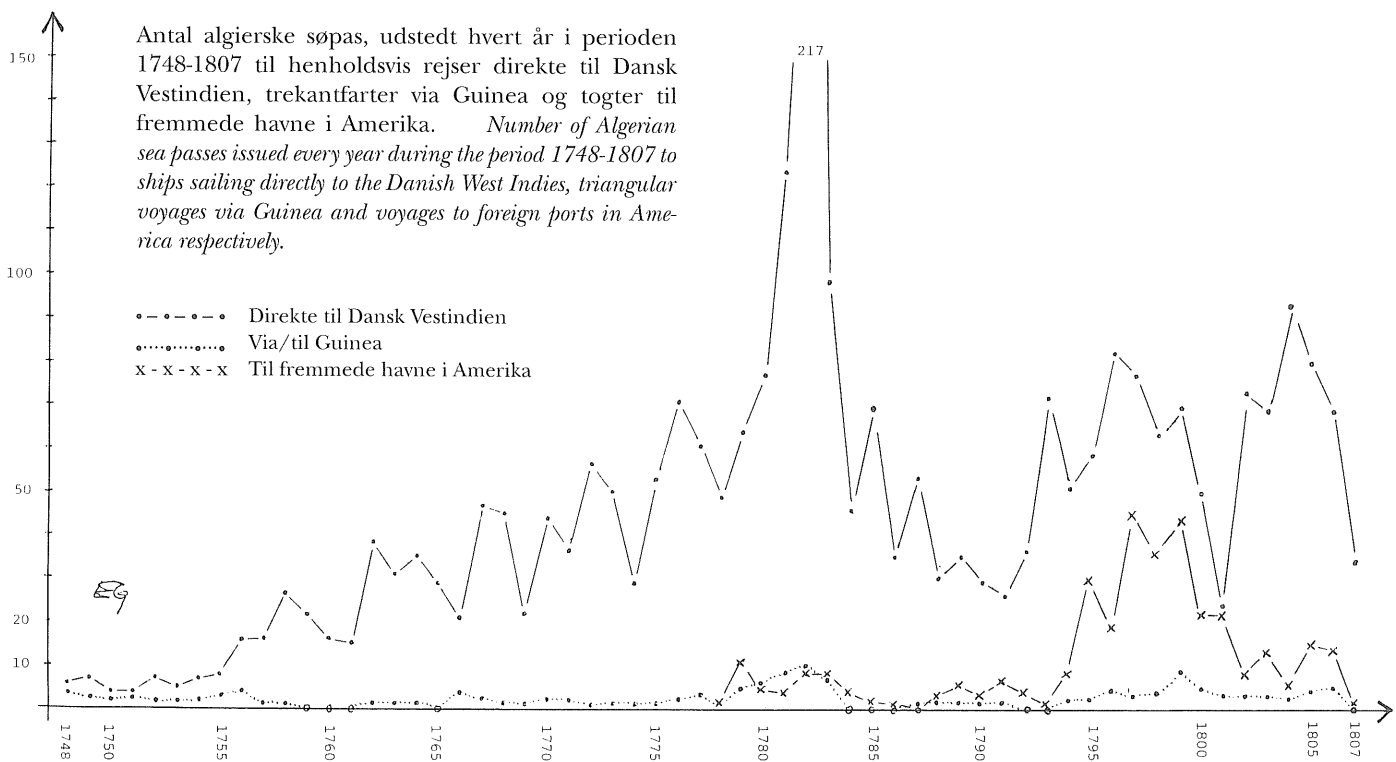
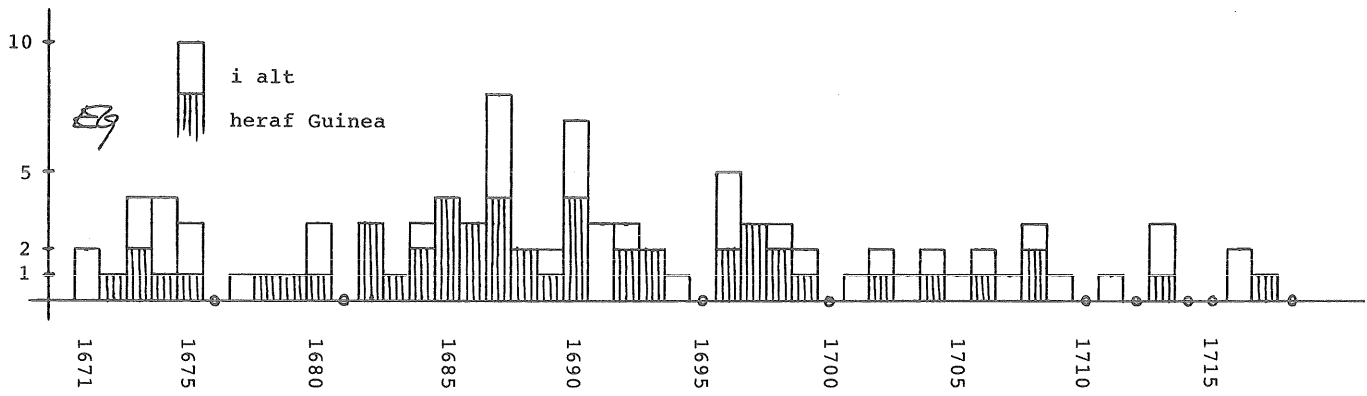
Aktivitetssvingene i den tidlige danske besejling havde til dels rod i årsager uden for Vestindisk-guineisk Kompagni, idet selskabet lå i dvale i flere perioder før 1697. Af gode grun-

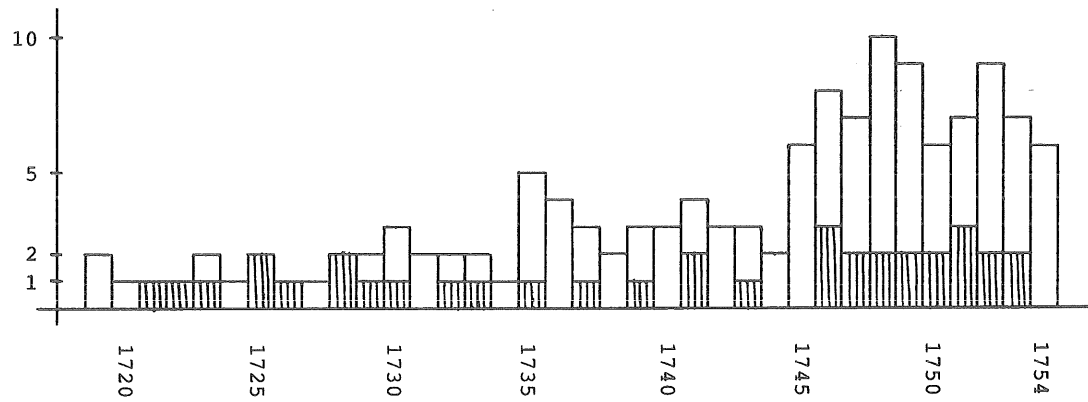
de lå man stille under Skånske Krig 1675-1679, men også under bortforpagtningen af handelen på Vestindien 1690-1694 til Jørgen Thormøhlen og ligeledes af den på Afrika 1689-1697 til Nikolaj Jansen Arff. I disse perioder udgik en stor del af togterne fra Glückstadt samt naturligvis fra forpagternes hjemhavne i henholdsvis Bergen og København.

Under indtryk af de gunstige handelskonjunkturer under Den Pfalziske Arvefølgekrig reorganiserede man Vestindisk-guineisk Kompagni i 1697. De forskellige aktivitetsniveauer i den efterfølgende danske besejling kan kort forklares ved følgende forhold: dansk neutralitet under Den Spanske Arvefølgekrig 1701-1714; alvorlige finansielle problemer under Store Nordiske Krig 1709-1720; dernæst en trods alt tilfredsstillende periode under 1720'ernes depression; indtil nyt liv pustedes i vestindiehandelen ved erhvervelsen af St. Croix i 1733 og kompagniets samtidige reorganisation; endelig betød optagelsen af de private rederinteresser i Vestindisk-guineisk Kompagni 1747 en tiltrængt kapitaltilførsel og ekstra aktivitet derefter.

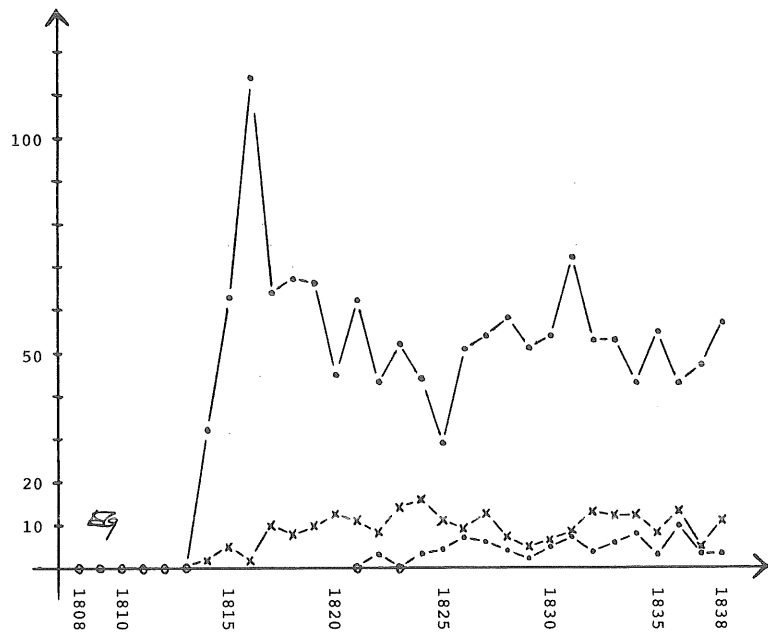
Imidlertid handlede danskere og nordmænd ikke i et vakuum, men var i højeste grad underkastet verdenshandlens omskiftelser. De forholdsvis kraftige udsving i kurverne i diagrammet vedrørende anden halvdel af 1700-tallet afspejler de særlige konjunkturer for dobbeltmonarkiet. Under epokens mange storkrige formåede det at holde sig neutralt, indtil det selv blev involveret i krig mod havenes hersker Storbritannien en kort overgang i 1801 og for alvor påny 1807-1814.

Som årsag til fluktuationerne i den danske vestindietonnage må man imidlertid ikke glemme at påpege, at dobbeltmonarkiets handelsflå-





Antal ekspeditioner udsendt fra Danmark i årene 1671-1754 henholdsvis direkte til Dansk Vestindien og via Guinea. *Number of expeditions dispatched from Denmark in the years 1671-1754 directly to the Danish West Indies and via Guinea respectively.*



• - - - • Direkte til Dansk Vestindien  
 ..... Via/til Guinea  
 x - x - x - x Til fremmede havne i Amerika

Antal algerske søpas, udstedt hvert år i perioden 1808-1838 til henholdsvis rejser til Dansk Vestindien, til fremmede havne i Caraibien og til havne på det nord- og sydamerikanske fastland. *Number of Algerian sea passes issued every year in the period 1808-1838 to ships sailing to the Danish West Indies, to foreign ports in the Caribbean and to ports on the American mainland.*

de i det hele taget var i stadig og kraftig vækst i anden halvdel af 1700-tallet. Fremgangen var forårsaget af stigning i efterspørgslen, men også af en effektivt og relativt billigt drevet handelsflåde — som dermed var internationalt konkurrencedygtig uanset de konjunkturer, som yderligere begunstigede den.<sup>8</sup> Neutralitetens gunstige indflydelse må dog antages at have været særlig kraftig netop for den danske besejling af Caraibien.

Særlig under Den Amerikanske Uafhængighedskrig 1776-1783 samt Revolutions- og Napoleonskrigene 1792-1807, dog exclusive 1801, oplevede dobbeltmonarkiets redere og købmænd en blomstrende epoke med praktisk talt ubegrænset efterspørgsel efter neutral dansk tonnage og varer.

For den danske handelsflåde blev vestindiefarten under disse særdeles gunstige omstændigheder en vigtig beskæftigelse, dog navnlig for hovedstadens.<sup>9</sup>

Således oplevede den danske vestindiefart i løbet af årene 1778-1780 en kraftig vækst i tonnage, både målt i absolutte tal og i forhold til den øvrige handel på Middelhavet og Asien. Navnlig sejlede man med fornødenheder til og sukker fra de franske øer i Caraibien. Englænderne så med mishag på denne danske trafik, men formåede ikke at standse den. Englændernes erobring i februar 1781 af det vigtige nederlandske handelsknudepunkt på St. Eustatius og lammelsen af den nederlandske caraibiske handel i det hele taget indebar en yderligere intensivering af handelen under det stadig neutrale danske flag. Fra 1780 til 1782 skete der næsten en tredobling af tonnagen, og fra 1779 ydede danske orlogsskibe konvojbeskyttelse.

Under krigen mod Storbritannien fra september 1807 lå dansk oversøisk skibsfart deri-

mod stille. Der udstedtes således slet ingen søpas til rejser til Vestindien i årene 1808-1813.

Ved fredsslutningen i januar 1814 måtte Danmark afstå Norge; det tilbageblevne areal udgjorde kun en sjettedel, og befolkningen var derefter kun godt halvt så stor som før krigen. Alligevel nåede intensiteten af besejlingen på de tre danske vestindiske øer allerede i 1815 op på førkrigsniveauet. Årligt udsendtes et halvt hundrede togter til de danske øer. I 1820'erne var tallet imidlertid noget lavere som følge af den almindelige økonomiske krise i Danmark 1822-1825; desuden var priserne på sukker og rom, der ellers havde været høje under og umiddelbart efter krigen, meget lave netop i 1820'erne.

Et tegn på vestindiehandelens betydning for hovedstadens redere er i øvrigt, at kurven i diagrammet vedrørende årene 1808-1838 forløber helt parallelt med udviklingen af Københavns samlede handelsflåde.<sup>10</sup> Efter krigsafslutningen blev hovedstadens flåde kraftigt forøget ved opkøb af tonnage i udlandet. Men Storbritannien, Nederlandene og Frankrig, som til dels havde været udelukket fra verdenshandelen under de store krige, satte sig nu atter i besiddelse af deres tidligere ruter og markeder, hvor musen Danmark i en periode havde kunnet spille på bordet, medens de stormægtige katte var ude.

Lige som før 1807 udsendtes enkelte danske ekspeditioner til Guineakysten, hvor Danmark indtil 1850 havde sin lille koloni. Det var dog kun forsvindende få skibe, der gik fra Danmark til Guldkysten: eet togt i hvert af årene 1815-1818, 1820, 1822, 1827-1828 og 1832 samt to togter i 1830.

Derimod sejlede der til stadighed skibe under Dannebrog til forskellige fremmede havne i Caraibien og på det amerikanske fastland.





#### IV. Destinationer

Som det fremgår allerede af det foregående, var trekantsejls kurl kun af væsentlig betydning i Vestindisk-guineisk Kompagnis periode, altså indtil midten af 1700-tallet. De præcise tal var som vist i vedstående tabel.

#### Antal ekspeditioner til Vestindien eller Guinea 1671-1838

År	i alt	heraf direkte	heraf trekant
1671-1696	67	29	38 (57 %)
1697-1733	53	29	24 (45 %)
1734-1754	109	84	25 (23 %)
1755-1782	1385	1317	68 ( 5 %)
1783-1807	1461	1413	48 ( 3 %)
1814-1838	1381	1370	11 ( 1 %)

Kort over Caribien og en del af det amerikanske fastland, som situationen var i første halvdel af 1800-tallet. Tæt øst for Puerto Rico er angivet beliggenheden af St. Thomas. Godt 60 kilometer syd herfor ligger St. Croix. (D.C.M. Platt: "Latin America And British Trade, 1806-1914", 1972). *Map of the Caribbean and part of the American mainland in the first half of the 19th century. The Danish island of St. Thomas is shown just east of Puerto Rico. St. Croix is situated c. 40 miles further to the south.* (D.C.M. Platt: "Latin America and British Trade, 1806-1914", 1972).

Efter 1755 hørte det til den absolutte undtagelse, at dansk-norske skibe sejlede ad trekant-ruten i stedet for at sejle direkte til kolonierne i Caribien. Under storkrigene — 1756-1763, 1778-1782 og efter 1792 — var der dog en svag

tendens til at lidt flere ekspeditioner end ellers sejlede via Afrika. Disse trekantfarer udgik så godt som uden undtagelse fra København.

I Caraibien var destinationen næsten altid en af de danske vestindiske øer: St. Thomas eller St. Croix. Fordelingen mellem disse to lader sig imidlertid ikke aflæse af de algerske søpasprotokoller. Den tredje danske ø St. Jan er meget lille og blev som regel i både økonomisk og administrativ henseende behandlet som et vedhæng til St. Thomas.

På vejen fra Europa til Dansk Vestindien hændte det ikke sjældent, at fartøjerne lagde ind i fremmed havn. For eksempel var Madeira populær på grund af sine fortræffelige vine og sin praktiske beliggenhed omtrent midtvejs, hvor det kunne være fornuftigt at indtage friske forsyninger. Andre ekspeditioner gik via Irland for at laste kød — eller måske via Middelhavet, Portugal eller Spanien for at drive anden handel. Enkelte rejser udgik endda fra nederlandsk havn, hvortil nogle af disse togter også returnerede fra Caraibien. Imidlertid omtaler det benyttede kildemateriale øjensynlig ikke nær alle sådanne uregelmæssigheder i rejsemønstret; derfor vil der heller ikke her blive gået nærmere ind på dem.<sup>11</sup>

Af de ikke danske besiddelser i Amerika, som især besejledes under krigene, må følgende nævnes. Under Den Amerikanske Uafhængighedskrig var det mest markante træk ved neutralitetsudnyttelsen besejlingen af fremmede magters øer i Caraibien: i begyndelsen den nederlandske St. Eustatius, senere navnlig de franske øer Martinique og Guadeloupe. Alene i året 1782 nåede antallet af togter til de franske øer, og eventuelt videre til de danske besiddelser, op på mere end tyve.

Under Revolutionskrigene blev i stedet for-

skellige havne på det amerikanske fastland de mest brugte af de danske skibe. I kulminationsårene fra 1797 til 1799 drejede det sig således om New York og Charleston med hver 7 anløb per år, desuden Baltimore med 4 anløb; hertil kom det nederlandske Surinam i Sydamerika med 7; medens den vigtigste fremmede caraibiske havn var Havanna med 5 årlige togter. På samme tid gik omkring halvfjerds ekspeditioner til de dansk-vestindiske øer.

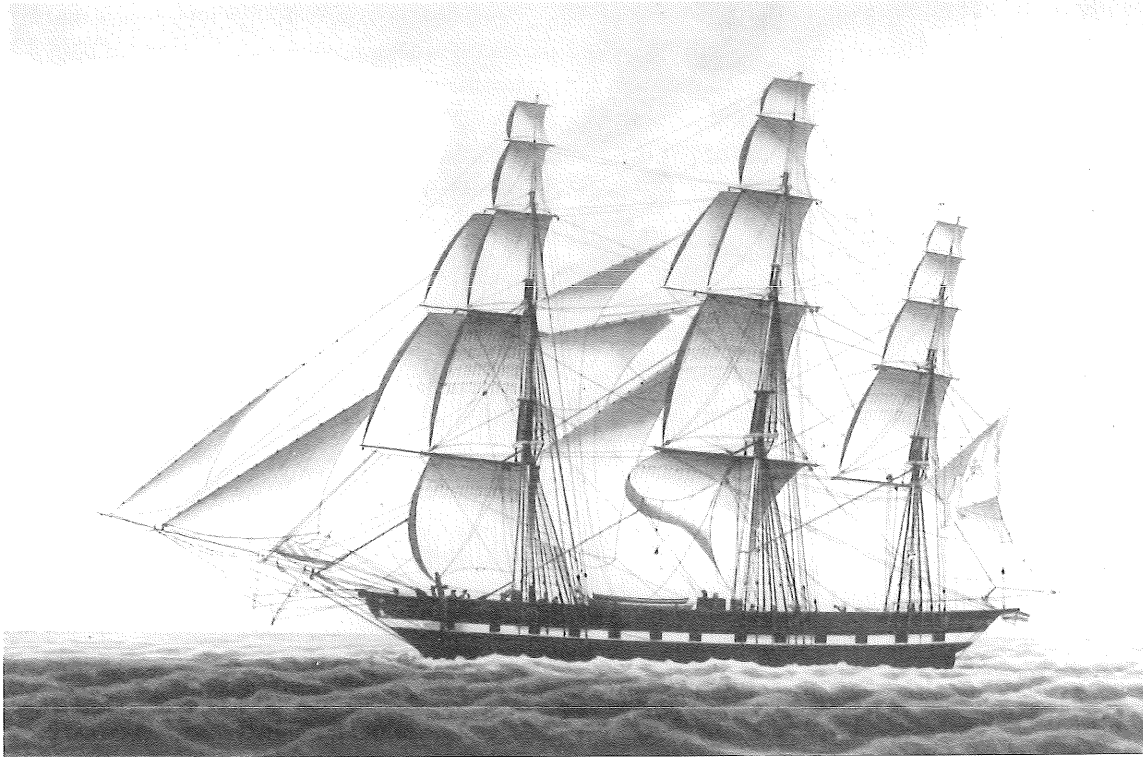
Efter 1814 sendtes knap tre hundrede togter til ikke danske havne i Caraibien. Blandt disse var Havanna helt dominerende, men fra 1830'erne gik desuden enkelte rejser fra Danmark til Cubas anden havneby, Matanzas. Desuden var St. Domingo og Port au Prince, begge på Haiti, til stadighed vigtige destinationer.

Fra 1826, hvor de første ekspeditioner til Vera Cruz i Mexico fandt sted, fik denne havn, og dermed det nordamerikanske kontinent, en vis betydning for den danske skibsfart. Senere kom Tampico i Mexico og New Orleans til. Derimod blev Sydamerika i denne sene periode kun sporadisk besejlet af fartøjer fra Danmark.

Når talen er om besejlingen af ikke danske havne i Caraibien og på det amerikanske fastland, må man ikke glemme den ganske omfattende handel og søfart, som besørgetes af skibe og købmænd fra de dansk-vestindiske øer. Denne trafik er af en noget anden karakter end farterne fra Europa og derfor ikke inddraget i nærværende analyse — bortset fra en kort omtale i afsnit X.

## V. Drægtighed

Hidtil har kun været talt om de blotte antal af sejladsere, men endnu en faktor, der må tages med i en meningsfuld betragtning, er fartøjernes drægtigheder.



Tremasteren "St. Croix" af København var med sine 154 kommercelæster et af de store skibe i vestindiefarten. Det var bygget i Nordamerika; men efter at være havareret i dansk farvand i 1816 blev det som vrak købt og repareret af storrederne John McCaul & Robert Kerr. Derefter gjorde det under dansk flag flere rejser til St. Croix med sin 20 mands besætning. Det totalforliste dog allerede i 1822 på rejse mellem Danmark og Vestindien. Handels- og Søfartsmuseet.

*The three-masted "St. Croix" of Copenhagen with its 154 lasts was one of the larger ships in the West Indian trade. It was built in North America, but after being disabled in Danish waters in 1816 it was bought as a wreck and repaired by the big shipowners John McCaul and Robert Kerr. After that it made several voyages to St. Croix under the Danish flag with its crew of 20 hands. The ship was totally wrecked in 1822 on a voyage between Denmark and the West Indies. (Danish Maritime Museum).*

I den forbindelse er to særlige forhold vigtige at påpege. For det første anvendte man i Danmark-Norge kommercelæsten som måleenhed helt frem til 1867. Et præcist indtryk deraf er vanskeligt at give, da der både indgik rumfang og vægt i læsteberegningen. Een kommercelæst svarede dog nogenlunde til 5.200 pund eller 2 ½ tons. For det andet angav de danske myndigheder mellem 1672 og 1825 et indenlandsk fartøjs drægtighed en sjettedel mindre, end den i virkeligheden var. Denne sjettedelsmoderation skulle stille rigets egne fartøjer gunstigere i konkurrencen med udlandet, idet en række afgifter som for eksempel havnepenge blev erlagt efter skibenes drægtighed.<sup>12</sup>

Før 1748 kendes drægtigheden kun for et udsnit af Vestindisk-guineisk Kompagnis skibe. Mellem 1673 og 1696 var 18 af dem i gennemsnit på cirka 60 kommercelæster, men i perioden 1698-1720 var 15 fartøjer i gennemsnit på 132 kommercelæster.

For perioden 1747-1807 kendes drægtigheden for 2.905 skibe. I gennemsnit var den 92 kommercelæster. Denne størrelse dækker imidlertid over skibe lige fra det mindste på bare 12 til de største på lidt over 200 kommercelæster.

Ni fartøjer havde en drægtighed på under 20 kommercelæster. Mindst var Vestindisk-guineisk Kompagnis jagt "Mercurius", som i juli 1751 under kommando af Jan Hansen forlod København. Fartøjet var splinter nyt — byggenummer 1 fra kompagniets eget værft på Christianshavn — og bestemt for at indsættes i lokal-farten langs den guineiske kyst, hvortil det ankom i januar 1752 efter seks måneders sejlads fra Helsingør. Af de øvrige små fartøjer på under 20 kommercelæster var de to destineret til Guinea — således Guineisk Kompagnis såkaldte chalup "Quitta" på 17 ½ læster, der udgik i 1770, sejlede en periode i kystfarten og derpå returnerede til København i 1773. Mindste fartøj, som krydsede Atlanten i vestindiefarten, var Borre & Fengers "Rosværdig" på bare 20 kommercelæster, som i maj 1757 under kommando af Hans Rasmussen Birk gik til St. Thomas og kom hjem igen i april året efter.

Det største skib i den danske vestindieflåde var Selby & Terborchs "Grev Bernstorff" på 209 kommercelæster. Det fik pas til St. Croix den 15. maj 1799 og havde Joseph Briggs som skipper og medreder. Det må ikke forveksles med de fire andre skibe ved navn "Grev Bernstorff", der sejlede for andre rederier i vestindiefarten på denne tid.

Fordelingen mellem direkte amerikafarere og ekspeditioner til eller via Guinea var som vist i vedstående tabel.

#### Fartøjernes drægtigheder 1747-1807

Kommercelæster	direkte rute	trekantrute
- 19	5 0 %	4 3 %
20- 39	92 3 %	8 6 %
40- 59	57 13 %	24 18 %
60- 79	559 20 %	25 19 %
80- 99	685 25 %	26 20 %
100-119	588 21 %	9 7 %
120-139	271 10 %	33 25 %
140-159	186 7 %	-
160-179	25 1 %	4 3 %
180-199	1 0 %	-
200-	3 0 %	-
I alt	2772	133

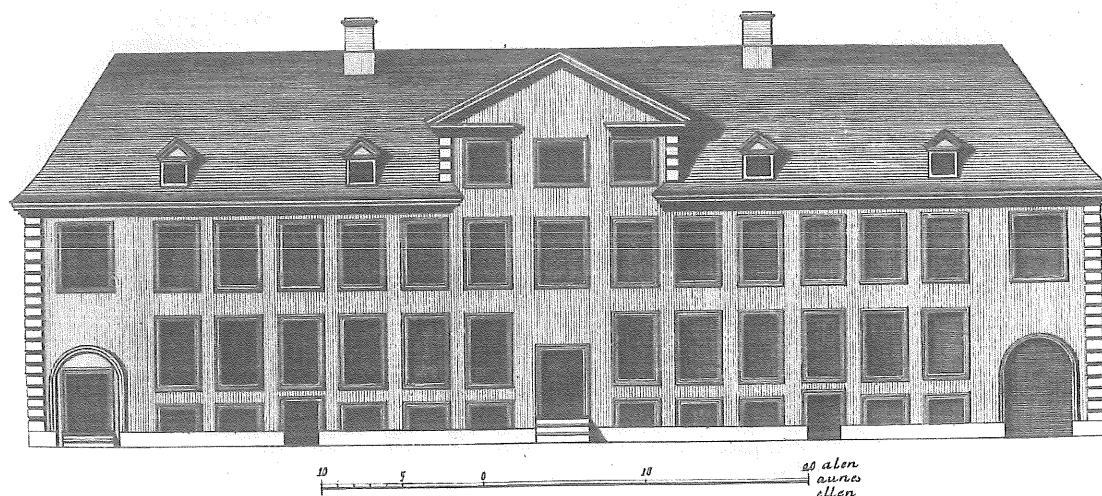
Skibene på ruten direkte fra Europa til Caribien var i gennemsnit af størrelsen 93 kommercelæster, medens dem, som gik til eller via Afrika, som regel var en anelse mindre, nemlig på 88 læster.

De mindste fartøjer benyttedes i guineafarten, medens faktisk alle dem over 140 kommercelæster var beskæftiget i den direkte fart.

Det er imidlertid tydeligt, at de direkte skibe fordeler sig ret jævnt omkring gennemsnittet, men at man i guineafarten enten benyttede noget mindre fartøjer på omkring 70 læster eller noget større på omkring 130 kommercelæster.

Efter 1814 steg den gennemsnitlige drægtighed for vestindiefarere således, at den i 1818 var på 104 kommercelæster, i 1828 lå den på 114, og i 1838 var den 105 læster.

På denne tid var de mindste fartøjer under 40 kommercelæster så godt som forsvundet, og de største danske vestindiefarere var blevet



større end før. Således sejlede i hvert eneste af de tre undersøgte år skibe afsted, som var væsentligt over 200 kommercelæster. Aller størst i farten efter 1814 var C. S. Blacks Enke & Co.s fregat "Johanne Marie" på 236 ½ kommercelæster. Efter et par ostindietogter blev denne i 1828 indsat i vestindiefarten, hvor skibet blandt andet under flådeofficeren John Christmas' kommando gennemførte en række togter frem til 1854, hvor det betegnet som en bark solgtes til Norge. Besætningen var på omkring 25 mand. Næststørste skib var McCauls "Earl of Chester" på 231 læster. Denne fregat var købt i 1815 i London, havde en besætning på cirka 23 mand og gik i vestindiefarten, indtil den i 1837 blev afhændet til Sverige. Dernæst kom Blacks Enkes "Phønix" på 217 og Duntzfelts "Hester Maria" på 202 kommercelæster. Karakteristisk for flere af disse største skibe var, at de ofte medbragte passagerer i form af soldater til den vestindiske rekruttering.

Vestindisk-guineisk Kompagnis stilrene sukkerraffinaderi, opført i begyndelsen af 1730'erne ved Torvegade i København. Den samtidige tekst lyder stolt: "På Christianshavn ses iblandt andre prægtige og anselige bygninger det skønne og vel indrettede sukkerraffinaderihus, ... hvis skønne og bekvemme indretning til sin brug, som næppe nogen anden steds har lige, af alle kendere holdes i agt". Laurids Thurah: "Hafnia Hodierna", 1748. *The West India-Guinea Company's pure boroque sugar refinery constructed at the beginning of the 1730's at Torvegade in Copenhagen. A contemporary text contains the proud declaration: "Among the magnificent and stately buildings to be seen on Christianshavn is the splendid and well planned sugar refinery building, ... whose superb and convenient adaptation to its use, the like of which is scarcely to be found elsewhere, is admired by all connoisseurs."* (Laurids Thurah: "Hafnia Hodierna", 1748).

Spørgsmålet om drægtigheder vil også blive taget op i det næstfølgende afsnit VI om hjemsteder.

## VI. Hjemsteder

Som antyd det ovenfor var vestindiefarernes hjemsteder langt fra jævnt fordelt på havnebyerne i det dansk-norske monarki. Gennem hele den undersøgte periode på mere end halvdelen hundrede år var der tale om, at København leverede hovedparten af tonnagen.

I kompagniperioden frem til midten af 1700-tallet blev næsten alle skibe udrustet i hovedstaden, hvor de også var hjemskrevet, og hvor Vestindisk-guineisk Kompagni havde sit hovedkvarter på Christianshavn.

Mellem 1748 og 1807 udgjorde københavnske fartøjer hele tiden over halvdelen af antallet af dem, der udsendtes til Dansk Vestindien. Andelen af tonnagen svingede mellem 57 % og 88 %, som det fremgår af vedstående tabel. Den samlede udsendte tonnage fra 1748 til 1807 udgjorde i alt 267.000 kommercelæster svarende til omkring 44.500 læster om året.

### Udsendt tonnage fordelt på hjemsteder

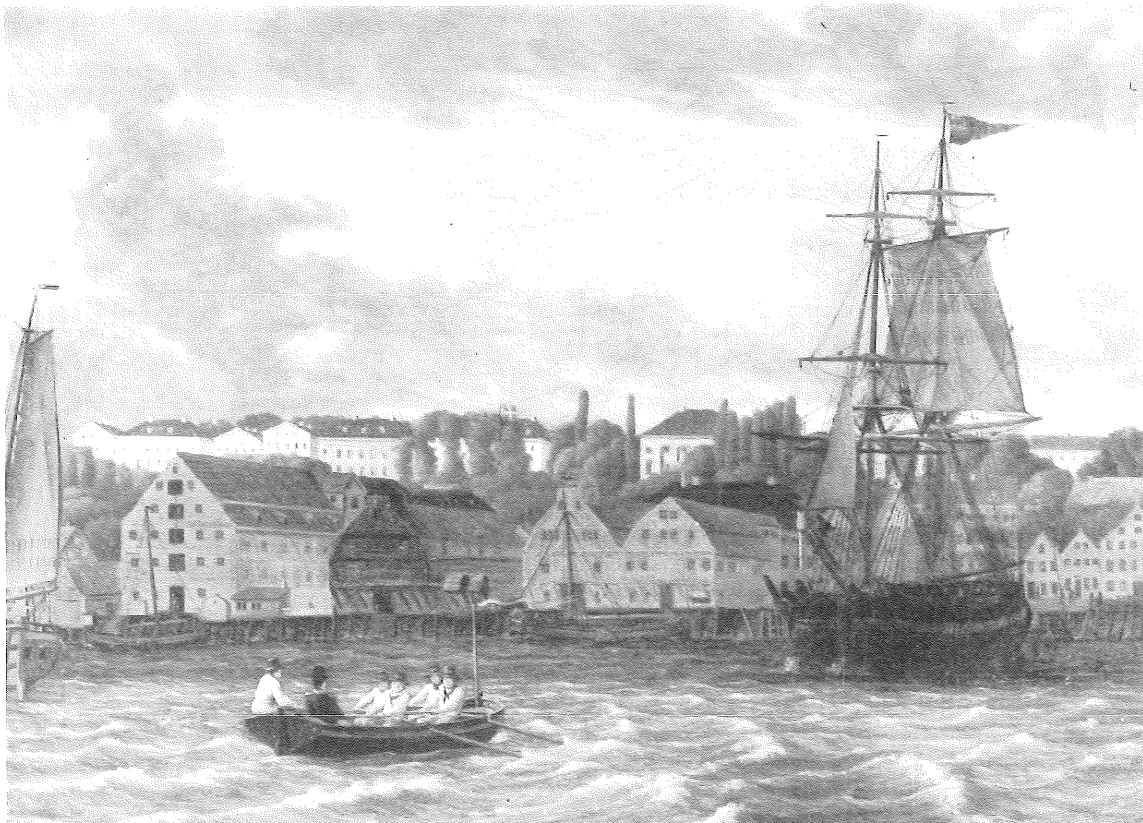
#### 1748-1807

Periode	København	Norge	Slesvig-Holsten	Øvrige
1748-1752	88 %	-	7 %	5 %
1753-1757	80 %	3 %	11 %	6 %
1758-1762	77 %	4 %	9 %	10 %
1763-1767	88 %	2 %	5 %	5 %
1768-1772	86 %	8 %	1 %	5 %
1773-1777	77 %	16 %	5 %	3 %
1778-1782	72 %	12 %	13 %	2 %
1783-1787	79 %	13 %	7 %	1 %
1788-1792	81 %	8 %	11 %	0 %
1793-1797	63 %	12 %	18 %	7 %
1798-1802	58 %	12 %	18 %	7 %
1803-1807	57 %	14 %	29 %	1 %
I alt	72 %	11 %	14 %	3 %

Det fremgår tydeligt, at hovedstadens andel var mindst i krigsperioder — hvor der altså omvendt blev indsat flere provinsskibe end ellers. Disse kom under Den Amerikanske Uafhængighedskrig navnlig fra Norge, medens Slesvig-Holsten blev den dominerende provins i 1790'erne og især i begyndelsen af 1800-tallet. Tabellens beskedne tal i kolonnen Øvrige dækker over havne i kongeriget Danmarks provinser og i Dansk Vestindien.

I selve Danmark var Randers med sine 10 rejser, som alle lå i perioden fra 1779 til 1800, den provinnsby, der udsendte flest vestindieskibe. Næstflest tegnede Helsingør sig for med 9 rejser fra 1757 til 1799; medens Ålborg og Århus på en delt tredjeplads hver udsendte 5 ekspeditioner henholdsvis i perioden 1759-1780 og 1782-1784. Endelig fik Fåborg, Nyborg og Odense hver udsendt 2 skibe, men Korsør og Stege kun 1. For alle disse danske provinnsbyer gjaldt, at pågældendes første vestindietogt blev udrustet under Den Preussiske Syvårskrig 1756-1763 eller Den Amerikanske Uafhængighedskrig 1776-1783 eller i et par tilfælde først under Revolutionskrigene i 1790'erne.

Af de enkelte norske byer var Bergen den dominerende hjemhavn for vestindiefarere: af Norges 378 togter udgik siden 1762 ikke mindre end de 137 fra denne havn. Nogle år tidligere under samme krig var Christiania som den første norske by gået ind i besejlingen af Dansk Vestindien, og indtil 1807 udgik i alt 19 togter fra denne havn. Vigtigere hjemsteder var på den anden side Christiansand med 70 rejser, Frederikshald med 36 og Arendal med 35 ekspeditioner, medens Mandal og Trondhjem stod for henholdsvis 17 og 15 skibsudrustninger. Femten andre havnebyer i Norge udsendte mindre end 10 togter hver.



Altonas havn ved Elben i slutningen af 1830'rne. Højt bag kajens pakhuse og beværtninger ses arkitekten C. F. Hansens fornemme klassicistiske bygninger langs gaden Palmaille. Maleri af E. W. Normann. Handels- og Søfartsmuseet. *The harbour in Altona on the Elbe at the end of the 1830's. Towering up behind the warehouses and inns on the quay are the grand neo-classicist buildings designed by C.F. Hansen, the architect, along the street called Palmaille. Painting by E.W. Normann. (Danish Maritime Museum).*

I Slesvig kom Flensborg med allerede i 1755 og blev fuldstændig dominerende i denne landsdels vestindiehandel: af i alt 160 ekspeditioner tegnede Flensborg sig for de 124. De næstvigtigste havne i landsdelen var Åbenrå med 10, Sønderborg med 7 samt Ekernførde og Husum med hver 6 togter til Vestindien.

Altona dominerede Holstens vestindiefart endnu kraftigere, nemlig med 245 ud af i alt 256 rejser. Glückstadt udsendte bare 9 ekspeditioner.

I perioden efter 1814 tegnede København, Altona og Flensborg sig tilsammen for mellem

89 % og 96 % af den udsendte tonnage i de udvalgte og undersøgte år 1818, 1823, 1828, 1833 og 1838, som det fremgår af vedstående tabel. For perioden frem til 1833 viser den tillige Altona og Flensborgs voksende betydning, som modsvarede af hovedstadens faldende andel af den udsendte tonnage.

**Tonnage fordelt på hjemsted i udvalgte år efter 1814**

	København	Altona	Flensborg	Øvrige	I alt
1818	64 %	14 %	17 %	4 %	7.792 kmcl
1823	47 %	19 %	22 %	11 %	6.558 kmcl
1828	47 %	21 %	21 %	11 %	8.008 kmcl
1833	27 %	32 %	33 %	8 %	7.203 kmcl
1838	40 %	20 %	29 %	11 %	7.168 kmcl

De tre byers andel af det samlede antal udsendte ekspeditioner var dog en anelse mindre, end man skulle tro efter drægtighedsangivelserne, idet navnlig Københavns skibe var større end gennemsnittet.

**VII. Redere**

Indtil 1754 dominerede Vestindisk-guineisk Kompagni af indlysende grunde den danske besejling af kolonierne i Afrika og Amerika. Selv om kompagniet i visse år af 1690'erne bortsolgte sine enerettigheder, og selv om det i dag er vanskeligt med sikkerhed at skelne mellem rejser udrustet for kompagniets regning og for private redere — dette på grund af den udbredte gensidige udlejning af skibe parterne imellem. Fra 1748 til 1754 udredede Vestindisk-guineisk Kompagni så vidt vides 35 ekspeditioner med en samlet drægtighed på 2.900 kommercælæster; i samme periode udsendte private redere 14 togter på tilsammen 1.200 læster.

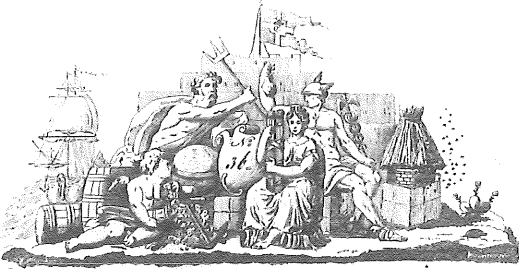
Med ophævelsen af kompagniet og frigivelsen af vestindiehandelen i 1755 havde monopolforetagenderne næsten udspillet deres rolle i besejlingen af Guinea og de danske vestindiske øer.

Allerede under krigen 1756-1763 indsatte ikke desto mindre det i 1747 etablerede Almindeligt Handelskompagni en håndfuld af sine store skibe i fart på Dansk Vestindien og Guinea, og indtil 1767 gennemførte det 24 sådanne togter.

I årene efter 1755 var besejlingen af de danske etableringer på Guldkysten sygnet næsten helt hen. Derfor fik Frederik Bargum samlet kapital og oprettet Guineisk Kompagni i 1765. Formålet dermed var at puste liv i den danske slavehandel over Atlanten, og selskabet kaldtes da også tit blot Slavehandels-societetet. Fra 1766 til likvidationen en halv snes år senere udsendte Guineisk Kompagni 19 trekantekspeditioner — blandt andet med skibene "Christiansborg", "Fredensborg" og "Rio Volta". Disse overførte på et normalt togt godt og vel et par hundrede levende neger-slaver fra Guinea til Dansk Vestindien.

Under indtryk af de ekstremt gunstige konjunkturer for neutral handel og søfart under Den Amerikanske Uafhængighedskrig dannedes imidlertid påny oktrojerede handelskompagnier i København. Disse var Vestindisk Handels-selskab, som blev grundlagt i 1778 umiddelbart efter Frankrigs indtræden i krigen; Østersøisk-guineisk Handelsselskab var fra 1781, altså efter at også Spanien og Nederland var indtrådt i krigen; og endelig Handels- og Kanalkompagniet fra 1782. Disse tre halvofficielle foretagender nød forskellige privilegier, men ikke monopoler. Kompagnierne var udelukkende dannet med henblik på neutralitetsudnyttelse og var





*Vunderfkræve Kongelig Allernaadigst beskikkede Directeurer*

*for det under 11<sup>te</sup> May indleverede Aar paa Fem og Fyve Aar Optrøjrede Kongelige Danske Westindiske Handels Selskab, Kiønds og hermed vitterlig giøre, at Handthavren*

*er Interessent i bemeldte Selskabs Fond for En Actie, som er en Fem Tysende Deel i dette Selskab, eller 100<sup>de</sup> Rdl<sup>te</sup> Skriver Et Hundrede Rigsdaler Dansk Courant, hvilke i Selskabets Casse er worden erlagt. Thi Kiønds Handthavren*

*eller hoo dette Actie Brev med Rette i Hande haver, for en Interessent udi bemeldte Kongelige Danske Westindiske Handels Selskab, og er delagtig, pro rata af sin interesserede Capital, udi Selskabets Midler og Effecter inden og uden Europa, havende og tilkommende, Samvel som og udi alle bemeldte Selskabs forbeholdne Friheder, Benaadninger, og Hertigheder, Samt deraf ved den Allerhøjestes*

faktisk kun aktive under krigen.<sup>13</sup> I årene 1779-1783 udrustede de tilsammen 48 togter til Dansk Vestindien, hvoraf en del gik ad trekant-ruten, eftersom også slavehandelen var særlig lukrativ i disse år.

Foruden de nyetablerede foretagender gik også den ældre Kongelig Grønlandske Handel ind i farten på Carai-bien, men kun i selve krigs-årene, hvor den nåede at udsende hele 37 ekspeditioner med forholdsvis store skibe.

I alt udsendte de nævnte sammen med nogle enkelte meget mindre betydningsfulde kompagnier 1747-1807 skibsrum på 20.500 kommercelæster.

For offentlig regning udrustede Rentekammeret, Generaltoldkammeret og Kongelig Guineiske Handelsdirektion herudover tilsammen 35 togter på 3.000 kommercelæster. Forholdsvis

Hoved på aktiebrev i Vestindisk Handelsselskab, udstedt i 1778. Den tidstypiske tegning indeholder alt, hvad hjertet kan begære af allegorier vedrørende vestindisk handel og søfart. Af sådanne aktier ejede Lars Madtzen og senere Bertel Madtzen omkring 35 à 100 rigsdalers pålydende værdi. Under krigen var konjunkturerne så gunstige, at selskabet i 1781 udbetalte 250 % i udbytte, og året efter handledes aktierne til kurs 803. Rigsarkivet. *The heading on a share in the West Indian Trading Company issued in 1778. The drawing, typical of the time, contains all the allegories about West Indian trade and shipping that the heart can desire. Lars Madtzen and later Bertel Madtzen owned about 35 of such shares, which had a face value of 100 rix-dollars each. During the war the economic climate was so favourable that in 1781 the company paid out 250 per cent in dividends on the shares and a year later the shares fetched a price of 803 per cent. (The Danish National Archives).*

mange af disse var bestemt for den ikke altid lige lønsomme trekantfart; ofte medførte disse statens skibe nødvendige forsyninger til de udstationerede embedsmænd i kolonierne.

Langt de fleste skibe i den danske besejling af Vestindien blev imidlertid ejet og udrustet for privat regning. De omkring 500 private redere, der her er tale om fra 1747 til 1807, udrustede 91 % af de i alt 2.914 rejser under Dannebrog til Carai-bien eller Guinea.

De mest aktive af disse redere, nemlig dem som udsendte mindst tredive togter i perioden, findes opregnet i vedstående tabel. Der må dog hertil forudskikkes den bemærkning, at der i visse tilfælde kan være vanskeligheder med at sammenholde alle skibe fra de enkelte rederier korrekt — navnlig i de tilfælde, hvor man skiftede redernavn. Det er helt uproblematisk at



En af den florissante handelsperiodes fremtrædende vestindieredere i København var Lars Larsen (1737-1817), som også var medlem af bankens direktion. På Jens Juels pastel fra 1790'erne er han iført mørk kjole med fin lys vest og kalvekrøs samt paryk med bukler ved ørerne. Privateje. *One of the most prominent West India shipowners in Copenhagen during the palmy days of Danish overseas trade was Lars Larsen (1737-1817) who was also a member of the board of directors of the bank. This pastel by Jens Juel from the 1790's shows him dressed in a dark dress coat with an elegant light waistcoat and a shirt frill plus a wig with puffs at the ears. (Privately owned).*

#### Største private redere 1747-1807

Reder	Antal eksp.	Drægtighed
Lars Madtzen & Bertel Madtzen	123	14.730 kmcl
Pieter von Hemert	95	10.098 kmcl
Hans P. Kofoed	94	10.712 kmcl
Niels Ryberg & Thyge Thygesen	94	8.237 kmcl
Lars Larsen	85	8.297 kmcl
Fedderson	67	6.246 kmcl
John Brown & Co.	65	6.451 kmcl
Reinhard Iselin & A. E. Iselin	65	6.185 kmcl
Fr. Tutein & Peter Tutein	54	5.378 kmcl
Fabritius & Wever	54	4.789 kmcl
Selby & Co.	51	5.517 kmcl
John Schmidt	43	3.843 kmcl
Peter Applebye	40	4.195 kmcl
Frederic de Coninck & N.L. Reiersen	40	3.985 kmcl
A. A. Lion	37	3.400 kmcl
C. L. Drewsen	35	3.235 kmcl
William Chippendale	33	3.102 kmcl
C. S. Blacks Enke	32	3.452 kmcl
Christian Ludvig Budtz	32	2.625 kmcl
Niels Anker	30	2.742 kmcl

henføre angivelserne "Etatsråd Ryberg", "Nicolaus Ryberg", "N. Ryberg" og "Ryberg" til ét og samme rederi; til dette er også regnet togter med rederinavnet "Niels Ryberg & Thyge Thygesen", "Ryberg & Thygesen" og andre tilsvarende varianter fra før 1776, hvor Ryberg blev enereder. Mere problematiske var rederforholdene for eksempel i Flensborg, hvis handelspatriciat var både familiemæssigt og økonomisk sammenfiltret; dominerende var familien Fedderson, som straks vil blive omtalt. Man ville eksempelvis også kunne argumentere for, at tabellens tal for Selby & Co. og William Chippendale rettelig burde sammenlægges.

Disse tyve største private vestindieredere udrustede tilsammen 1.169 togter på godt 116.000 kommercelæster, svarende til 40 % af alle udsendte togter og 43 % af den samlede tonnage mellem 1747 og 1807.

Medvirkende til de store rederes dominans var, at deres fartøjer var større end andres. I gennemsnit udsendte de ti største redere skibe på 101 kommercelæster, medens gennemsnittet for alle andre private rederes skibe lå på det markant lavere niveau af 88 kommercelæster.

De største redere havde næsten alle domicil i København, hvor også deres skibe var hjemskrevet. Hovedparten af storrederne i vestindiefarten er tillige velkendte fra adskillige andre aktivitetsområder inden for hovedstadens florisserende handel i almindelighed. I næste geled blandt de københavnske vestindieredere kom følgende fem kendte og mindre kendte herrer, som hver sendte mellem 20 og 29 togter til Vestindien: Johan David Vogel, Jeppe Prætorius, Hans Meyer, Ulrich Wilhelm Roepstorff og Søren Lykke.

I offentlige samlinger er det ikke lykkedes at finde portrætter af Lars Madtzen eller Bertel Madtzen. I stedet må vi nøjes med sidstnævntes smukke signatur. Den findes under et brev til den danske gesandt i St. Petersburg, det slutter i tidens stil med mange kruseduller: "Forbliver vi med ald optænkelig estime Deres højædle og velbårne herr konferensråds ærbødigste tjenere". Rigsarkivet. *It has not been possible to find portraits of Lars Madtzen or Bertel Madtzen in the collections open to the public. Instead we must make do with the latter's handsome signature. It appears of the bottom of a letter sent to the Danish Ambassador in St. Petersburg, a letter which in the style of the times ends with many frills and flourished: "We remain in all possible esteem Your most noble and exalted Excellency's humble servants." (The Danish National Archives).*

Temmelig overraskende er det, at tabellen viser, at de aller største vestindieredere var Lars Madtzen og Bertel Madtzen. Deres 123 togter udgik mellem 1763 og 1789 nogenlunde jævnt fordelt med 4-5 hvert år. Maksimum nåede man i 1783 med 9 pasudstedelser. De fleste år havde Madtzen 4 fartøjer indsat i besejlingen af Dansk Vestindien.

De to redere Madtzen er hidtil ganske upåagtede og stort set ikke omtalt i litteraturen om periodens handel og skibsfart. Pladsen hér tillader ikke en indgående omtale af disse centrale personer; men følgende streger til et portræt kan dog give et første indtryk.<sup>14</sup>

Lars Madtzen var født lige omkring 1720 i København, hvor han tog borgerskab i 1745 som skipper. De første gange, han var skipper på et fartøj til Vestindien var i 1752 og atter det påfølgende år, hvor han begge gange førte københavnerkøbmanden Peter Casses "Enigheden" på 60 kommercelæster. I foråret 1761 var Lars Madtzen skipper på Hans Meyers "Margrethe Elisabeth", som gik til Madeira og St.

*For tidens og gæsternes  
 og Deres høje og velbårne  
 herr konferensråds  
 ærbødigste tjenere*

*Lars  
 Madtzen*

*Agent*

*St. Petersburg*



Hans Peter Kofoed (1743-1812) var bornholmer af fødsel og tjente sig op gennem graderne til søs. I 1772 tog han borgerskab som skipper i København, men blev senere grosserer og skibsreder i stedet. Fra 1782 til 1807 udredede han i årligt gennemsnit næsten 4 togter på tilsammen over 400 kommercelæster til Vestindien, rekordåret var 1804 med hele 7 togter. Hans største skib var "Samuel" på 179 læster, som gik til Dansk Vestindien i 1804, 1805 og 1806. Frederiksborg. *Hans Peter Kofoed (1743-1812) was a Bornholmer by birth a worked his way up through the ranks at sea. In 1772 he received his trade licence as a skipper in Copenhagen but later became a merchant and ship-owner instead. From 1782 to 1807 he put up the money for an average of four trips, with a combined capacity of over 400 lasts, to the West Indies a year. The record year was 1804 with a total of seven trips. His largest ship was the "Samuel" of 179 lasts, which sailed to the West Indies in 1804, 1805 and 1806. (The Danish National Historical Museum at Frederiksborg).*

Croix og hjemkom året efter. Samme efterår boede han i sit hus i Dronningens Tværgade 340 og betegnede sig selv som brygger og skibskaptajn.

Foruden Madtzens anden kone og tre børn var der seks tjenestefolk i husstanden, hvilket er et tegn på pæn velstand. I 1764 stod han da også som reder for "Margrethe Elisabeth" sammen med Hans Meyer og fra året efter som enereder. Samtidig fik han privilegium på at drive et sukkerraffinaderi i København. Endnu i 1771 angav han selv sit erhverv som brygger uden at nævne redervirksomheden. Ikke desto mindre var han en af de vestindieredere, som Grosserersocietetet henvendte sig til i forbindelse med den opståede nød på de danske vest-

indiske øer efter orkanen i 1772; han kunne da også på stående fod love straks at udsende hele tre skibe — samme antal som matadoren H. C. Schimmelmänn. I 1779 stod Lars Madtzen som ejer af to pæne vestindiefarere på henholdsvis 106 og 131 kommercelæster. I oktober 1781 oprettede han og hans hustru et testamente, hvorefter der forlods skulle afsættes 2.000 rigsdaler til de fattige i Almindeligt Hospital og 1.000 rigsdaler til en svigersøn, resten af formuen skulle arves af den nærmeste familie. Den 14. november samme år døde Lars Madtzen 61 år gammel.

Hans søn, Bertel Madtzen var født den 24. marts 1751 i faderens første ægteskab. I hvert af efterårene 1774, 1775, 1776 og 1778 afsejlede

han som skipper på faderens "Margrethe Elisabeth" med kurs mod Dansk Vestindien. Efter faderens død stod Bertel Madtzen selv som reder for vestindietogterne, han betittedes da også gerne som skibsreder og hæderfuldt som agent. I højkonjunkturåret 1782 fik man udstedt syv algierske søpas til vestindiefarter. Samme år udsendte Bertel Madtzen (sammen med kommerceråd Johannes Søbøtke) kaptajn Niels Caspersen Kaarsgaard til St. Petersborg for dér at lade bygge et skib, som skulle gå direkte derfra til St. Thomas med en last tømmer og præfabrikerede træhuse.<sup>15</sup> Det gjaldt om at udnytte situationen, medens tid var. Den påfølgende periode omkring afslutningen af Den Amerikanske Uafhængighedskrig krævede imidlertid en ubarmhjertig omstilling til matte fredsforhold. Allerede i december 1782 måtte Bertel Madtzen som en af de første store købmænd og redere ansøge overbankdirektionen om et stort lån, og under den deciderede fredskrise i første halvdel af 1783 modtog han to ekstraordinære handelslån fra banken på tilsammen 40.000 rigsdaler, for hvilke han ikke kunne stille normal bankmæssig sikkerhed, men gav pant i varrelagre, pakhus, forsikringspolicer, bodmeribreve, bogførte fordringer og lignende. Han red imidlertid stormen af, og i årene 1783-1789 udradede han hele 39 ekspeditioner til Carai-bien, derefter ikke flere. Omkring 1790 finder vi ungkarlen Bertel Madtzen boende på Christianshavn i sit hus i Strandgade 26 med stillingsbetegnelsen agent og grosserer, så måske har han efterhånden koncentreret sig om handel frem for rederi. Bertel Madtzen døde i november 1806.

Kun en mere dybgående undersøgelse kan på den anden side give forklaringen på påtrængende spørgsmål som for eksempel, om Lars og

Bertel Madtzen virkelig var velhavende, og hvor deres formue da stammede fra — eller om de eventuelt blot var stråmænd for andre.

I stedet vender vi dog tilbage til de øvrige store vestindieredere. Blandt disse var kun fire (Feddersen, Schmidt, Lion og Anker) undtagelser fra reglen om, at storforetagenderne var københavnske.

I Flensborg var familien Feddersen som sagt dominerende. I centrum af kredsen stod Catharina Feddersen, som var datter af en købmand i byen og enke efter reder og købmand Peter Feddersen senior. Efter mandens død drev hun handelshuset videre sammen med svogeren Frederik Feddersen og efterhånden også med Andreas Christiansen som kompagnon. Denne sidste var som ung blevet ansat hos Peter Feddersen senior, men arbejdede sig snart op til at blive Flensborgs største købmand; fra 1798 til 1806 udsendte han for egen regning 11 togter til Dansk Vestindien. Også Johan Gerhard Feddersen og Peter Feddersen junior udrustede vestindiefarere, enten alene eller sammen med familie eller andre. Familien engagerede sig tilsyneladende aldrig i trekantfart, men satsede lige siden vestindiehandelens frigivelse i 1755 på at eksportere landsdelens egne levnedsmidler og færdigvarer direkte til Carai-bien — og derfra få råsukker hjem til forædling i Flensborg.<sup>16</sup>

I Altona dominerede to næsten lige store redere, nemlig John Schmidt, som var aktiv i besejlingen af St. Thomas fra 1782, og A. A. Lion, som først gik i gang i 1793. Sidstnævntes skibe var i snit på 92 kommercelæster, og han fik under Revolutionskrigene hvert år søpas til gennemsnitlig 2,6 rejser.

De største redere i Norge i vor sammenhæng var den ældre og den yngre Niels Anker i Frederikshald på Østlandet. Her ejede onkelen (ca.

1734-1806) og senere nevøen (1764-1812) det søndenfjeldske sukkerraffinaderi, hvortil det fornødne rå sukker hentedes direkte i Vestindien på egne skibe.<sup>17</sup> Mellem 1773 og 1805 blev det til 30 eller måske 32 togter. Hertil kom, at den berømte slægtning Bernt Anker udsendte 9 togter fra 1793 til 1803, og at en Karen Anker i Christiania i højkonjunkturåret 1782 udrustede 5 ekspeditioner til Dansk Vestindien. For en søfartsby som Bergen spillede vestindiefarten kun en beskeden rolle: største enkeltreder dér var Hans Krohn, som alene eller i samarbejde med andre købmænd udsendte bare 17 togter. Billedet kan dog være noget sløret af det faktum, at netop Krohn-familien ofte var partsreder i skibe, som var hjemskrevet i udenlandske havne på det europæiske kontinent.<sup>18</sup>

Efter 1814 genfinder vi praktisk talt ingen af de store vestindiereedere fra før krigen. I stedet havde nye navne overtaget de dominerende pladser. Et tilfældigt udvalg — omfattende søpasprotokollerne for årene 1818, 1823, 1828, 1833 og 1838 — viser, at det største vestindieneri nu var J. McCaul & Robert Kerr, et engelsk handelshus midlertidigt etableret i København. Det ejede i 1820 fem skibe, som sejlede på Vestindien og var på 720 kommercelæster tilsammen; året efter disponerede firmaet endda over otte skibe.<sup>19</sup> I gennemsnit udsendte McCaul & Kerr 4,6 skibe til Caribien om året, i alt fra 1815 til 1838 blev det til 96 ekspeditioner med 7 som årsmaksimum. Næst i rækkefølgen kom den tidligere omtalte Andreas Christiansen fra Flensborg (og senere hans enke), som i årligt gennemsnit udsendte 3,4 rejser. Derpå kom den kendte københavnske storgrosserer L. N. Hvidt med 3,2 rejser, dog kun indtil han måtte opgive sin forretning i 1830'erne; den havde ellers i 1820'erne været hovedstadens næststørste

rederi overhovedet.<sup>20</sup> I samme størrelsesorden lå hvert af tre altonaiske rederier, ejet henholdsvis af J. C. D. Dreyer, G. N. Knauer og C. H. Donner. Disse tre udgjorde kernen i det sluttede selskab af byens oversøiske handlende og udredende.<sup>21</sup> Hertil kom forskellige redere ved navn Petersen Schmidt i Flensborg, som sammen eller hver for sig udredede 8,4 vestindieekspeditioner hvert år, alene i 1838 drejede det sig om 14 togter. Til forskel fra Altona var forholdene i Flensborg karakteriseret ved, at også forholdsvis mange små redere havde skibe indsat i besejlingen af Vestindien.

### VIII Skippere

I den florissante handelsperiode fra midten af 1700-tallet til 1807 kom mange skippere afsted på togter til Vestindien, skønsmæssigt var der tale om cirka 1.000 personer.

Det typiske beskæftigelsesmønster i den forbindelse var, at en skipper gennemførte 2-4 togter for en bestemt reder, og dermed var det slut med kaptajnens deltagelse i besejlingen af Caribien. Mange skippere gjorde kun eet sådant togt.

En snes skippere specialiserede sig derimod i vestindiefarten og gennemførte hver mere end ti togter. Rekorden var på 16 og deltes af følgende fire: Peter Hansen Koch, (som 1771-1796 sejlede for en række af de store hovedstadsrederier; han var født i Flensborg i 1745, men tog skipperborgerskab i København den 16. september 1771, efter sin sejlede karriere blev han hovedstadens waterskout, han døde i maj 1817), Morten Hermansen Rønne, (der 1764-1783 også arbejdede for forskellige københavnske storredere; han var en af de mange fra den bornholmske familie, som skabte sig en karriere



Skibskaptajn Bernt Jensen Mørch (1729-1777) tjente sine penge på at fragte neger-slaver over Atlanten fra Guinea til Caribien. Imellem rejserne boede han i sin nydelige ejendom i Overgaden oven Vandet 46 på Christianshavn. Han var efter sigende en omsorgsfuld familiefader og havde både litterære og kristelige interesser. Endnu på Mørchs tid forsvarede førende danske gejstlige slavehandelen. Handels- og Søfartsmuseet. *Bernt Jensen Mørch (1729-1777), a ship's captain, earned his money by shipping negro slaves across the Atlantic from Guinea to the Caribbean. In between voyages he lived in his charming residence at no 46 Overgaden oven Vandet on Christianshavn. He was reputed to be a solicitous head of the family and had both literary and Christian interests. In Mørch's day leading Danish clergymen still defended the slave trade. (Danish Maritime Museum).*

re netop inden for vestindiefarten) samt Hans Peter Klein og Andreas Ibsen Dahl.

Sidstnævnte var den mest stabile af alle, idet han fra 1762 og tyve år frem gennemførte alle sine 16 rejser fra København til Vestindien og retur på snoven "Planteren" på 73 kommercelæster med Vilhelm August Hansen som reder og med en besætning på 15 mand.<sup>22</sup> Det er endvidere nærliggende at antage, at i hvert fald Peter Ibsen Dahl var en slægtning; han var i 1770'erne skipper på 5 vestindietogter for William Chippendale.

Hans Peter Klein, som havde løst borgerskab som skipper i København, var den af rekordholderne, som hurtigst gennemførte sine 16 vestindierejser. I vedstående tabel med pasudstedelsesdatoer man se hvordan.<sup>23</sup>

#### Skipper Hans Peter Kleins 16 vestindietogter

Pas-udstedelse	Skib	Drægtighed (kmcl)	Reder
11.09.1782	Elisabeth	158 ½	Berte Madtzen
10.10.1783	Elisabeth	158 ½	Bertel Madtzen
20.10.1784	Elisabeth	158 ½	Bertel Madtzen
19.10.1785	Elisabeth	158 ½	Bertel Madtzen
15.12.1786	Gertrud Marie	123	de Coninck & Reiersen
26.10.1787	Gertrud Marie	123	de Coninck & Reiersen
11.10.1788	Gertrud Marie	123	de Coninck & Reiersen
16.10.1789	Gertrud Marie	123	de Coninck
03.11.1790	Gertrud Marie	123	de Coninck
04.11.1791	Gertrud Marie	123	de Coninck
08.10.1792	Gertrud Marie	123	de Coninck

- 03.07.1794 Generalinde Wal-  
terstorff 104 Jeppe Prætorius
- 26.03.1795 Generalinde Wal-  
terstorff 88 Jeppe Prætorius
- 02.09.1795 Generalinde Wal-  
terstorff 88 Jeppe Prætorius
- 21.08.1796 Generalinde Wal-  
terstorff 88 Jeppe Prætorius
- 30.09.1797 Generalinde Wal-  
terstorff 88 Jeppe Prætorius

Som fast forhyret hos nogle af stadens største reder- og handelshuse kunne man altså i disse gode år nå at tilbagelægge een vestindiarejse i årligt gennemsnit.

Iøjnefaldende er at navnlig i provinsen betjente de store redere sig af en kreds af trofaste skippere. For Niels Anker i Frederikshald foretog skipper Niels Hansen således 13 rejser til de dansk-vestindiske øer; i Flensborg gjorde Erik Hansen Qvorp og Johannes Petersen Møller henholdsvis 13 og 15 rejser for familien Feddersen; og i Altona holdt John Schmidt sig gerne til familien Heicken, for så vidt angår skippere, nemlig C. P. Heicken med 14 rejser 1794-1806, H. P. Heicken med 2 togter 1800-1802 og H. F. Heicken med 4 sejladser 1803-1806. Samarbejdet var så tæt, at C. P. Heicken ved "Cathrine von Altona"s rejser til St. Thomas i 1800 og 1803 stod som reder ved siden af John Schmidt.

Ved redernes valg af skippere til vestindieskibene spillede familiebånd tilsyneladende også en vis rolle. For eksempel er det påfaldende, at storrederen Hans P. Kofoed på 12 af sine farter havde skippere med hans eget efternavn.

Det var heller ikke ualmindeligt, at skipper og reder var een og samme person. Et eksempel herpå var Henrik Kelner i Åbenrå med "Ma-

rienne" på 38 ½ kommercelæster, som fik sit søpas i 1770.

### IX. Skibe

I det foregående er nævnt forskellige eksempler på de skibe, som deltog i besejlingen af Dansk Vestindien. Det er imidlertid ud fra søpasprotokollernes noget summariske oplysninger ofte vanskeligt eller umuligt med sikkerhed at skelne mellem de forskellige skibe af samme navn.

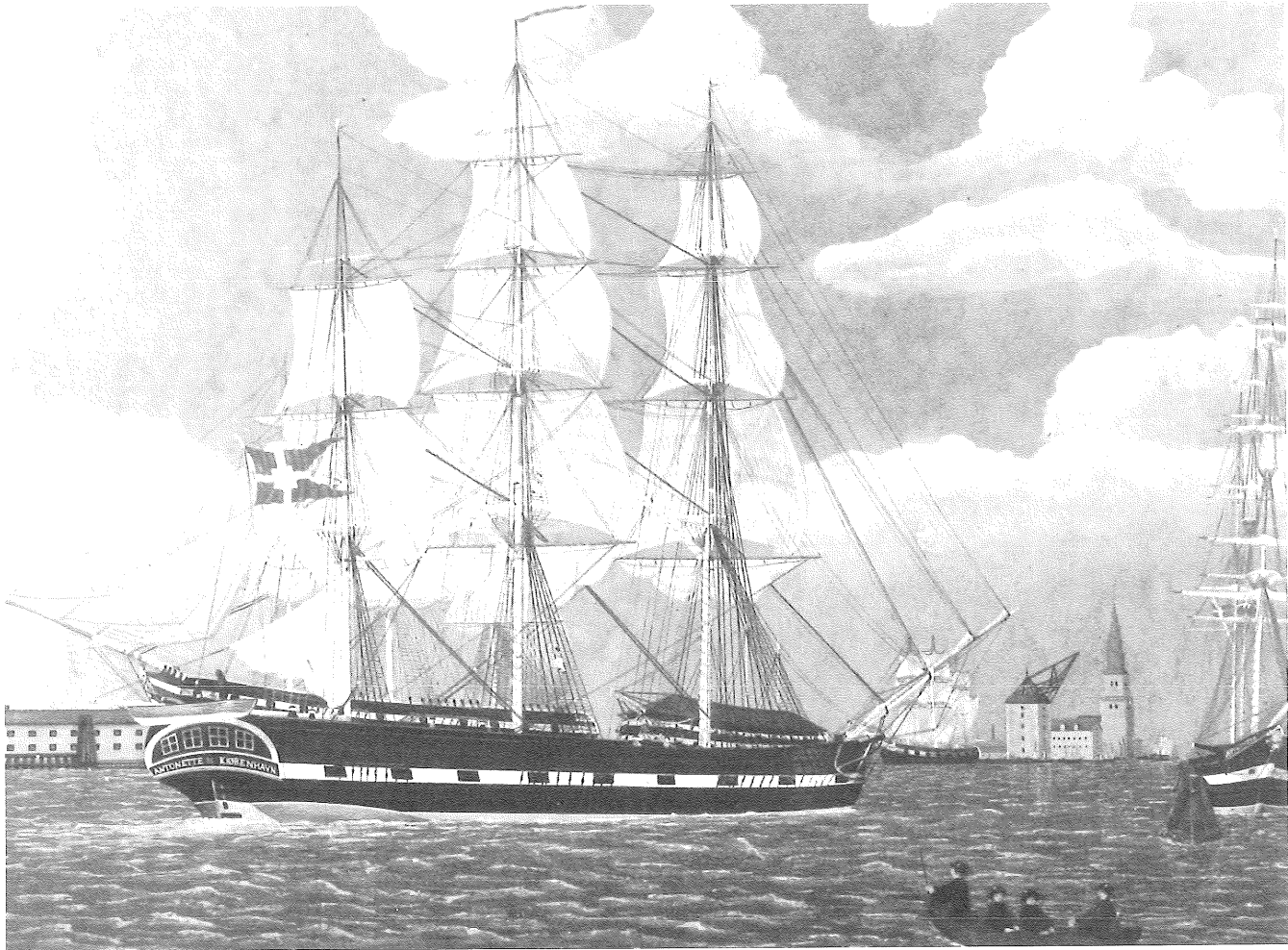
Dette hænger blandt andet sammen med, at opfindsomheden med hensyn til skibsnavne var temmelig begrænset. Alene til forskellige vestindiefarere ved navn "Håbet" blev der udstedt 66 algierske søpas mellem 1747 og 1807. "St. Croix" følger med 46, og til "Elisabeth" var der 42 søpas foruden 26 til sammensætninger af type som "Elisabeth Marie" og "Elisabeth og Louise".

Blandt de mere opfindsomme skibsnavne fra perioden skal blot nævnes "Den Grønne Reberbane", "Skrivefriheden", "Kongen af Asanthe" og "Den Norske Gut" — samt de meget tidstypiske "Neutralitet", "Spekulation", "Eksperiment", "Erstatning" og Johann David Vogels "Irisine" fra 1802.

Til usikkerheden med identifikation af de enkelte skibe bidrager også, at rederne ofte genanvendte samme navn, når de udskiftede en veltjent skude med en nyindkøbt.

Alt tyder dog på, at der i vestindiefarten fra 1747 til 1807 benyttedes 1.080 forskellige skibe.<sup>24</sup> I gennemsnit tilbagelagde de omkring 3 rejser hver.



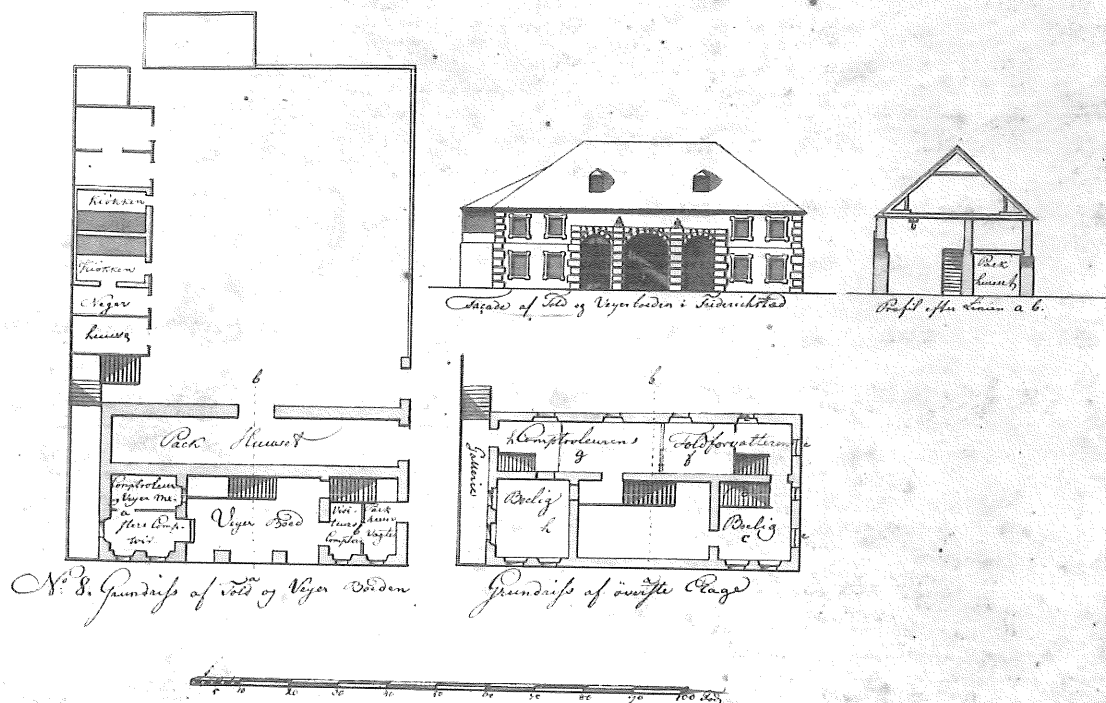


Fregatten "Antonette" i Københavns havn omkring 1824. Skibet ses både for indgående og fortøjet ved en duc d'albe ud for Vestindisk Pakhus. "Antonette" tilhørte rederiet C. S. Blacks Enke og gik både i ost- og vestindiefart. Til højre ses det travle civile havneliv, til venstre er Flådens Leje. Gouachen er lavet af søofficeren E. W. Normann, der var elev hos C. W. Eckersberg. Handels- og Søfartsmuseet.

*The frigate "Antonette" in Copenhagen harbour around 1824. The ship is portrayed sailing into the harbour as well as moored to a duc d'albe apposite the "West Indian Warehouse". The "Antonette" belonged to the shipping company called C.S. Black's Widow and sailed both to the East and the West Indies. To the right the busy everyday life of a civil harbour is depicted, and to the left is the naval harbour. The gouache was painted by E.W. Normann, a naval officer who was a pupil of C.W. Eckersberg. (Danish Maritime Museum).*

Comptrolens Guldsager, Pads

R. XIV.



337,325

Told- og vejerboden i Frederiksted på St. Croix, tegnet af P. L. Oxholm i 1780. I stueetagen bag de store porte fandtes selve vejerboden, ved siden af havde kontrolløren og toldforvalteren kontorer, medens det alt for lille pakhusrum vendte mod gården. På første sal havde de to embedsmænd deres trange og meget lavloftede boliger, endda under et temmelig utæt spåntag. Rigsarkivet.

The customs and weighhouse in Frederiksted on St. Croix, drawn by P.L. Oxholm in 1780. The actual weighing platform was on the ground floor behind the large gate. Next to this were the offices of the inspector and the customs officer; while the tiny storage room faced the yard. On the first floor the two civil servants had their private quarters, which were very cramped with low ceilings and rather leaky shingled roof. (The Danish National Archives).

## X. Betydning

Betydningen af den danske besejling af Vestindien og Guinea, især i 1700-tallet, kan belyses blandt andet på følgende to måder. For det første kan omfanget af den transatlantiske søfart sammenlignes med omfanget af den danske fart på andre destinationer, for det andet kan man sammenholde den danske besejling med andre nationers sejlads på Caribien og Guldkysten.

Det er allerede fastslået, at den danske vestindietonnage var meget ujævnt fordelt på monarkiets hjemhavne. Disse lange farter var af vigtighed navnlig for København, men også for enkelte større provinshavne; derimod var sådanne rejser af helt marginal betydning for det store flertal af små danske og norske havne<sup>25</sup>.

I 1600-tallet blev kun ganske få togter sendt over Atlanten under Dannebrog. De berømte sundtoldregnskaber udgør en glimrende kilde til belysning af hovedstadens deltagelse i denne fart. I regnskaberne for de tilfældigt udvalgte treårsperioder 1699-1701, 1709-1711, 1719-1721, 1729-1731 og 1739-1741 finder man, at af alle de hundreder af danske skibe, som lastet passerede Helsingør på vej ud af Øresund, var i gennemsnit 2 % destineret til Dansk Vestindien eller Guinea.<sup>26</sup>

Denne farts mere afgørende betydning for København markeres derimod af det forhold, at eksempelvis i årene 1779, 1790, 1795 og 1800 var hvert syvende af stadens skibe, svarende til en femtedel af den hjemmehørende tonnage, beskæftiget i vestindiesejlads.<sup>27</sup>

## Københavns handelsflåde fordelt på destinationer i samlet gennemsnit for årene 1779, 1790, 1795 og 1800

	Antal togter		Drægtighed	
Danmark	29	10 %	852 kmcl	4 %
Norge, Island, Færøerne, Grønland	53	18 %	2.847 kmcl	14 %
Østersøen	54	19 %	2.340 kmcl	11 %
Middelhavet	35	12 %	2.513 kmcl	12 %
Øvrige Europa	41	14 %	2.524 kmcl	12 %
Asien	22	8 %	3.891 kmcl	19 %
Guinea	4	1 %	432 kmcl	2 %
Dansk Vestindien	42	14 %	4.429 kmcl	21 %
Øvrige Amerika	4	1 %	332 kmcl	2 %
Ukendt	6	2 %	604 kmcl	3 %
I alt	290		20.762 kmcl	

Tabellen viser de nøjagtige talstørrelser; gennemsnittene dækker dog naturligvis over en række variationer. Således beslaglagde den danske vestindiefart 32 % af tonnagen i 1779, men 18-19 % de øvrige undersøgte år. I de sidste par årtier af 1700-tallet var netop besejlingen af Caribien af største betydning for Københavns handelsflåde. Hvis også skibe i fart på andre amerikanske havne og Guinea inkluderes, bliver den samlede transatlantiske andel af tonnagen på præcis en fjerdedel.

I gennemsnit havde hver vestindiefarer 17 mand ombord. I det hektiske år 1779 var derfor ikke mindre end omkring 1.114 personer afsted på vestindiefart; dette svarede til 47 % af hovedstadens søfolk. I 1795 var persontallet faldet til omkring 576 og andelen til 19 %.

Denne fart nåede sin højeste andel, nemlig 35 % af Københavns søfart i 1816 og 1817, hvor cirka 9.000 kommercelæster gik til Vestindien. Fra 1818 til 1832 var der tale om cirka en femtedel.<sup>28</sup>

For hertugdømmerne Slesvig og Holsten var vestindiefarten derimod ikke så afgørende. Mellem 1755 og 1807 udrustede redere i Flensborg i årligt gennemsnit skibe på omtrent 250 kommercelæster tilsammen, hvilket kun var 2 % af byens hjemmehørende skibsrums. Medens Flensborg koncentrerede sin aktivitet om handel og sejlads på de tre danske øer, dyrkede Altona traditionelt sine interesser over hele Latinamerika, navnlig i Caraibien og Brasilien. Taget under ét rettede hertugdømmerne en tiendedel af sin skibsfart mod Dansk Vestindien mellem 1832 og 1847.<sup>29</sup>

#### Anvendte algerske søpas 1748-1842

	I alt	Heraf Dansk Vestindien og Guinea	
1748-1752	570	41	7 %
1753-1757	718	65	9 %
1758-1762	1,074	126	12 %
1763-1767	848	170	20 %
1768-1771*	(517)	(131)	25 %
1773-1777	?	264	?
1778-1782	2,206	561	25 %
1783-1787	1,831	302	16 %
1788-1792	1,580	158	10 %
1793-1797	4,691	352	8 %
1798-1802	3,351	300	9 %
1803-1807	3,042	350	12 %
1808-1812	10	-	-
1813-1817	995	276	28 %
1818-1822	1,488	284	19 %
1823-1827	1,254	231	18 %
1828-1832	1,193	292	24 %
1833-1837	1,092	241	22 %

\*59 togter gik til Dansk Vestindien og Guinea i 1772

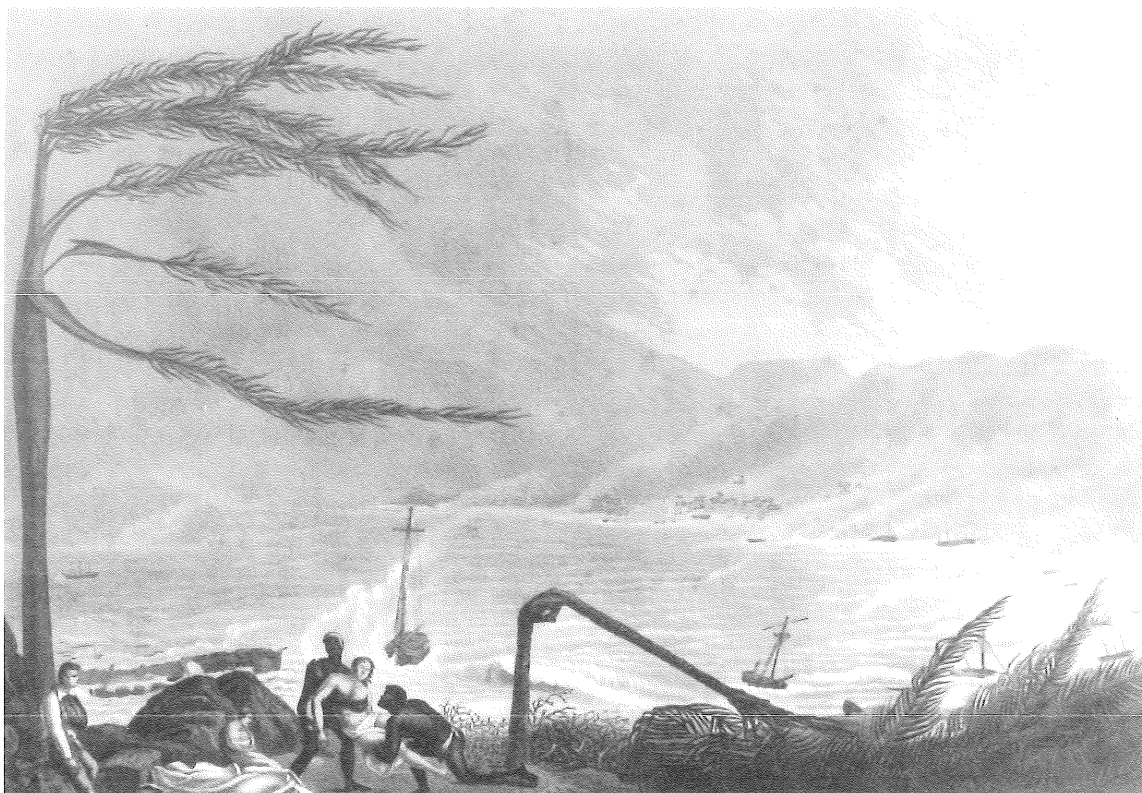
For hele dobbeltmonarkiet var udviklingen i store træk som vist i tabellen. Det ses her tydeligt, at efter afviklingen af Vestindisk-guineisk Kompagni i 1754 engagerede private redere og købmænd sig hurtigt i den transatlantiske søfart. Som regel tegnede besejlingen af Vestindien sig for omtrent en femtedel af alle langfarter under Dannebrog — bortset fra årene omkring århundredskiftet, hvor mange flere ekspeditioner end normalt blev sendt til Middelhavet.

I årene fra 1778 til 1785 var fordelingen af den danske tonnage, der sejlede med algersk søpas, som følger: til Middelhavet gik 61 %, til Vestindien 25 %, til Asien sejlede 7 %, og ligeledes var 7 % bestemt til øvrige destinationer.<sup>30</sup>

For at sætte betydningen af den beskrevne dansk-norske besejling i relief må den sammenlignes med andre nationers søfart. I det følgende er til dette brug valgt stormagterne Storbritannien og Nederlandene.<sup>31</sup>

Man har beregnet, at til Storbritanniens import fra Vestindien (eksklusiv det nordamerikanske kontinent) og Guinea behøvedes 1699-1701 en flåde på 13.000 kommercelæster hvert år, men allerede 1752-1754 var 28.000 kommercelæster nødvendige. Den årligt udsendte tonnage fra England til Vestindien og Vestafrika androg 13.000 kommercelæster i 1686 og 14.000 læster mellem 1715 og 1717, men hele 42.000 kommercelæster fra 1771 til 1773. Disse tal repræsenterede henholdsvis 9 %, 8 % og 12 % af Storbritanniens samlede udlandsflåde i de tre perioder. Den gennemsnitlige drægtighed af de fartøjer, som sejlede mellem London og Jamaica var 1715-1717 på 68 kommercelæster, i 1726 på 59 læster og i 1766 på 94 kommercelæster.<sup>32</sup>

Nederlænderne sendte i gennemsnit ti skibe



Havnen i Charlotte Amalie på St. Thomas morgenen efter orkanen, som hærgede den 21.-22. september 1819. Praktisk talt alle de mange fartøjer i havnen forliste, 33 af øens småhuse blæste om, sukkerhøsten ødelagdes på markerne, og mange dyr og mennesker omkom eller såredes. Akvatinte fra 1820 af T. L. Busly. Handels- og Søfartsmuseet. *The harbour in Charlotte Amalie on the island of St. Thomas depicted on the morning after the hurricane which raged on September 21st and 22nd 1819. There were a large number of ships in the harbour and practically all of them sank. 33 of the small houses on the island were blown over; the sugar harvest was destroyed in the fields, and large numbers of animals and people were killed or injured. Aquatint from 1820 by T.L. Busly. (Danish Maritime Museum).*

til deres egen økoloni Curacao, som ligger ud for vore dages Venezuela, og fyrrer til St. Eustatius hvert år fra 1776 til 1780. Fra da af og til midten af 1800-tallet var imidlertid eet eller to skibe om året tilstrækkeligt til at fragte nationens egen andel af den samlede eksport fra de nederlandske Antiller til Europa. Desuden må man holde in mente, at i det oktrojerede Westindische Compagnies levetid fra 1674 til 1795 sendte sydnederlændere en hel del ekspeditioner over Atlanten under spansk eller fransk flag. Hertil kom trekantfarterne, som for eksempel i perioden fra 1730 til 1760 løb op i tretten om året. Disse slaveekspeditioner ud-

gjorde mellem 20 % og 25 % af den samlede nederlandske transatlantiske søfart. Langt den vigtigste destination for denne var Surinam, som blev anløbet af omkring 25 skibe i 1684 — et tal som gradvist voksede til cirka 80 om året i 1850.<sup>33</sup>

I den internationale forskningsverden er navnlig slavehandelen blevet gjort til genstand for undersøgelse. Den danske andel af mennesketransporterne fra Vestafrika til Amerika er blevet beregnet til bare 1,7 % af totalen i perioden fra 1761 til 1810.<sup>34</sup>

Interessen for besejlingen fra Europa og Afrika må ikke overskygge det faktum, at søfarten mellem de forskellige havne i Caraibien og på det amerikanske fastland var af særdeles vigtighed for danskerne. Ofte var det forholdsvis små fartøjer, hjemmehørende i Dansk Vestindien, som besørgede denne sejlads efter import af mange forskellige nødvendighedsartikler eller reeksport af transitvarer.

Eksempelvis anløb 24 skibe under Dannebrog St. Eustatius i 1744; det var 2 % af alle anløb til denne vigtige hollandske entrepôt. I 1762 drejede det sig om 31 danske skibe (3 %), og i 1776 var det 68 fartøjer (4 %). For udgående i 1792 forlod 128 skibe St. Eustatius med kurs mod St. Thomas og St. Croix.<sup>35</sup> Den danske andel af anløbene på Curacao og St. Martin, som er en nederlandsk ø lidt øst for St. Croix, var nogenlunde den samme som på St. Eustatius.<sup>36</sup> Det er i denne forbindelse tillige værd at bemærke, at fra 1790 til 1807 ankom hele 192 slaveskibe under de danske farver til Cuba, som var en spansk koloni.<sup>37</sup>

Også efter 1814 fortsatte frihavnen i Charlotte Amalie på St. Thomas med at være en betydningsfuld transithavn for købmænd og redere af mange nationer.

### Skibsanløb på St. Thomas i årlige gennemsnit

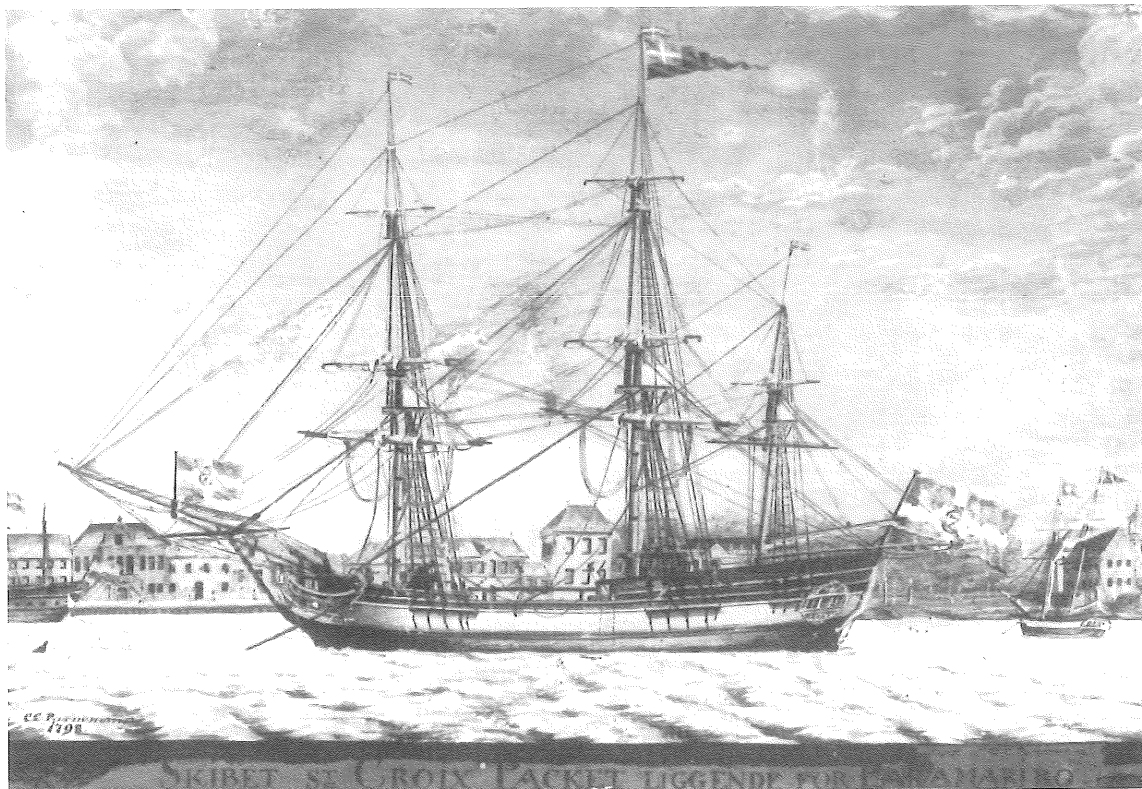
	1821-1830		1831-1840		1841-1850	
	Antal	Tonn.	Antal	Tonn.	Antal	Tonn.
Danske	35 %	22 %	16 %	14 %	17 %	11 %
Britiske	25 %	21 %	29 %	18 %	23 %	22 %
Franske	8 %	11 %	7 %	11 %	9 %	10 %
Spanske	2 %	1 %	18 %	9 %	15 %	7 %
Amer.	17 %	35 %	16 %	35 %	24 %	39 %
Øvrige	13 %	10 %	14 %	13 %	12 %	11 %

Tabellen viser, at det danske islæt i besejlingen på St. Thomas var stadig faldende. Det gennemsnitlige antal danske skibe, som anløb Charlotte Amalie på et år, var 980 af i alt 2.809 skibe i 1820'erne, 417 af 2.557 i 1830'erne og 376 ud af i alt 2.169 fartøjer på tilsammen 83.000 kommercelæster i 1840'erne.<sup>38</sup>

### XI. Sammenfatning

I det foregående er givet et rids af den dansk-norske besejling af Vestindien og Guinea fra 1671 til 1838. Sejladsens omfang og struktur er hovedsagelig behandlet på grundlag af oplysninger i Kommercekollegiets algierske søpasprotokoller, for perioden før 1747 dog hovedsagelig Vestindisk-guineisk Kompagnis arkiv.

I løbet af de undersøgte godt halvandet hundrede år afsendtes omkring 5.000 togter fra dobbeltmonarkiet til besiddelserne i Caraibien eller Guinea. Indtil 1747 nåede det gennemsnitlige årlige antal togter kun op på et par stykker, hvoraf omkring halvdelen gik ad trekanttruten. I anden halvdel af 1700-tallet udgik godt og vel 50 togter årligt, heraf 96 % ad ruten direkte til Vestindien. Efter 1814 var aktivitetsniveauet det samme, men nu med hele 99 % af togterne direkte til Caraibien. Efter 1755 var den så ofte



Skibet "St. Croix Paket" liggende for Paramaribo i 1798. Denne havn var den største i den hollandske koloni Surinam, vore dages Guyana. Skibet ejedes af grosserer Jens F. Hage og oberst P. L. Oxholm. Det var på 73 ½ kommercelæster og hjemskrevet på St. Croix. Fra 1797 til 1800 gennemførte paketten tre hurtige rejser fra Danmark til Vestindien. Førstestyrmand ombord var den ganske unge C. C. Parnemann, som har lavet den detaljerede gouache. Handels- og Søfartsmuseet.

*The ship "St. Croix Paket" anchored off Paramaribo in 1798. This harbour was the largest in the Dutch colony of Surinam, which is now called Guyana. The ship was owned by a merchant called Jens F. Hage and Colonel P.L. Oxholm. It was 73 ½ lasts and registered at St. Croix. From 1797 to 1800 it sailed on three rapid trips from Denmark to the West Indies. First mate on board the ship was the very young C.C. Parnemann, who made this detailed gouache. (Danish Maritime Museum).*

omtalte og sagnomspundne trekantfart altså af helt forsvindende betydning.

Sejladserne under Dannebrog varierede med de storpolitiske konjunkturer. Men samtidig oplevede handelsflåden en generel vækst, som var betinget af teknisk og økonomisk konkurrencedygtighed hos danske redere og handelsmænd.

De typiske vestindiefarere var fartøjer på omkring 100 kommercelæster. De havde som regel en besætning på en lille snes mand.

Der var navnlig tale om handel og søfart fra København. Hovedstaden tegnede sig indtil 1807 for en andel, faldende fra 88 % til 57 % af monarkiets samlede udsendte vestindietonnage; andelen reduceredes efter 1814 yderligere til noget under halvdelen af totalen. Forklaringen er, at efterhånden overtog navnlig Altona og Flensborg en stadig større del af besejlingen sammen med enkelte andre store provinsbyer.

Eneste vestindiereder var i begyndelsen Vestindisk-guineisk Kompagni. Men omkring 1750 overtog de velkendte store københavnske huseføringen — dog med de for forskningen hidtil næsten ukendte Lars og Bertel Madtzen som de aller største redere i vestindiefarten. Efter 1814 var de indvandrede englændere McCaul & Kerr i København de største, Andreas Christiansen i Flensborg den næststørste reder.

De transatlantiske togters andel af den samlede søfart under dansk flag giver et fingerpeg

om deres betydning. I begyndelsen af 1700-tallet udgjorde vestindiefarerne kun et par procent af de dansk-norske skibe, som figurerer i sundtoldregnskaberne. I slutningen af århundredet tegnede vestindiefarten sig derimod for en femtedel af hovedstadens hjemmehørende skibsrum — og for beskæftigelse af en noget større andel af stadens søfolk. Under Den Amerikanske Uafhængighedskrig og påny lige efter Englænderkrigene var en trediedel af Københavns flåde indsat i besejlingen af Caribien. For provinshavnene var betydningen af den transatlantiske søfart derimod ganske lille.

Set med det store udlands øjne var farten under Dannebrog som regel ikke ubetydelig. Af den samlede slavehandel over Atlanten mellem 1761 og 1810 er den danske andel ganske vist kun beregnet til at udgøre knap 2 %. Men den danske direkte fart udgjorde i den fredelige begyndelse af 1770'erne tilsyneladende en ottendedel af den britiske. Allerede i årene 1776-1780, altså inden Nederlands inddragelse i krigen, gik der mindst lige så mange skibe under Dannebrog til de danske vestindiske øer, som der sejlede nederlandske skibe til de nederlandske øer. Hertil kom at danskerne længe spillede en væsentlig rolle som internationale transithandlere i det caraibiske område med frihavnen i Charlotte Amalie som omdrejningspunkt. Efter 1814 blev det danske islet i besejlingen af St. Thomas dog stadig mindre.



## Noter

- <sup>1</sup> *Kay Larsen*: "Dansk Vestindien 1666-1917" (Kbh. 1928) s. 14-19; *J.O. Bro-Jørgensen*: "Dansk Vestindien indtil 1755. Kolonisation og kompagnistyre" (= Vore gamle Tropekolonier I) (Kbh. 1966) s. 11-27; privilegier gengivet i O. Nielsen: "Kjøbenhavns Diplomatarium" (Odense 1877) nr. 671, 738, 916 og 933.
- <sup>2</sup> Nærværende artikel er en omarbejdet og udvidet version af Erik Gøbel: "Volume and Structure of Danish Shipping to the Caribbean and Guinea, 1671-1838" (i *International Journal of Maritime History* II 1990).
- <sup>3</sup> *Erik Gøbel*: "Dansk sejlads på Vestindien og Guinea 1671-1807" (i *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1982).
- <sup>4</sup> *Erik Gøbel*: "Danish Trade to the West Indies and Guinea, 1671-1754" (i *Scandinavian Economic History Review* XXXI 1983).
- <sup>5</sup> *Kommercekollegiet* 195-202 (årene 1747-1771), 1186-1190 (årene 1778-1796), 1850-1855 (årene 1797-1814) og I.L.C.2.b. (årene 1815-1838).
- <sup>6</sup> Se nærmere herom i Erik Gøbel: "De algierske søpasprotokoller. En kilde til langfarten 1747-1840" (i *Arkiv IX* 1982-1983).
- <sup>7</sup> Den elektroniske databehandling er foretaget 1979-1981 på Københavns Universitets Institut for Økonomisk Historie, hvor Erik Oxenbøll ydede uvurderlig hjælp, især ved udarbejdelsen af programmet.
- <sup>8</sup> Dette forhold er navnlig påpeget af *Hans Christian Johansen*: "Den danske skibsfart i sidste halvdel af det 18. århundrede" (i *Erhvervshistorisk Årbog* XXVI 1975) og senest i *Hans Christian Johansen*: "Aabenraaskibes sejlads på Middelhavet omkring år 1800" (i *Sønderjyske Årbøger* 1989).
- <sup>9</sup> *Ole Feldbæk*: "Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783. Studier i regeringens prioritering af politiske og økonomiske interesser" (Kbh. 1971).
- <sup>10</sup> *Anders Monrad Møller*: "Københavns handelsflåde 1814-1832. En historisk statistisk detailundersøgelse" (Kbh. 1974).
- <sup>11</sup> *Lars N. Henningsen*: "Provinsmatadorer fra 1700-årene. Reder-, købmands- og fabrikantfamilien Otte i Ekernførde i økonomi og politik 1700-1770" (Flensborg 1985) s. 21-22 og 313-316 har ud fra et stort antal skibsrejser til Middelhavet påvist, at de algierske søpasprotokollers oplysninger er mangelfulde, for så vidt angår sejlruternes nærmere detaljer. Hoveddestinationerne er dog korrekt anført.
- <sup>12</sup> *Anders Monrad Møller*: "Skibsmålingen i Danmark 1632-1867" (i *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1974); med korrektion i *Anders Monrad Møller*: "Fra galeoth til galease. Studier i de kongerigske provinsers søfart i det 18. århundrede" (Esbjerg 1981) s. 43-46.
- <sup>13</sup> *Ole Feldbæk*: "Danske handelskompagnier 1616-1843. Oktrojer og interne ledelsesregler" (Kbh. 1986) og *Ole Feldbæk*: "The Danish Trading Companies of the Seventeenth and Eighteenth Centuries" (i *Scandinavian Economic History Review* XXXIV 1986).
- <sup>14</sup> *Julius Schovelin*: "Fra den danske Handels Empire. Forhold og Personer i det 18. Aarhundredes sidste Halvdel" I (Kbh. 1899) s. 151 og 242, II (Kbh. 1900) s. 43f og 80; *P.P. Sveistrup & Richard Willerslev*: "Den danske Sukkerhandels og Sukkerproduktions Historie" (Kbh. 1945) s. 118f; *Københavns Vejviser* (Kbh. 1779ff); *Københavns Adresseavis* nr. 194/1781 og 483/1806; desuden gængse personalhistoriske arkiver som folketællinger, skattemandtaller, Oeders Efterretninger osv.
- <sup>15</sup> *Peter Christian Schumachers privatarkiv* A.I.3: Brev af 30.09.1782 fra Søbøtker og Madtzen.
- <sup>16</sup> *Erik Gøbel*: "Der Merkantilismus, unter besonderer Berücksichtigung Flensburgs im 18. Jahrhunderts" (i *Grenzfriedenshefte* 1984).
- <sup>17</sup> Om familien Ander se *Bernt Moe*: "Tidsskrift for den norske Personalhistorie" I (Christiania 1840-1846) s. 323-528.
- <sup>18</sup> *Tore L. Nilsen*: "Nøytral skipsfart i krigstid. Bergens skipsfart fra midten av 1730-årene til slutten av 1760-årene" (i *Sjøfartshistorisk Årbok* 1987) (Bergen 1988)).
- <sup>19</sup> *P.P. Sveistrup & Richard Willerslev*: Op.cit. s. 147.
- <sup>20</sup> *Anders Monrad Møller*: "Op.cit. (1974) s. 112.
- <sup>21</sup> *Jürgen Brockstedt*: "Die Schiffahrts- und Handelsbeziehungen Schleswig-Holsteins nach Lateinamerika 1815-1848" (Köln 1975) s. 163-180, 221-230 og 317-325.

- <sup>22</sup> På den første af rejserne stod dog generalkrigskommissær Steffen Hansen som reder. Selv om navn og drægtighed var uforandret, kan det ikke udelukkes, at skibet i løbet af perioden er blevet udskiftet med et andet af samme navn og drægtighed.
- <sup>23</sup> Tilsvarende eksempler i *Erik Gøbel*: Op.cit. (1982) s. 38-39. Et vist familieskab synes nærliggende at antage med Hans Petersen Klein, som 1776-1781 var skipper på 6 togter for Lars Madtzen.
- <sup>24</sup> Antallet er beregnet under den forudsætning, at der er tale om samme skib, når navnet er uforandret, når drægtighedsforskellen ikke overstiger plus/minus 2 kommercelæster, når der er mindst 5 måneder (en rekordrejsetid) mellem pasekspeditionerne, og når der ikke er over 20 år (et skibs levetid) mellem pasekspeditionerne. Hvis drægtighedstolerancen i stedet sættes til plus/minus 5 læster, falder skibsantallet kun til 992.
- <sup>25</sup> *Anders Monrad Møller*: Op.cit. (1981) s. 153-158; *Anders Monrad Møller*: "Jagt og skonnert. Studier i den danske provinssøfart i tiden fra 1814 til 1864" (Kbh. 1988) s. 200-204.
- <sup>26</sup> *Nina Ellinger Bang & Knud Korst* (eds.): "Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661-1783" I (Kbh. 1930).
- <sup>27</sup> *Kommercekollegiet* 911 og 1812 (Københavns skibslister 1779-1815, diverse år). Se også *Albert Olsen*: "Handels- og Søfartsforhold i det 17.-18. Aarhundrede" (i Bering Liisberg (ed): "Danmarks Søfart og Søhandel fra de ældste Tider til vore Dage" I (Kbh. 1919) s. 395).
- <sup>28</sup> *Anders Monrad Møller*: Op.cit. (1974) s. 73-75 og 110-111.
- <sup>29</sup> *Theodor Link*: "Flensburgs Überseehandel von 1755 bis 1807" (Neumünster 1959); *Jürgen Brockstedt*: Op.cit.
- <sup>30</sup> Beregnet på grundlag af *Ole Feldbæk*: Op.cit. (1971) s. 206-207.
- <sup>31</sup> Præcis omsætning af drægtighedsangivelser fra tons til kommercelæster eller omvendt lader sig ikke foretage; forsigtig sammenligning af størrelsesordener er dog forsvarlig. I det følgende er tons omsat til kommercelæster ved simpelthen at dividere med 2 ½ jævnfør afsnit V om drægtigheder.
- <sup>32</sup> *Ralph Davis*: "The rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries" (London 1962) s. 184, 200 og 298.
- <sup>33</sup> *Pieter C. Emmer*: "Het Atlantisch gebied" (i F.J.A. Broeze et al. (eds.): "Maritieme geschiedenis der Nederlanden" III (Bussum 1977) s. 298-312).
- <sup>34</sup> *Philip D. Curtin*: "The Atlantic Slave Trade. A Census" (Madison, Wisc. 1969), især tabel 64. Curtins tal vedrørende Danmark er blevet bekræftet bl.a. i *Svend Erik Green-Pedersen*: "The History of the Danish Negro Slave Trade 1733-1807. An Interim Survey Relating to its Volume, Structure, Profitability and Abolition" (i *Revue Francaise d'Histoire d'Outre-Mer* LXII 1975).
- <sup>35</sup> *Raad van Coloniën* pk 90: Lijst van ingekomene en uitgeklaarde vaartuygen op St. Eustatius 1792-1793 (i *Algemeen Rijksarchief* i Haag).
- <sup>36</sup> *Cornelis Ch. Goslinga*: "The Dutch in the Caribbean and in the Guianas 1680-1791" (Assen 1985) s. 204-205, 218-220 og 222.
- <sup>37</sup> *Svend Erik Green-Pedersen*: "Colonial Trade under the Danish Flag. A Case Study of the Danish Slave Trade to Cuba 1790-1807" (i *Scandinavian Journal og History* V 1980).
- <sup>38</sup> *Adolf Frederik Bergsøe*: "Den danske Stats Statistik" IV (Kbh. 1853) s. 666-667 og 913.

## Volume and Structure of Danish Shipping to the Caribbean and Guinea, 1671-1838

### Summary

This article is a revised and extended version of Erik Gøbel: "Volume and Structure of Danish Shipping to the Caribbean and Guinea, 1671-1838" in the *International Journal of Maritime History*, vol. II 1990.-

The double monarchy of Denmark-Norway established colonies in Asia, Africa and America in the 17th century (*section I*). In 1661 the Danes built the fort of Christiansborg in Guinea and from this vantage point they controlled over 100 kilometers of the so-called Gold Coast, whose most important export consisted of slaves. In 1850 this Danish possession was sold to Great Britain. In the Caribbean three small islands came under Danish sovereignty, St. Thomas in 1671, St. John in 1718 and St. Croix in 1733. Sugar was by far the most important export from these islands, which were sold to the USA in 1917.

This survey is mainly based on an intensive study of original material from various archives (*section II*) encompassing sea pass registers, customs accounts etc.

The volume of Danish shipping (*section III*) in the period in question was over 5000 voyages. The frequency of the voyages, however, varied enormously as a result of the state of the world market. Particularly during the American War of Independence 1776-1807 and the Revolutionary and Napoleonic Wars 1792-1783 there was an almost unlimited demand for neutral Danish-Norwegian tonnage. During the double monarchy's own war with Great Britain in 1807-1814, on the other hand, overseas trade and shipping was at a standstill. But it picked up again quickly after the war.

Throughout the period the triangular route via Guinea to collect slaves for the West Indies decreased in importance, and after 1755 it was a rare exception if a ship did not sail directly from Europe to the Caribbean (*section IV*). The Danish islands were the prime objective, but also foreign colonies in the West Indies such as St. Eustatius, Martinique and Guadeloupe. From 1792 onwards ports on the Ame-

rican continent also became important (New York, Charleston, Vera Cruz and Tampico) as well as Havana in Cuba.

The carrying capacity of the ships (*section V*) varied a great deal. In the period 1747-1807 the average capacity was 92 lasts (about 230 tons), the smallest vessel having a capacity of 12 lasts (about 30 tons) and the largest 209 lasts (about 523 tons). The ships were on average somewhat larger than this in the periods before 1747 and after 1814.

Copenhagen, the capital of Denmark, was the main home port for the ships (*section VI*). Up to the middle of the 18th century practically all expeditions were equipped in Copenhagen. From 1748 to 1807 the capital's share of the trade comprised 72 per cent, but ports in Norway and Schleswig-Holstein were increasing in importance. After 1814 Copenhagen as well as Altona in Holstein and Flensburg in Schleswig were the principal home ports.

The shift in the predominance of the home ports can partially be explained by the changing shipowners involved in the trade (*section VII*). Up until the middle of the 18th century all shipping to the West Indies and Guinea was carried out by a chartered company in Copenhagen. From then on private shipowners quickly began to dominate the trade, even though some chartered companies continued to send out ships during the rest of the century. The largest of the approximately 500 private shipowners in the West Indies trade, surprisingly enough, was the hitherto little-known firm of Lars Madtzen and Bertel Madtzen. Besides, however, frequented by nearly all the most famous merchants in the capital participated in the transatlantic trade. After 1814 the British business firm of J. McCaul and Robert Kerr, which was temporarily established in Copenhagen, was the largest West Indies shipowner under the Danish flag.

There were about a thousand skippers (*section VIII*) and the same number of ships (*section IX*) involved in the West Indian trade from 1747 to 1807.

On average both skippers and ships sailed about three trips each. The record for skippers was 16 round trips in the course of 20 years.

The importance of the transatlantic voyages is indicated by their share of the total amount of shipping (*section X*). In the beginning of the 18th century West Indiamen constituted only two per cent of the Danish-Norwegian ships which figure in the accounts of the famous Sound Toll Registers. At the end of the same century, on the other hand, West Indiamen comprised one fifth of the capital's registered ship's capacity and employed an even larger share of the sailors in the city. During the American War of Independence and once again just after peace was established in 1814 one third of Copenhagen's merchant fleet was in service on the Caribbean route. However, transatlantic shipping had very little importance for the provincial ports.

Shipping under the Danish flag was generally speaking not without importance, even seen in terms of world shipping. It is true that the Danish share of the total Atlantic slave trade between 1761 and 1810 is estimated at a mere 2 per cent. yet the Danish direct traffic in the relatively peaceful years at the beginning of the 1770's still constituted one eighth of the British traffic. Bu the years 1776-1780, that is before Holland was drawn into the war, there were just as many ships under the Danish flag sailing to the Danish West Indies as there were Dutch ships sailing to the Dutch Islands. Moreover, for a long time the Danes held an important position as international transit traders in the Caribbean area with the free port of Charlotte Amalie on the island of St. Thomas as the centre for this trade. After 1814 the Danish element in shipping to St. Thomas became smaller and smaller.