

PARTICIPERENDE KOLONIALISME?

1800-TALLETS AABENRAASØFART I GLOBALT PERSPEKTIV

■ MIKKEL LETH JESPERSEN

I løbet af 1700-tallet udviklede købstaden Aabenraa sig til en udpræget søfartsby. Det begyndte med rejser ind i Østersøen og blev med tiden til europæisk langfart mellem Østersøen og Middelhavet. Bevarede skibsportrætter fra slutningen af århundredet viser således Aabenraaskibe ligge for anker ved italienske havnebyer som Venedig, Ancona og Neapel. I ly af de danske handels- og fredsaftaler med barbareskstatene i Nordafrika og den danske neutralitetspolitik sejlede skibene fra Aabenraa nogenlunde uhindret på europæisk langfart fra midten af 1700-tallet og frem til Englandskrigene.¹ I 1807 var det endegyldigt slut med den danske neutralitet, og søkrigen mod England brød ud i lys lue med tabet af den danske flåde til følge. Danske handelsskibe var nu et let bytte for britiske orlogsskibe, og de i Aabenraa hjemmehørende skibe blev enten opbragt eller gik i sikker havn hos venligtsindede nationer, indtil det atter blev muligt at sejle uforstyrret.

Da Englandskrigene sluttede i 1814, og tabet blev gjort op, var Aabenraas handelsflåde reduceret til omkring halvdelen af sin tidligere størrelse. Man skulle nu bygge byens søfart op igen, og det vel at mærke under helt nye forhold. Ikke alene havde den danske stat mistet Norge. Den havde også fået sin militære og udenrigspolitiske magt væsentligt reduceret. Til at begynde med var det fortsat den europæiske langfart, der var vigtigst for Aabenraaskibene, men i løbet af 1820'erne sejlede stadig flere af byens skibe til Sydamerika. Det blev første led i udviklingen af en verdensomspændende søfartstradition og grundlaget for, at Aabenraa i 1860'erne kunne overhale sin store naboby mod syd, Flensborg, og indtage pladsen som *den* slesvigske købstad med størst tonnage.² 1880'erne bød imidlertid på en forholdsvis brat afvikling af byens sejlskibsflåde, og således sluttede et spektakulært kapitel i byens søfartshistorie.

I den lokalhistoriske litteratur bliver Aabenraas udvikling til søfartsby forklaret med beliggenheden ved den brede og dybe Aabenraa Fjord. På alle andre

1 Dan H. Andersen: *The Danish Flag in the Mediterranean. Shipping and Trade, 1747-1807*, 2 bind, utrykt ph.d.-afhandling fra European University Institute (EUI) i Firenze, København 2000.

2 Ingwer E. Momsen: "Statistik des schleswig-holsteinischen Schiffbestandes 1745-1865", *Rundbrief des Arbeitskreises für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins* 66 og 67, 1996.

sider er købstaden omkranset af høje bakker, som før industrialiseringen gjorde det besværligt at komme til og fra byen fra landsiden. Derfor foretrak Aabenraas indbyggere vandvejen. Bakkerne omkring købstaden var desuden beklædt med store skove, hvor man kunne hente tømmer til det træskibsbyggeri, som i løbet af 1800-tallet blev blandt de allerbedste.³ De naturgivne forhold vekselvirkede med et driftigt og risikovilligt skippermiljø, der indhentede erfaring fra europæisk langfart. Anvendelsen af partsrederiet som finansieringsform gjorde det muligt for mange af byens øvrige indbyggere at skyde penge i skibene.⁴ Samtidig udviklede man et dynamisk samarbejde med det nordøstlige opland, halvøen Løjt Land, hvor bondebefolkningen både investerede i Aabenraaskibene og fungerede som mandskab om bord.⁵ Da mulighederne for transatlantisk langfart bød sig i årene omkring 1820, kunne Aabenraa således stille med erfarne søfolk på lokalt finansierede skibe, der for en stor dels vedkomne var hjemmebyggede.

Det lokale perspektiv giver dog kun en del af forklaringen på, hvorfor Aabenraasøfarten fra 1820'erne udviklede sig til et verdensomspændende fænomen. Den anden del skal findes i udviklingen på den globale scene, hvor den hastigt ekspanderende europæiske kolonialisme i resten af verden, som også den danske stat tog del i, skabte nye muligheder for europæisk søfart. Aabenraaskibenes sejlads havde ingen væsentlig forbindelse til den danske statsbårne kolonialisme, hvilket sandsynligvis er årsagen til, at Aabenraasøfarten hidtil kun er blevet beskrevet i sin lokale sammenhæng. Den danske kolonihistorie beskæftiger sig næsten udelukkende med sejladsen på de danske kolonier i Ostindien (Trankebar, Serampore og Nikobarerne), Vestindien (Skt. Thomas, Skt. Jan og Skt. Croix), Nordatlanten (Island, Grønland og Færøerne) samt slaveforterne på den afrikanske Guldkyst.⁶ Bortset fra nogle enkelte rejser til Dansk Vestindien, optræder ingen af disse besiddelser som væsentlige destinationer for Aabenraaskibene, der således ikke var nævneværdigt involveret i det, man traditionelt opfatter som den danske kolonialisme. De sejlede på lande, der enten ikke var kolonier i klassisk forstand, men præget af koloniale relationer, eller som var andre europæiske staters kolonier. I mange forhold spillede det formentlig ikke nogen større rolle for det enkelte skib og dets besætning, om det havde hjemhavn i koloni-

3 Hans Schlaikier og Mads Michelsen: *Aabenraa Søfarts Historie*, Aabenraa: Aabenraa Museum 1929, s. 167 og 213f; Erik Møller Nielsen: *Fra Klamp til Konstruktion. Fra håndværk til ingeniørkunst i Aabenraa's sejlskibsbyggeri ca. 1800-1880*, Aabenraa: Aabenraa museum 2000.

4 Ole Mørkegaard: *Søen, slægten og hjemstavn. En undersøgelse af livsformer på åbenråegnen 1700-1900*, København: Museum Tusulanums Forlag 1993.

5 Carsten Porskrog Rasmussen: "Løjt – et maritimt miljø", i Mikkel Leth Jespersen (red.): *Søfart selvfølgelig. Festskrift i anledning af Aabenraa Museums 125-års jubilæum*, Aabenraa: Aabenraa Museum 2012, s. 42-48.

6 Se f.eks. Michael Bregnsbo og Kurt Villads Jensen: *Det Danske Imperium. Storhed og fald*, København: Aschehoug 2004; Peter Hoxer Jensen, Leif Haar, Morten Hahn-Pedersen, Kaare Ulrich Jessen og Aksel Damsgaard-Madsen (red.): *Dansk kolonihistorie. Indføring og studier*, Aarhus: Forlaget HISTORIA 1981, 1983.

magten, eller om det kom fra et andet europæisk land og derfor blot nød godt af de handelsmæssige forbindelser, kolonialismen åbnede mulighed for. Det afgørende var indtjeningen og dermed en øget økonomisk velstand i de europæiske lokalområder, som deltog i de forskellige former for kolonialismes ulige handelsrelationer.

De forhold, der bestemte, hvor Aabenraaskibene sejlede hen og under hvilke betingelser, det foregik, blev formet af periodens globale politiske og økonomiske udvikling. Det gjaldt ikke mindst Sydamerikas løsrivelse fra Spanien og Portugal samt briternes "åbning" af Kina. Det kunne således også være en enkelt begivenhed i en fjern egn af verden, der i øvrigt intet havde med Danmark endsige Aabenraa at gøre, der afgjorde skibenes destinationer. Samlet set var perioden karakteriseret af en stadig tættere kontakt mellem verdensdelene – en øget globalisering. Hovedårsagen til denne udvikling skal findes inden for den europæiske, især den britiske, industri i 1800-tallet med et stigende behov for råstoffer og markeder til afsætning af produkter. Den europæiske befolkning voksede i samme periode hastigt, hvilket fik efterspørgslen på kolonialvarer fra fjerne egne af verden til at stige. Drivkraften i den øgede globalisering var således en voksende samhandel mellem kontinenterne, der fandt sted på europæisk initiativ.⁷ En stadig skarpere opdeling af råvareproduktion og forarbejdningsindustri mellem forskellige dele af verden accelererede den økonomiske interaktion, der snart blev ledsaget af tættere forbindelser inden for blandt andet politik, kommunikation og kultur. I den sammenhæng blev der behov for store og gode sejlskibe bemandede med duelige søfolk til transport af varer og mennesker mellem verdensdelene. Dermed opstod nye muligheder for skibene fra Aabenraa.

I stedet for det lokale eller nationale perspektiver er det således interessant at se Aabenraasøfarten i et globalhistorisk perspektiv. Globalhistorien er en tradition med dybe historiske rødder, som dog først har udkrystalliseret sig i en selvstændig forskningsgren inden for historiefaget i løbet af de sidste 20-30 år. I sin indledende programartikel til første nummer af *Journal of Global History*, der udkom i 2006, udpegede Patrick O'Brien to hovedretninger inden for globalhistorien. Den ene retning benytter sig af forskellige former for komparation mellem afgrænsede samfund med forskellige geografiske placeringer, mens den anden retning undersøger kontakter og forbindelser på tværs af politiske og kulturelle skel. Ved at undersøge en lokal søfartstradition og analysere den i sin internationale, økonomiske og politiske sammenhæng – på tværs af nationale og geografiske skel – placerer nærværende artikel sig inden for sidstnævnte retning af globalhistorien.⁸ Ambitionen med at skrive Aabenraas søfartshistorie i 1800-tallet

7 Bernhard Porter: *The Lion's Share. A Short History of British Imperialism 1850-1995*. 3. udgave, Harlow: Longman 1995, s. 3.

8 Patrick O'Brien: "Historiographical traditions and modern imperatives for the restoration of global history", *Journal of Global History* 1, 2006, s. 3-39, s. 5.

som globalhistorie er at vise, hvorledes byens søfartstradition var formet af en international udvikling, der kun træder frem, hvis den anskues i et globalt perspektiv.

1800-TALLETS KOLONIALISME

Et vigtigt led i 1800-tallets globalisering var kolonialismen. Europæerne havde ganske vist haft kolonier i den oversøiske verden helt tilbage til 1500-tallet, men under anførsel af Storbritannien blev kolonialismen, og den hermed forbundne imperialisme, intensiveret i løbet af 1800-tallet. Som den tyske historiker Jürgen Osterhammel formulerer det i sit værk om 1800-tallets historie *Die Verwandlung der Welt* var tidens kolonialisme og imperialisme så fundamentale fænomener, at de må tænkes med i alt, hvad der skete i perioden.⁹ En pointe, der træder tydeligt frem, når man ser nærmere på 1800-tallets Aabenraasøfart.

Europæernes interesse for andre verdensdele var først og fremmest motiveret af handel. En handel, der i nogle tilfælde kunne foregå uden videre, mens den i andre tilfælde måtte understøttes af et vist politisk pres på magthaverne i de oversøiske områder. Det politiske pres blev udøvet forskelligt alt efter koloniseringsintensiteten: Dels indtog europæerne større landområder – som regel med militær magt – og etablerede et lokalt administrativt system (som f.eks. i Sydamerika). Herefter forhindrede kolonimagterne udviklingen af en egen industri i kolonierne, men importerede i stedet råvarer fra kolonierne og tvang dem derpå til at være marked for forarbejdede produkter fra koloniherrernes (proto)industrier. Da samhandel mellem kolonien og tredjelande ydermere blev forbudt – for Storbritanniens vedkommende ved hjælp af de såkaldte *Navigation Acts*, hvoraf de første blev udstedt i 1651 – undgik kolonimagterne således konkurrence fra kolonierne. I nogle områder betød denne koloniseringsform en massiv indvandring af europæiske kolonister (som f.eks. i USA, Australien og Sydafrika), mens den i andre områder alene medførte en begrænset indvandring af en lille skare embedsmænd og soldater (f.eks. i Indien og Grønland). Dels anlagde europæerne handelsstationer langs kysten (som f.eks. i Indien, Kina og Afrika), der formidlede ressourcer, oftest opkøbt i baglandet. Både indtagelsen af større landområder med oprettelsen af lokale administrative strukturer til følge og anlægningen af handelsstationer udgjorde formel kolonialisme.

Den formelle kolonialisme var fremherskende i århundrederne frem til omkring år 1800, men var som regel både dyr og besværlig. Derfor blev kolonimagterne med tiden mere interesserede i muligheden for at drive handel uden at blive direkte politisk involverede. På liberalt initiativ skiftede de europæiske magter – fortsat anført af Storbritannien – derfor strategi i begyndelsen af 1800-tallet og gik nu over til etablering af mindre formaliserede koloniale relationer. Om dette

⁹ Jürgen Osterhammel: *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*, München: C.H. Beck 2009, s. 16.

så kaldte "informal empire" skrev John Gallagher og Ronald Robinson den grundlæggende artikel "The Imperialism of Free Trade" i *The Economic History Review* i 1953. "It ought to be a commonplace that Great Britain during the nineteenth century expanded overseas by means of »informal empire« as much as by acquiring dominion in the strict constitutional sense", hævdede de.¹⁰ Den formelle imperialisme alene gav således ikke et retvisende billede af den magt, briterne satte bag deres handelsinteresser. Gallagher og Robinson konstaterede, at briternes strategi i 1800-tallet var "trade with informal control if possible; trade with rule if necessary".¹¹

Den uformelle kontrol blev ifølge Gallagher og Robinson udøvet gennem diplomatisk og militært pres, bakket op af enkeltstående målrettede flådeoperationer, som gav briterne adgang til lokale markeder, hvor de kunne afsætte deres industriprodukter og opkøbe lokale varer, primært forholdsvis uforarbejdede naturprodukter. Storbritannien sikrede sig samtidig retlige garantier for britiske statsborgere og deres ejendom. De latinamerikanske stater, Kina, Japan, Siam, Persien og Det Osmaniske Rige er eksempler på stater, der beholdt deres formelle selvstændighed, men som i denne periode blev udsat for uformel britisk kolonialisme. De formelle kolonier blev således blot synlige manifestationer af det store uåndgribelige netværk af magt og indflydelse, som Storbritannien efterhånden havde spundet det meste af verden ind i. Ifølge den britiske selvforståelse var denne måde at dominere verden på blot et udtryk for industriel og handelsmæssig overlegenhed.¹²

I modsætning til Storbritannien var de tyske by- og fyrstestater ikke nævneværdigt involveret i kolonialismen før år 1800. Der havde ikke været nogen kontakt mellem de store tyske havnebyer og oversøiske kolonier, faktisk havde byernes skibe været henvist til nordeuropæisk sejlads, da man hverken havde kolonier eller adgang til Middelhavet – sidstnævnte krævede handelstraktater med de muslimske barbareskstater i Nordafrika, hvis kaperskibe patruljerede Middelhavet. Først med ophøret af Den Amerikanske Uafhængighedskrig i 1783 blev adgangen til et oversøisk marked åbnet: Det nordamerikanske. Forventningerne om en udbytterig fragtsejlads blev dog skuffede. Under indtryk af Napoleonskrigene åbnede England sine ostindiske besiddelser for andre nationers skibe i 1797 og muliggjorde herved en kort storhedstid for Hamborgs søfart frem til 1804. Det var dog først efter Napoleonskrigenes afslutning, at Hamborg fik gang i en varig sejlads på oversøiske territorier, da man indledte en omfattende fragtfart på Sydamerika, hvor de tidligere kolonier var i færd med at løsrive sig fra Spanien og Portugal. Den nye situation fik en Hamborgskøbmand til at meddele,

10 John Gallagher og Ronald Robinson: "The Imperialism of Free Trade", *The Economic History Review*, Second series, 6 (1), 1953, s. 1.

11 Gallagher and Robinson: "The Imperialism og Free Trade", s. 13.

12 Porter: *The Lion's Share*, s. 1ff.

at "Hamborg har fået kolonier".¹³ Det havde den store Hansestad ganske vist ikke, men Hamborg var blevet en deltager i den uformelle videreførelse af europæisk kolonialisme i første omgang praktiseret i Sydamerika og siden fortsat i Fjernøsten.¹⁴

Den tyske historiker Bert Becker har formuleret begrebet *participerende kolonialisme* ("partizipierender Kolonialismus") om de tyske købmænds aktiviteter i den britiske kronkoloni Hongkong i anden halvdel af 1800-tallet. Som tyskere stod købmændene uden for koloniens politiske liv, men via deres handelsmæssige aktiviteter, ikke mindst engagementet i udenrigshandelen, var de dybt involveret i de koloniale relationer.¹⁵ De lukrerede i kraft af deres handel og søfart på briternes militært understøttede politiske engagement i kolonien, og det i en grad der ellers ikke ville have været mulig, hvorfor de tyske købmænd kan siges at have taget del i kolonialismen. Den participerende kolonialisme var således både billigere og mindre kompliceret for de tyske by- og fyrstestater end det at være kolonimagt. Omvendt havde formen den ulempe for de handlende og søfarende, at der ikke var megen hjælp at hente, når købmænd og søfarende kom i vanskeligheder i det fremmede. Det er ikke overraskende, at begrebet participerende kolonialisme blev introduceret af en kender af tysk historie, da netop den tyske kolonialisme frem til 1880'erne – på nær et par ubetydelige undtagelser – udelukkende var enten uformel eller participerende. Den participerende kolonialismes fraværende militære understøttelse stod i stærk kontrast til kolonimagternes, især briternes, langt mere omfattende tilstedeværelse og direkte engagement. Et engagement, der – med Robert G. Albions ord – havde stor psykologisk betydning:

The Royal Navy's constant showing of the flag in distant waters also promoted British interests. Only in occasional emergencies did naval forces intervene ashore, but their very presence had a valuable psychological effect. That is attested by occasional plaintive memorials from American mariners and merchants in Latin American ports, urging the presence of United States warships; the Royal Navy, they pointed out, was always present, and no one ever pushed the British around.¹⁶

Da de danske kolonier i løbet af 1800-tallet blev mindre rentable, måtte dansk oversøisk søfart klare sig ved at sejle på andre staters kolonier eller områder, der ikke var underlagt formel kolonialisme. Danmarks status som kolonimagt blev svækket. Trankebar og Serampore blev solgt i 1845, og i 1850 fulgte sal-

13 Otto Mathies: *Hamburgs Reederei 1814-1914*, Hamburg: L. Friedrichsen & Co. 1924, s. 6.

14 Jürgen Osterhammel: *Kolonialismus. Geschichte – Formen – Folgen*, München: C.H. Beck 1995, s. 23ff.

15 Bert Becker: "Das deutsche Hongkong – Imperialismus und partizipierender Kolonialismus vor 1914", i Markus A. Denzel: *Deutsche Eliten in Übersee* (16. bis frühes 20. Jahrhundert), St. Katharinen: Scripta-Mercaturae-Verlag 2006, s. 361-376.

16 Albion: "Capital movement and transportation", s. 370.

get af Guldkysten. Nu var der kun De Dansk Vestindiske Øer tilbage blandt de danske tropekolonier, og indtægterne fra øerne faldt. Samtidig tabte øerne betydning for dansk søfart, og 1860'erne bød på flere salgsforsøg, men først under Den Første Verdenskrig lykkedes et salg.¹⁷ Med skibene fra Aabenraa i forreste linje og i størst antal sejlede et stigende antal skibe fra danske søfartsbyer til oversøiske havnebyer, underlagt eller under betydelig indflydelse af fremmede magter. Handelshistorikeren Jürgen Brockstedt beskriver, hvorledes de slesvig-holstenske handlende i Sydamerika måtte forholde sig politisk neutrale, da de ikke kunne forvente hjælp hjemmefra: "Schutz und Unterstützung durch die Kriegsmarine ihrer Heimatländer genossen fast nur die Engländer, Amerikaner und Franzosen".¹⁸ I tiden efter 1864 sejlede Aabenraaskibene ikke længere under dansk flag, men da Preussen ikke var kolonimagt, ændrede nationalitetsskiftet ikke væsentligt på skibenes status: De repræsenterede stadig hverken en formel eller uformel kolonimagt. Måske Bert Beckers begreb *participerende kolonialisme* også kunne bidrage til at karakterisere den funktion, skibene fra Aabenraa havde i de europæiske relationer til de oversøiske områder.

I dansk sammenhæng findes et stort antal eksempler på, at enkeltpersoner og grupper *participerede* i andre europæiske staters kolonialisme. Blandt de mange enkeltpersoner kan nævnes Johan Peter Petersen, der ernærede sig som kaptajn og diamanthandler i den britiske Kap Koloni i 1870'ernes Sydafrika.¹⁹ Blandt grupperne har der for eksempel samlet sig forskningsmæssig interesse om danske missionærer i Indien i slutningen af 1800-tallet og deres forhold til den britiske kolonimagt,²⁰ samt om de danskere, der i samme periode var i Congo under den belgiske kong Leopolds regime. I 2003 blev deres skæbne beskrevet i en omfattende antologi.²¹ Nok var nationalstaten en vigtig drivkraft i kolonialismen, men som disse eksempler viser, gik kolonialismen i høj grad på tværs af statslige grænser og må derfor undersøges globalhistorisk, hvis den skal belyses i al sin mangfoldighed.

EN NY KOLONIALISME I SYDAMERIKA

Storbritannien havde længe interesseret sig for det spanske Sydamerikas ædelmetaller og markedspotentiale som aftager af britiske varer, da britiske krigsskibe i 1808 eskorterede den portugisiske prinseregent over Atlanten til gengæld for

17 Bregnsbo og Jensen: *Det Danske Imperium*, s. 180f og 206.

18 Jürgen Brockstedt: *Die Schifffahrt- und Handelsbeziehungen Schleswig-Holsteins nach Lateinamerika 1815-1848*, Køln/Wien: Böhlau Verlag 1975, s. 185.

19 Se f.eks. Mikkel Leth Jespersen: *Diamant-Petersen. Kaptajn og Diamanthandler i 1870'ernes Sydafrika*, Aabenraa: Museum Sønderjylland – Kulturhistorie Aabenraa 2011.

20 Niels Brimnes: "Danmark i postkolonialismens vridemaskine", *Temp. Tidsskrift for historie* 6, 2013, s. 183-193, s. 186.

21 Ann Vibeke Knudsen: *Bornholm-Congo-tur/retur*, Rønne: Bornholms Museum 2003.

vidtgående handelsprivilegier.²² I tiden omkring 1820 kunne den danske gesandt i Rio de Janeiro rapportere hjem, at briterne lagde et stort engagement i de tidligere spanske kolonier i Sydamerika.²³ At interessen også gjaldt Brasilien, kan eksempelvis læses i en depeche af 14. december 1844, hvor den danske generalkonsul i Rio de Janeiro fortæller om briternes vanskeligheder med at få fornyet deres handelstraktat med Brasilien. Det fandt han urimeligt, da britiske undersåtters kapitaler i Brasilien var uhyre.²⁴

Sydamerika blev ifølge Robert G. Albion endnu mere afhængig af importerede europæisk forarbejdede varer efter løsrivelsen fra kolonimagterne i de første årtier af 1800-tallet, end kontinentet hidtil havde været. Som sædvanligt var det briterne, der gik forrest. De havde haft en finger med i de revolutioner, der førte til Sydamerikas løsrivelse fra de europæiske koloniherrer, og de gjorde meget for at udnytte den nye politiske og økonomiske situation. Den økonomiske udvikling i det første årti af Sydamerikas nyvundne selvstændighed blev kraftigt accelereret af briternes bestræbelser på at sikre nye afsætningsmarkeder for deres manufakturvarer og fragtmarkeder for deres handelsflåde.²⁵

Efter løsrivelsen fra koloniherrerne var udenrigshandelen i størstedelen af Sydamerika fortsat kontrolleret af udlændinge, og de unge stater manglede ikke bare skibe, men også finansielle institutioner, der kunne levere kredit og forsikringer. Det sydamerikanske kontinent var på mange måder blevet mere kolonialt efter løsrivelsen fra dets formelle koloniherrer, end det havde været før.²⁶

Hvad man ikke havde i Sydamerika, havde man blandt andet i Hamborg, der var præget af et velorganiseret og vidt forgrenet handelsliv, som både kunne finansiere, befragte og forsikre egne skibe og skibe fra andre byer, der sejlede på byens havn. Et hastigt voksende antal af disse skibe sejlede på Latinamerika, og det er her, skibene fra Aabenraa kommer ind i billedet. Søfartsmiljøet i den lille slesvigske købstad havde traditionelt været orienteret mod København, men efter Napoleonskrigene var det ikke lykkedes for den danske hovedstad at genvinde sin tidligere position som stabelhavn for forsyningen af det nordeuropæiske marked med kolonialvarer. Flere af byens store handelshuse gik bankerot, og derfor vendte rederne fra Aabenraa sig mod Hamborg, hvor handel og søfart blomstrede, mens byens oversøiske engagement steg.²⁷

22 Bjørn Kullmann og Steen Ousager: *Brasilianske forbindelser. Dansk virke i Brasilien gennem 400 år*. 2 bind, Odense: Odense Universitetsforlag 1996, bind 1, s. 34.

23 Kullmann og Ousager: *Brasilianske forbindelser*, bind 1, s. 50f.

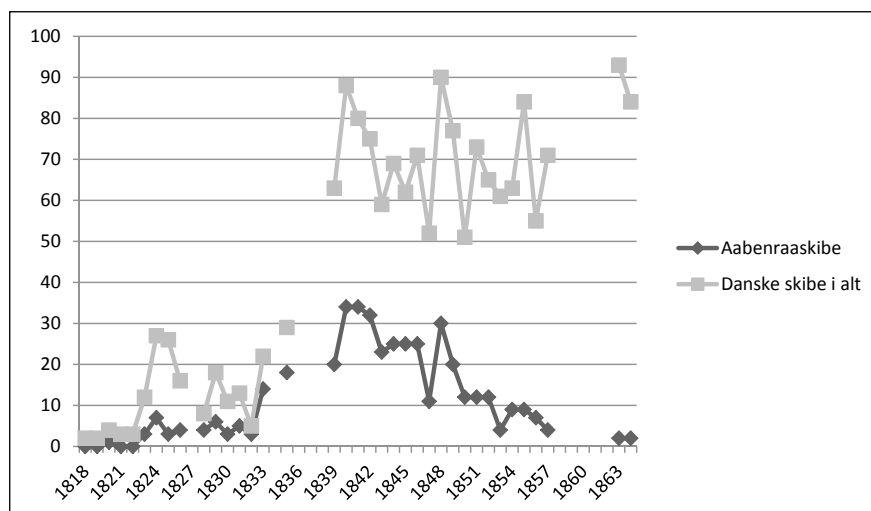
24 Rigsarkivet, Generaltoldkammer- og Kommercekollegiet, Handels- og Konsulatkontoret, Konsulatsrapporter m.m., Brasilien, Rio de Janeiro 1818-1848, pk. nr. 2985.

25 Robert G. Albion: "Capital movement and transportation. British Shipping and Latin America, 1806-1914", *Journal of economic history* 11 (4), 1951, s. 361-374, s. 361.

26 William S. Maltby: *The rise and fall of the Spanish empire*, Basingstoke: Palgrave Macmillan 2009, s. 187.

27 Gottlieb Japsen: *Den nationale udvikling i Åbenrå 1800-1850*, Tønder: Historisk samfund for Sønderjylland 1961, s. 55ff. og 106ff.

Fra 1820'erne voksede antallet af Aabenraaskibe, der sejlede på Sydamerika, støt, og snart kom byens skibe til at dominere den danske sejlads på Rio de Janeiro, kontinentets vigtigste havneby. Rio de Janeiro var desuden hovedstad i Brasilien, der var blevet åbnet for frihandel i 1808, fik ophævet sin kolonistatus i 1815 og blev et selvstændigt kejserrige i 1822. I 1828 indgik Danmark en handelstraktat med Brasilien, der, sammen med Brasiliens øvrige handelstraktater med andre europæiske stater, af røster i det brasilianske parlament blev betegnet som en videreførelse af kolonipolitikken. Til trods for store anstrengelser fra de europæiske magters side, blev traktaterne da heller ikke fornyet, efterhånden som de udløb op gennem 1830'erne og 1840'erne. Brasilien var i færd med at løsrive sig fra de koloniale bånd, der fortsat prægede landets relationer til de europæiske stater.²⁸



Figur 1: Danske skibsanløb i Rio de Janeiro og Aabenraaskibenes andel heraf. Kilde: Konsulatsskibslisterne, Handelstoldkammeret og Kommercekollegiet, efter 1847 Udenrigsministeriet (RA)

Aabenraaskibenes anløb i Rio de Janeiro steg fra et beskedent niveau på 3 til 7 skibsanløb om året i 1820'erne til omkring 20 om året i anden halvdel af 1830'erne. I Rio de Janeiro hentede man først og fremmest kaffe, dernæst huder og sukker. Med sig bragte man hovedsageligt salt og stykgods. I anden halvdel af 1820'erne sejlede flere Aabenraaskibe også tyske kolonister og lejesoldater til Brasilien, men det hørte op igen omkring 1830. I det omfang de danske konsulatsrapporter fra den brasilianske hovedstad omtaler handelsskibe, er det næsten udelukkende skibene fra Aabenraa, og det i særdeles rosede vendinger. Det

28 Birgitte Holten: "Viden og magt. Danmark, Brasilien og diplomatiet", 1066. *Tidsskrift for Historie* 4, 2004, s. 3-15.

gjaldt ikke mindst de skibe, der tilhørte den lokale Aabenraamatador og forhen-værende kaptajn Jørgen Bruhn (1781-1858). I en konsulatsrapport fra 1836 til-skrives han hele æren for den høje anseelse, som de danske skibe angiveligt nød i Rio de Janeiro. Han stod selv for bygningen af sine stærke og hurtige skibe og sør-gede for gode skibsførere. Resultatet var da også, at skibene almindeligvis bragte deres ladninger hurtigere og bedre bevaret frem til bestemmelsesstedet end de fleste andre nationers skibe. Det fortælles, at købmændene i Rio de Janeiro lige-frem lod deres varer ligge og vente på, at der ankom et skib fra Aabenraa. Æren for den stigning, der fandt sted i den danske fragtfart på Rio de Janeiro, kan såle-des langt hen ad vejen tilskrives Aabenraaskibene.²⁹ Højdepunktet for antallet af Aabenraaskibe i Rio de Janeiro nåedes i 1840 og 1841 med hele 34 skibsanløb om året, hvilket var mere end en tredjedel af de danske skibsanløb i Rio de Janeiro i disse år. Denne dominans gav kaptajnerne fra Aabenraa en høj selvtilid, og under en munter diskussion på havnekajen i Rio de Janeiro i 1839 skulle en af dem angiveligt have udtalt, at første gang han kom til Rio de Janeiro, var han blevet spurgt "ob Danmark in Apenrade lag, oder ob wir Nachbarn waren".³⁰

I 1840'erne begyndte antallet af Aabenraaskibe, der anløb Rio de Janeiro, langsomt at falde, en tendens der forstærkedes i 1850'erne, og efterhånden mød-te man stadig flere skibe fra andre danske provinsbyer på den sydamerikanske østkyst.³¹ I stedet sejlede en del Aabenraaskibe rundt om Kap Horn og op langs den amerikanske vestkyst, hvor der var blevet etableret handelsdiplomatiske for-bindelser i årene omkring 1840. Baggrunden var, at den danske generalkonsul i Rio de Janeiro havde foreslået, at regeringen gjorde noget for at vise det danske flag i forbindelse med nogle uroligheder i Brasilien. Det blev besluttet, at man vil-le udsende en orlogsfregat til Vestindien og den øverste del af den sydamerikan-ske østkyst. De fire mest betydningsfulde blandt de danske langfartsbyer – Kø-benhavn, Altona, Flensborg og Aabenraa – blev spurgt til råds i sagen. Borgerne i Aabenraa mente dog ikke, at der var behov for at vise det danske flag i de to nævnte områder, men at en tur til Rio de la Plata-regionen, det vil sige Montevideo og Buenos Aires, rundt om Kap Horn og op langs vestkysten til Valparaiso i Chile, Callao i Peru og Guayaquil i Ecuador ville gavne den danske søfart:

Nachdem das Schreiben des Apenrader Magistrats vom 25 d.M. [Märtz] der Versamm-lung vorgelegt worden, war man einstimmig der Ansicht, daß es für das Interesse des hiesigen Handels und hiesigen Schifffahrt weit zweckdienlicher sein werde, wenn die auszusendende Kgl. dänische Fregatte, statt Häfen im westindischen Inselmee-re anzulaufen, mehrere Häfen an der Westküste von Südamerika besuchte. Man war

29 Rigsarkivet, Generaltoldkammer- og Kommercekollegiet, Handels- og Konsulatkontoret, Konsulatsrapporter m.m., Brasilien, Rio de Janeiro 1818-1848, pk. nr. 2985.

30 Schlaikier og Michelsen: *Aabenraa Søfarts Historie*, s. 176.

31 Kullmann og Ousager: *Brasilianske forbindelser*, bind 1, s. 121.

nämlich der Ansicht, daß die dänische Flagge in Westindien bereits hinlänglich bekannt und respectirt sei, zumal da fortwährend ein dänisches Kriegsschiff dort stationirt sei. Dagegen sei die dänische Kriegsflagge auf der Westküste Amerikas noch nie entfaltet worden, obwohl namentlich die hiesigen Schiffe vorzugsweise die dortigen Häfen besuchten. Von dem Anlaufen dieser Häfen obseiten eines Kriegsschiffes würde nur Vortheile für unseren Handel und unsere Schifffahrt zu gewärtigen sein, zumal wenn eine Anerkennung der verschiedenen dortigen Staaten damit in Verbindung gesetzt würde.³²

Kongen lyttede til rådet fra Aabenraa, og i 1840 blev fregatten *Bellona* sendt af sted. Da ekspeditionen kunne anses som vellykket, skrev kongen til borgerne i Aabenraa for at takke dem for deres råd. De søfartsorienterede borgere i Aabenraa havde således, på grund af deres enestående kendskab til de fjerne kyster, held med at påvirke det centrale politiske system, og Aabenraa fik derved politisk opbakning fra den danske regering til sin handel og søfart. Udsendelsen af det danske krigsskib til Sydamerika fandt kongen så vellykket, at succesen blev gentaget i 1843 og yderligere to gange i løbet af 1850'erne. Det danske flag blev vist i håb om at markere sig politisk til gavn for de danske handelsforbindelser.³³ Det er dog vanskeligt at vurdere, om de danske orlogsskibes besøg i de sydamerikanske havne havde nogen betydning udover at muliggøre de diplomatiske forhandlinger, som cheferne indgik i.

Sejladsen på Sydamerika var et fantastisk erhvervsventyr for Aabenraa og blev udgangspunktet for byens verdensomspændende søfart i den efterfølgende periode. Allerede i samtiden blev det bemærket, at Aabenraa og flere andre slesvig-holstenske købstæder havde fået tilført betydelige ressourcer fra søfarten på Sydamerika. Hvis den ophørte, ville de synke tilbage til fortidens ubetydelighed, var der nogen, der mente.³⁴ Det er ikke muligt, at opgøre den rigdom, der tilflød Aabenraa som en direkte konsekvens af deltagelsen i Sydamerikafarten, men de overordnede ressourcestrømme kan identificeres. For det første fik skibsrederne et udbytte af deres investeringer i skibene. Der kunne være tale om betydelige summer for storredere som den tidligere omtalte Jørgen Bruhn, men også mindre formuende personer havde mulighed for at købe en andel i et skib og derved få del i dets indtjening. For det andet var der de penge, som sømændene fra Aabenraa tjente om bord på skibene, hvoraf en del blev sendt hjem til familien, og en del blev sparet op til alderdommen. Kaptajnsgårdene på Løjt Land er et godt eksempel på, hvorledes pengene blev investeret på Aabenraaegnen. Endelig var der

32 Landsarkivet for Sønderjylland, Aabenraa Købstad, 1679-1867, *Søfartssager*, Sager vedr. skibsfarten 1818-1867, 157C.

33 Anders Monrad Møller: *Dansk søfartshistorie*, bind. 4, "1814-1870, Med korn og Kul", København: Gyldendal 1997, s. 111.

34 Kullmann og Ousager: *Brasilianske forbindelser*, bind 1, s. 107.

Aabenraas skibsværfter, hvis antal steg fra et til fire i tiden 1830-1850. I denne periode byggede de ca. 114 skibe, hvoraf omkring de 80 havde en sådan størrelse, at de kunne bruges til langfart. En del blev købt af lokale redere, en del af udenbys folk fra blandt andet Hamborg. Skibsværfterne tjente mange penge på de skibe, de byggede til Sydamerikafarten, samtidig med at de gav arbejde til et stort antal ansatte håndværkere og arbejdsmænd.³⁵

Skibsbygmestrene var lokale helte, og da byen fik kongeligt besøg i 1854, stod de i forreste række flankeret af deres hær af skibstømrere. Ved Andersens Værft berettes det: "Tømmermændene stode opstillede i Parade med deres Økser", og på et skib, der lå ved værftet, kunne kongen ud over en velkomst læse teksten: "Mens Handelsskibe her vi bygge, Du styrer Statens Skib til Folkets lykke". Om et andet værft stod der i avisen:

Hr. Paulsen havde smykket sit Værft med en særdeles smuk Æreport, som var reist ved Indgangen og prydet med vajende Dannebrogflag, og hvor han omgivet af sine Tømmerfolk bød Hs. Majestæt velkommen med et "Leve«, som Mængden med Jubel istemt.³⁶

Man var sig fuldt ud bevidst om værfternes betydning for Aabenraas velstand. Når skibene stod *bilfærdige* fra værftet, det vil groft sagt sige, at alt træarbejdet var afsluttet, så skulle de *gøres sejlferdige*, hvilket gav arbejde til selvstændige erhvervsdrivende sejlmagere, rebslagere, drejere og smede i byen. Pengene til skibene kom naturligvis fra en række forskellige kilder, men en betydelig del af dem var tjent på fragterne på Sydamerika, hvor også Aabenraas egne skibe gjorde god reklame for byens værfter. I 1871 nedfældede skibsbygmester Skifter Andersen (1834-1911) det uomgængelige faktum: "Et godt Skib er en Forøgelse af Landets Velstand, det bringer Fremmed Capital hjem, et daarligt Skib sejler næsten udelukkende paa andres [skibes] Bekostning".³⁷ Skibene fra Aabenraa var for manges vedkommende gode skibe, de bragte kapital hjem og øgede byens velstand.

I samarbejde med købmændene fra Hamborg kom Aabenraaskibene således til at nyde godt af de uformelle koloniale relationer i Sydamerika, der under anførsel af Storbritannien blev opbygget efter løsrivelsen fra Spanien og Portugal. Aabenraarederne kunne stille med de skibe, som blandt andet Brasilien ikke havde. Her var den nye kejserlige regerings ressourcer begrænsede, og de midler, man trods alt havde til rådighed, blev brugt på at løse de mange interne politiske og økonomiske problemer, der tårnede sig op efter uafhængigheden. Opbygning-

35 Erik Møller Nielsen: *Fra klamp til konstruktion*, s. 176.

36 *Freia* d. 16.11.1854 (Landsarkivet for Sønderjylland)

37 Skifter Andersen: *Optegnelser over Skibes Construction*. Påbegyndt januar 1871, håndskrevet manus på 73 pag. sider, M/S Museet for Søfarts arkiv, SA Skibsbygning, 172:75, s. 19.

gen af en handelsflåde var der ikke overskud til.³⁸ Det gav indtjeningsmuligheder for Aabenraaskibene. Skifter Andersen fortæller således videre, hvorledes mangelen på skibe til at begynde med førte til høje fragtrater, og derfor sejlede skibene ofte med forholdsvis små ladninger. Det ændrede sig dog:

Efterhaanden som der nu udgik flere forskellige Skibe fra alle Havne, og Søreisen formedelst var bedre kendt og andre Oplysninger blev lettere at beferde, bleve Fragterne formedelst den større Concurrence mindre lovende, og Appenra gjorde sig nu mere gjeldende i at förestörre Ladning over Söen med forholdsvis mindre Sejl.³⁹

Et vigtigt element i Aabenraaskibenes sejlads på Sydamerika var således, at de var blandt pionererne i denne sejlads. Det anskueliggør Skifter Andersen og andre ved at fortælle, at det var skibet *Perlen* fra Aabenraa, der i 1824 var det første danske handelsskib til at runde Kap Horn og sejle op langs den amerikanske vestkyst.⁴⁰ Fordelen ved denne pionerrolle var som nævnt de gode fragtrater i områder med forholdsvis få skibe, men der var også ulemper forbundet med at udgøre frontlinjen, når nye markeder skulle erobres. De danske skibe, der sejlede på danske kolonier, havde adgang til et lokalt dansk koloniembedsapparat med vidtgående magtbeføjelser, som kaptajnerne kunne henvende sig til i tilfælde af problemer. Det kunne man ikke om bord på Aabenraaskibene i Sydamerika. I Rio de Janeiro havde kaptajnerne den mulighed at gå til den danske gesandt – det vil sige en *charge d'affaire* og generalkonsul i én og samme person – der så kunne rette henvendelse til den brasilianske regering.⁴¹ Selvom det kunne være vanskeligt og langtrukket at få en sag igennem, kunne det trods alt lade sig gøre, hvis en reder var tilstrækkelig vedholdende. Et eksempel, som er forholdsvis velbelyst i konsultatsrapporterne, er den brasilianske flådes uretmæssige opbringelse af *Fortuna* af Aabenraa i 1826. Da skibet efter et par år i brasiliansk varetægt blev udleveret til rederen, var det i så elendig en forfatning, at det måtte kondemneres, og først i 1833 lykkedes det den danske gesandt at få udløst en erstatning til rederen i Aabenraa fra den brasilianske regering.⁴²

Langt vanskeligere var det, når det gjaldt områder, hvor man end(nu) ikke havde en dansk repræsentation, som det for eksempel var tilfældet med Buenos Aires i 1820'erne. Det ser man i en sag fra 1828, hvor Aabenraaskibet *Brødtræ* blev opbragt af et argentinsk krigsskib. Skibet blev ganske vist frigivet i nogen-

38 Birgitte Holten: "Why Brazil did not develop a merchant marine; Brazilian shipping and the world in the 19th century", *Historia econômica & história de empresas* 6 (2), 2003, s. 7-32.

39 Skifter Andersen: *Optegnelser over Skibes Construction*, s. 19.

40 Se f.eks. Claus og Karen Harder Lildholdt (udg.): *Manden der red på en delfin. Kaptajn Hans Bruhns erindringer*, Aabenraa: Løjt lokalhistoriske forening 2008, s. 50.

41 Kullmann og Ousager: *Brasilianske Forbindelser*, bind 1, s. 83f.

42 Rigsarkivet, Generaltoldkammer- og Kommercekollegiet, Handels- og Konsulatkontoret, Konsultatsrapporter m.m., Brasilien, Rio de Janeiro 1818-1848, pk. nr. 2983.

lunde stand, men under forløbet var en del af dets last blevet stjålet og noget udstyr gået tabt. Rederen i Aabenraa mente sig derfor berettiget til erstatning. Sagen blev ført fra det danske konsulat i Rio de Janeiro, men her vidste man knap nok, hvem man skulle henvende sig til i Buenos Aires for at komme i kontakt med den ansvarlige regering. Da man langt om længe fik kontakt med en dansk købmand, der var bosat i byen, og som man havde fået anbefalet af de danske kaptajner, der sejlede på byen, kunne han ikke hjælpe. Sagen blev derefter opgivet.⁴³

De to sager om opbringelser af Aabenraaskibe på den sydamerikanske østkyst viser særligt to risici forbundet med sejladsen på de nye sydamerikanske stater. For det første at det kunne være vanskeligt at holde sig orienteret om den politiske situation. I den forbindelse var det største problem, hvis der var udbrudt krig mellem de unge og meget ustabile stater. Under normale omstændigheder havde Danmark ikke krigsskibe i sydamerikansk farvand til at beskytte danske handelsskibe, og man måtte derfor forlade sig på, at de sydamerikanske stater var venligsindede overfor danske skibe, eller at de blev beskyttet af andre staters krigsskibe. For det andet var det ikke sikkert, at der var et funktionsdygtigt retsvæsen, som ville behandle sagen i tilfælde af en ulovlig opbringelse. De særlige risici betød, at det ikke var nok med gode skibe og dygtigt mandskab, det krævede også dristige kaptajner og risikovillige skibsredere at få del i den gode indtjening i Sydamerikafarten.

ÅBNINGEN AF KINA

Mens Aabenraaskibenes sejlads på Sydamerika nåede sit højdepunkt i begyndelsen af 1840'erne, skete der noget i en helt anden ende af verden, som skulle få stor betydning for Aabenraas søfart. I løbet af 1830'erne var de britiske købmænd i Kanton kommet i et stadig større modsætningsforhold til de lokale kinesiske myndigheder på grund af deres engagement i ulovlig indførelse af store mængder opium. Det euforiserende stof blev misbrugt af en voksende andel af den kinesiske befolkning og var derfor et alvorligt problem for folkesundheden. Modsætningsforholdet resulterede i Den Første Opiumskrig, der strakte sig fra 1839 til 1842. Storbritannien løb af med sejren og fik gennemtrumfet åbningen af Kanton og fire andre kinesiske havne – Amoy, Foochow, Ningpo og Shanghai – for handel og indsættelse af britiske konsulater, Hongkong fik status af britisk koloni og kineserne gav afkald på al jurisdiktion over britiske statsborgere og deres gods. Ser man bort fra den formelle kolonisering af Hongkong, var åbningen af Kina et klassisk eksempel på, hvorledes Storbritannien gennemtrumfede "*informal empire*" ved hjælp af en overlegen flådestyrke.

Danmark havde allerede før Den Første Opiumskrig haft konsulær repræsentation i Kanton i form af en der boende britisk købmand, og i løbet af kri-

43 Rigsarkivet, Generaltoldkammer- og Kommercekollegiet, Handels- og Konsulatkontoret, Konsulatsrapporter m.m., Brasilien, Rio de Janeiro 1818-1848, pk. nr. 2984.

gen lod han britiske handelsskibe sejle under dansk flag for at omgå den kinesiske blokade vendt mod britiske skibe. Efter krigen var britiske skibe under dansk flag fortsat engageret i ulovlig handel, det vil primært sige omgåelse af toldbestemmelser og handel med ulovlige varer. Ikke kun for Storbritannien var det yderst utilfredsstillende, at en britisk købmand brugte sin position som dansk konsul til at omgå traktaterne indgået med Kina, også for Danmark var dette en uholdbar situation. I 1845 rejste den danske guvernør i Ostindien, Peter Hansen (1798-1880), derfor fra Trankebar til Kina for at se på den danske konsuls rolle i den ulovlige praksis. Samtidig skulle Peter Hansen undersøge den danske handelsflådes muligheder i området og udpege konsuler i de havnebyer, som briterne havde fået åbnet. Da alle involverede magter var interesserede i at få afklaret situationen, tog det kun en uge at få de kinesiske myndigheder til at udstede et dokument, der ligestillede Danmark med de andre vestlige nationer og gav Peter Hansen lov til at udnævne danske konsuler i de åbne havne. Forløbet er blevet fremhævet som et eksempel på, at den danske tilstedeværelse på Kinakysten var formet af britiske interesser, da briterne gerne ville have ordnede forhold mellem Danmark og Kina, så det danske flag ikke blev misbrugt af britiske købmænd.⁴⁴

Efterhånden som antallet af Aabenraaskibe faldt i Rio de Janeiro i 1840'erne og 1850'erne kunne man møde stadig flere af byens skibe i andre dele af verden. Aabenraasøfarten blev i sandhed verdensomspændende. Guldfundene i Californien 1848/49 trak Aabenraaskibene fra Sydamerika helt op til San Francisco.⁴⁵ Samtidig ophævede Storbritannien deres *Navigation Acts* og åbnede derved op for andre nationers sejlads på deres kolonier.⁴⁶ Det var formentlig baggrunden for, at flere Aabenraaskibe fra slutningen af 1840'erne lagde til i Calcutta, der var hovedbyen i de britiske besiddelser i Indien. En anden vigtig destination for Aabenraaskibene blev de britiske kolonier i Australien, hvor guldfund i 1851 satte gang i en betydelig indvandring og deraf følgende økonomisk aktivitet.

Fra midten af 1840'erne ankom et enkelt eller to Aabenraaskibe om året til Hongkong, men efter en glidende åbning af den kinesiske kystfart for europæiske skibe voksede fragtmarkedet i takt med, at de kinesiske skibe – kaldet juncker – blev udkonkurreret af hurtigere, større og mere manøvrede skibe fra Europa.⁴⁷ I Hongkong voksede antallet af Aabenraaskibe, men manglende skibslister gør udviklingen vanskelig at følge fra 1858-1862, hvor den store stigning formentlig fandt sted. I samme periode søgte redere og kaptajner fra Aabenraa med skiftende held at påvirke den danske regering til at indgå handelsaftaler med de

44 Ole Lange: "Denmark in China 1839-65. A Pawn in a British Game. An Interim account of Danish economic and diplomatic activity", *Scandinavian Economic History Review* 19 (2), 1971, s. 71-117, s. 71-88.

45 Brockstedt: *Die Schifffarts- und Handelsbeziehungen Schleswig-Holsteins*, s. 299.

46 Lange: "Denmark in China 1839-65", s. 90.

47 Lange: "Denmark in China 1839-65", s. 92.

fjernøstlige stater. Det gjaldt i første omgang Japan. Den 23. december 1858 bragte Aabenraaavisen *Freia* en artikel, hvori et initiativ blev præsenteret:

Paa andragende af herværende Skibscapitainer og Skibsrhedere er der indledet Skridt for at formaae vor Regjering til at søge at faae afsluttet en Handelstractat med Japan, i lige med hvad Frankrig, England, Rusland og Nordamerika allerede have gjort. For en søfarende Nation, som vi Danske, er det af yderste Vigtighed at enhver ny Skueplads for den merkantilske Virksomhed, der aabnes for Andre, ogsaa bliver tilgængelige for os, og at vi have den sikre forvisning, at vor Regjering ikke vil undlade at gjøre Alt, for at aabne vore Skibe Adgangen til Japans Havne, dette Land, som hidtil har staaet udenfor det store Verdenssamquem og været endnu mere utilgængeligt end China. Det ville være en stor Lykke for Fragtfarten, naar vor Regjeringmaatte være saa heldig ret snart at faae afsluttet en Handelstractat med det japanske Rige.⁴⁸

Regeringen reagerede på opfordringen og igangsatte forhandlinger med Sverige-Norge om en fælles ekspedition til Japan og Kina. Projektet løb dog ud i sandet, da nabolandet ikke havde samme interesse i det som Danmark. En dansk-japansk handelsaftale blev først indgået i 1867, men da sejlede Aabenraaskibene ikke længere under dansk flag – byen var blevet preussisk.

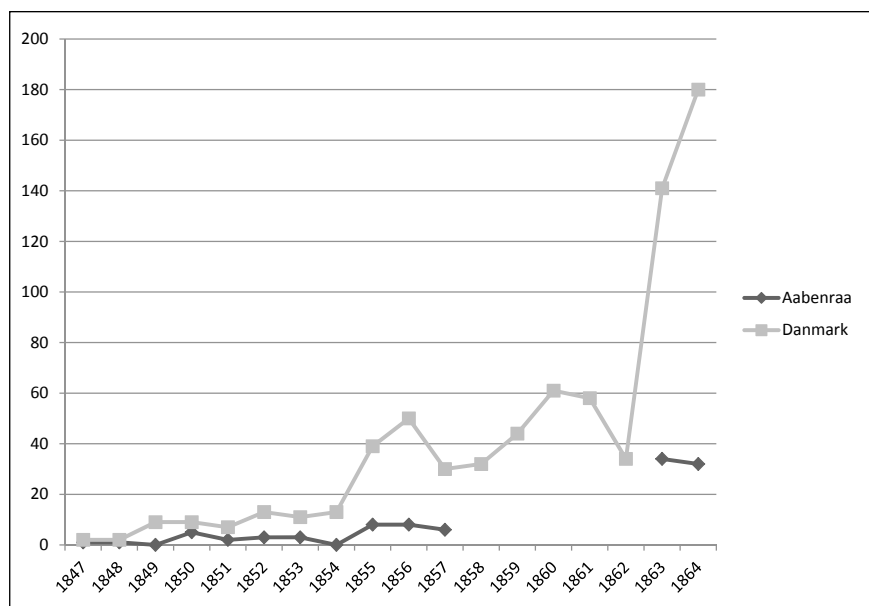
I tiden omkring 1860 var rederne i Aabenraa begyndt at presse på for en aftale med Kina. Søfarten på Yangtze-floden var åbnet for europæiske skibe i foråret 1861, men lukket igen den 9. november samme år for nationer, der som Danmark ikke havde en egentlig handelstraktat med Kina. Den 6. februar 1862 henvendte rederne fra Aabenraa sig til kammerherre Eugenius S.E. Heltzen (1818-1898), Aabenraas amtmand, der var medlem af det danske rigsråd. De gjorde amtmanden opmærksom på det u hensigtsmæssige i, at de danske skibe var ringere stillet end andre nationers skibe. Ulempen var særlig alvorlig for de mange sønderjyder, som var direkte eller indirekte beskæftiget i søfarten på Kina og Japan. Fraværet af en handelsaftale skulle ligefrem have ført til, at enkelte danske skibe havde indladt sig på forhandlinger om at komme under preussisk flag, da Preussen netop havde afsluttet en handelstraktat med Kina i 1861. Dette kunne den danske regering ikke sidde overhørigt og de sendte nu oberstløjtnant Waldemar R. Raasløff (1815-1883) til Kina.⁴⁹ Det skete efter aftale med briterne, der havde lovet at assistere de danske forhandlinger i Peking. Forløbet blev afsluttet i juli 1863 med en aftale, hvori alle de danske krav blev imødekommet, og som noget nyt blev tilfaldelsen til at deltage i den kinesiske kystfart formuleret eksplicit – noget som man i britiske handelskredse havde presset på for at få med i de britiske Kina-traktater, men uden held. Dertil kom en åbning af byen Nanking. I kraft af mest-

⁴⁸ *Freia* d. 23.12.1858 (Landsarkivet for Sønderjylland).

⁴⁹ F. Holm-Petersen: *Under sejl i fjernøstlige farvande*, Norderstedt: Egon Heinemann, 1975, s. 12f, 162 og 183.

begunstigelsesklausulen i de britiske traktater blev disse indrømmelser automatisk udstrakt til også at gælde andre europæiske skibe. Efter alt at dømme var det briterne, der var hovedarkitekterne bag den danske aftale. De brugte lejligheden til at indføre en øget liberalisering af handlen på Kinakysten.

Den danske historiker Ole Lange har undersøgt forløbet i detaljer. Han hævder, at briterne var så suveræne blandt de vestlige magter i Kina i denne periode (fra 1839 til 1860'erne), at de næppe var afhængige af andre stater støtte for at kunne gennemføre deres politik. Den britiske regering kan dog have set en indenrigspolitisk fordel i at overtale andre "to participate in the expansionist drive in China" især i 1850'erne og 1860'erne, hvor antikolonialistiske og antiexpansionistiske synspunkter var fremherskende i officielle tilkendegivelser og i den offentlige debat.⁵⁰ I følge Ole Lange var forløbet omkring aftalen og dens indhold således et eksempel på dansk engagement i britisk ekspansionisme – deltagende uformel imperialism – og det foregik på initiativ af søfartsmiljøet i Aabenraa. Det var deres henvendelse til Heltzen i februar 1862, der resulterede i en generel liberalisering af handlen på den kinesiske kyst og dermed en udvidelse af de kolonialistiske relationer.



Figur 2: Danske skibes anløb i Hongkong 1847-1864 og Aabenraaskibenes andel heraf. Kilde: Konsulatsskibslisterne, Handelstoldkammeret og Kommercekollegiet, efter 1847 Udenrigsministeriet (RA).

⁵⁰ Lange: "Denmark in China 1839-65", s 111.

At Aabenraarederne reagerede, hang sammen med udvidelsen af byens sejlads på Kinakysten, og i 1863-64 var antallet af Aabenraaskibes anløb i Hongkong nået op på over 30 om året. Det betød blandt andet, at den danske fragtsejlads på Kina toppede i 1864. Året efter var Aabenraa og de andre slesvig-holstenske søfartsbyer (først og fremmest Altona, derefter Flensborg og Sønderborg) tabt for Danmark. København spillede ikke nogen stor rolle i tidens Kinafart, og da de slesvig-holstenske byers langfartssejlads primært var knyttet til Hamborg, kom overgangen til Tyskland ikke til at have nogen synlig negativ indvirkning på deres aktivitet, måske nærmere tværtimod.⁵¹ I 1866 var det Tyskland, der næst efter Storbritannien på første og USA på anden pladsen, havde tredjeflest skibsanløb på kinesiske havne.⁵² Hamborg havde ikke blot selv en blomstrende handelsflåde, byen havde også penge i skibene fra Aabenraa, ligesom en del Aabenraasøfolk tog hyre på Hamborgskibe. Aabenraas skibe var forsikret og ofte befragtet af handelshuse i Hamborg.⁵³

Et af de skibe, der sejlede på Kinakysten i 1860'erne, hed *Java*. Det var bygget i Aabenraa, og blev ejet af et partrederi bestående af storrederen Christian Karberg (1804-1896) i Sønderborg og to Aabenraasøfolk fra Løjt – skibets kaptajn Jes Peter Boysen (1806-1891) og dets styrmand Christian Hohlmann (f. 1831).⁵⁴ I kaptajnens brevbog er angivet, hvordan kaptajnen og styrmanden lånte en del af de penge, der skulle finansiere deres parter i skibet. Dette foregik i Hamborg, hvor skibet også blev forsikret. Efter *Javas* ankomst på Kinakysten i 1861 begyndte skibet at tjene gode penge. Det meste af tiden sejlede det i såkaldt månedsfragt for kinesiske befragtere, det vil sige, at skibet blev charteret for et skiftende antal måneder ad gangen af en kinesisk købmand, der så placerede sin egen agent, en såkaldt *supercargo*, om bord på skibet til at foretage forretninger og tilse lasten. Kaptajnen fortæller, hvorledes de kinesiske befragtere udøvede et stort pres for at få ham til at sejle til de ikke-åbne havne. Da han undtagelsesvis gik med til det og sejlede til en lukket havn, fik han en stor bøde af de britiske toldmyndigheder i Foochow. Denne udgift kunne han dog sende videre til befragteren, der havde insisteret på den ulovlige sejlads. Han opfattede tilsyneladende bøden som ren chikane fra de britiske myndigheders side, der plejede at se gennem fingre med denne sejlads. Baggrunden for briternes opførsel, mener kaptajnen, skal findes i samme forhold der betød lukning af Yangtze-floden og dens to havnebyer Hankow og Chinkiang for blandt andet danske skibe:

51 Lange: "Denmark in China 1839-65", s. 96.

52 Bert Becker: *Michael Jepsen 1835-1889. Reeder und Politiker*, Kiel: Ludwig 2012, s. 250.

53 Gottlieb Japsen: "Åbenrås økonomiske historie 1850-64", *Sønderjyske Årbøger*, 1935 og 1943, s. 64f.

54 Mikkel Leth Jespersen: "Om den gode kaptajn og skibets interesse. Et kærlighedsdrama fra Aabenraasøfartens storhedstid", *Sønderjyske Årbøger*, 2013, s. 89-115, s. 96.

disse tvende sidste vigtige Handelshavne er bleven lukket for vores Flag, Barkskibet Canton og Briggen Chico fra Apenrade gjorde for nogen Tid siden store Fragter paa disse Havne, men Engelskmanden blev da strax misundelig og forbød, at ingen maatte have frie Fart paa dette Revier undtagen de fire store Sømagter som have Tractat med China, de kan jo ikke lide os herude paa Kysten, da vores danske og tyske Skibe have store fortrin af Chineserne til Kystfarten, de ville jo behandles som Mennesker og dette blive de sielden ombord et engelsk Skib, af denne Aarsag betale de os høiere Fragter, men dette kunne engelskmanden ikke godt taale.⁵⁵

Her sætter kaptajn Jes Peter Boysen fingeren på det ømme punkt i den deltagende kolonialisme – som deltagende kolonialist lukrede man på og var afhængig af en politisk situation, opretholdt af fremmede magter, der således langt hen ad vejen kunne diktere forholdene. Den danske gesandt, viceadmiral Steen Bille, der rejste på Kinakysten i 1864 udtrykte det således: "At Englændernes Handel paa China [...] i en meget høi Grad overveier, betinger og bestemmer alle andre Nationers Færden i hine fjerne Egne, turde i sin Almindelighed være bekjendt nok."⁵⁶

De danske skibe kunne uden videre stilles ringere end skibe, der sejlede under kolonimagternes flag. Dette var et gennemgående vilkår for Aabenraaskibene i deres oversøiske sejlads. Deres aktiviteter var ikke militært understøttet af hjemstaten. Det fik flere slesvig-holstenske skibe at føle under den dansk-tyske krig i 1864, hvor den preussiske orlogsskorvet *Gazelle*, som det eneste af de krigsførende magters orlogsskibe i Fjernøsten spredte skræk og rædsel blandt de danske skibe. Fire slesvig-holstenske skibe blev opbragt under forholdsvist fredelige omstændigheder.⁵⁷ Til gengæld havde den danske stat ikke de omkostninger som Storbritannien, Frankrig og USA havde ved at være til stede med en flådestyrke i de kinesiske farvande. Preussen var heller ikke stærkt repræsenteret i Kina, hvilket blandt andet blev omtalt i tidsskriftet *Hansa* i december 1866:

Gegen 600 Deutsche Schiffe sind in diesen Gewässern beschäftigt, ein Deutsches Capital von vielen Millionen wird hier verwerthet, und um dieses zu schützen, könnte wohl etwas von unsern Regierungen gethan werden. Blicken wir auf andere Nationen. Was haben England, Frankreich und Amerika zum Schutze ihres Handels und ihrer Schifffahrt gethan. Die Kaufleute und Seeleute dieser Nationen treten selbständig und energisch auf, sie wissen, dass, wenn Unbill und Ungerechtigkeiten ihnen zugefügt werden, durch ihre Regierungen ihnen Recht verschafft wird. Dadurch kom-

55 Kaptajn Jes Peter Boysens kopibøger 14.6.1862, Søfartssamlingen, pk. nr. 1, Landsarkivet for Sønderjylland.

56 Steen Bille: *Min Reise til China i 1864*, København: Bianco Lunos Bogtrykkeri ved F.S. Muhle, 1865, s. 245f.

57 Mikkel Leth Jespersen: "Krigen 1864 på Kinakysten", udkommer i *Sønderjyske Årbøger* 2014, s. 29-56.

me ich hier auf eine zweites Uebel in China; es ist das Deutsche Consulatwesen. Wir haben zwar in den meisten Häfen dieses Landes Consuln, aber diese Herren können beim besten Willen nur wenig für uns thun. Durchgehends sind es Kaufleute; hat man nun Streitigkeiten mit Chinesen, so können sie erstens nicht energisch auftreten, weil es ihrem Geschäfte schaden würde und zweitens haben sie auch gar keine Macht, auf die sie sich stützen können. Einem Englischen oder Französischen Consul stehen fortwährend Krieg[s]schiffe zu Gebote. Alle seefahrenden Deutschen Staaten müssten nur ein Consulat haben, und dieses sollte durch Diplomaten, nicht durch Kaufleute besetzt sein. Ferner müsste hier ein Deutsches Kriegsgeschwader fortwährend stationirt werden; die Consuln hätten alsdann eine Macht zur Hand, um für die Deutschen Interessen Kräftig aufzutreten.⁵⁸

Den manglende militære tilstedeværelse havde således betydelige konsekvenser. I den efterfølgende tid iværksatte Preussen derfor initiativer, der skulle styrke statens magt i Fjernøsten. Det gik dog ikke hurtigt nok. Under den fransk-tyske krig 1870/71 var det de tyske skibe, der nu inkluderede skibene fra Aabenraa, som måtte oplægges på grund af Frankrigs overlegne flådestyrke i Fjernøsten.⁵⁹

Jes Peter Boysens kommentar om den britiske herrementalitet og den dansk-tyske menneskelighed over for kineserne er ikke enestående i 1800-tallets kilder. Ud over almindelig britisk klassekultur, hang dette formentlig sammen med den forskel, der var på at være garant for den koloniale situation og blot at deltage i de koloniale relationer. Som ovenstående citat fra *Hansa* påpeger, havde de britiske skibe den fordel, at deres repræsentanter på Kinakysten var i stand til umiddelbart at sætte magt ind i eventuelle konflikter med kineserne, heroverfor var danskerne og tyskerne afhængige af uproblematisk relationer til deres lokale samarbejdspartnere. Derfor værnedes Jes Peter Boysen og de andre Aabenraakaptajner om deres forhold til de kinesiske befragtere ved at behandle dem og deres repræsentanter som ligemænd.

Allerede i 1863 kunne Jes Peter Boysen meddele, at dampskibene havde overtaget fragtruter, som blot få år tidligere var blevet varetaget af sejlskibe. Et dampskib kunne sejle en fragtrute to til tre gange på den tid, det tog et sejlskib at tilbagelægge samme rute én gang. Samtidig skete der en øget tilførsel af kul fra Australien og Europa, der pressede priserne ned mod samme niveau som i Europa. På flere strækninger måtte sejlskibene nu sejle i ballast. I den forbindelse undrede det kaptajnen, hvorledes de kinesiske befragtere kunne få forretningen til at løbe rundt. Så længe han blot fik sin betaling, var det dog ikke hans problem.⁶⁰ Samme år tog *Java* en tur tilbage til Europa, og Jes Peter Boysen havde tjent penge nok til at kunne gå i land og nyde sit otium hjemme på Aabenraaegnen. Som man-

58 Anonym tysk sømand i tidsskriftet *Hansa*, december 1866, s. 621-622.

59 Holm-Petersen: *Under sejl i fjernøstlige farvande*, s 14.

60 Kaptajn Jes Peter Boysens kopibøger, den 13. febr. 1863.

ge af sine kaptajnskolleger investerede Jes Peter Boysen en del af sine sparepenge i sin kaptajnsgård i hjemstavnen på Løjt.

Selvom Jes Peter Boysen mærkede den skærpede konkurrence fra dampskibene i 1860'erne, så var sejskibstiden endnu ikke forbi. Antallet af Aabenraasejlskibe på Kinakysten forblev stabilt op igennem 1870'erne, og først i 1880'erne begyndte det at falde. Et af de sidste forsøg på at fastholde sejskibenes konkurrencedygtighed var at spare på udgifterne til mandskab. I 1881 skrev kaptajnen på sejskibet *Margrethe*, Jes Jessen (1837-1915), således hjem til en af skibets redere, Friedrich E.A. Thiesen (1839-1912), og fortalte, at han nu havde hyret malaysisk mandskab:

For første Gang har jeg Malaier Mandskab, som bekoster dem selv, 6 Mand, det er jo mig en hel Forandring, da man ikke er vant dertil, men Billig er det dog på enhverfald, bruger ikke at kjøbe alt det dyre Proviant, og naar man først bliver vant dertil, vil det vist gå bedre.⁶¹

Besparelserne på mandskab var imidlertid ikke nok til at fremtidssikre sejskibene i Kinafarten, og den sidste halvdel af 1880'erne var hovedparten af de store sejskibe beskæftiget i interkontinental sejlads, men det varede heller ikke længe.

Tabel 1 Afviklingen af Aabenraas sejskibsflåde fordelt på typer af sejlads

År/ Typer	Langfarts- sejlere	Kystsejlads i Østen	Capetraders	Lokalfart (småskibe)	Ukendt
1871	13	26	4	12	0
1879	6	27	4	6	0
1887	8	3	0	?	3

Kilde: 1868-1920, Akthefter III, Søfartssager, Alphabetisches Verzeichniss der in der Stadt Apenrade heimathlichen Kauffahrteischiffe, Aabenraa Købstad, Landsarkivet for Sønderjylland.

KAPFARTEN

Mens dampskibene vandt frem på Kinakysten, opstod der nye muligheder for de mindre Aabenraaskibe i de britiske kolonier på sydspidsen af det afrikanske kontinent omkring Kapstaden og Port Natal. Hidtil havde den europæiske interesse for området været begrænset, og det beskedne britiske engagement var udelukkende drevet af et ønske om at bevare fodfæste i Kapstaden, en vigtig mellemstation på søvejen fra Europa til Østen. Udover de to britiske kolonier fand-

⁶¹ Holm-Petersen: *Under sejl i fjernøstlige farvande*, s. 96.

tes to boer-republikker og adskillige afrikanske høvdingedømmer i området. Med fundet af diamanter i slutningen af 1860'erne indledtes en ny fase i den sydafrikanske historie, da rigdommene ikke blot øgede den britiske interesse for kolonierne, men også tiltrak horder af lykkejægere fra hele verden til Kimberley, som *diamanternes by* kom til at hedde i 1873.⁶²

Frem til 1860'erne havde der ikke været megen samhandel mellem de forskellige sydafrikanske pladser, men med en voksende befolkning opstod et behov for at tilføre varer og flytte landbrugsprodukter rundt langs kysten. Den mulighed greb blandt andre en mindre gruppe af Aabenraakaptajner, og således befandt der sig fra slutningen af 1860'erne fire til fem skonnerter fra Aabenraa i området. Det var således ikke de store langfartssejlere, som Aabenraa hidtil havde været kendt for, men mindre og mere manøvredygtige skibe, der kunne gå over baren ud for de små sydafrikanske havne. Skonnerterne sejlede op langs kysten og ud til øerne Madagaskar og Mauritius i Det Indiske Ocean. På Mauritius hentede de sukker til fastlandet, mens enkelte ture gik helt til Australien efter korn. Højdepunktet var slutningen af 1870'erne, hvorfra der findes et gruppefoto af otte dansk/tyske kaptajner i Kapstaden. De syv af kaptajnerne kan forbindes til Aabenraasøfarten. I de første år af 1880'erne ophørte denne sejlads, da dampskibene efterhånden også blev flere på den sydafrikanske kyst samtidig med, at antallet af skibe indregistreret i den britiske Kapkoloni voksede og overtog markedet.⁶³

Flere af Kapfarerne fra Aabenraa havde tætte kontakter til de britiske kolonister, der boede i havnebyerne langs kysten. I sine erindringer fortæller kaptajn Hans Markussen Krag (1845-1927) fra Aabenraa, at han "stod sig godt med de engelske Købmænd", hvem han selv beskriver som sine venner. Kaptajnens engelske agent i den sydafrikanske by Port Alfred og en engelsk kaptajnsfrue stod endog faddere for hans søn, der var blevet født om bord på skibet *Hydra*, mens det sejlede syd om Madagaskar.⁶⁴ I et brev hjem fortalte Hans Markussen Krags hustru om barnedåben: "Der var en 40 personer med, og de drak og dansede til hen på morgenen, og jeg tror nok, at alle morede sig godt". Under de forholdsvis korte ophold i havnebyen Port Alfred fik kaptajnsfamilien således nære relationer til personer i det engelske kolonistmiljø. Venskabsforholdene kom da også sidenhen Hans Markussen Krag til gode i fragtforretninger langs kysten. Familien Krag indgik således i briternes koloniale miljø, når de var i land.

Selvom skonnerterne var mindre end de store langfartssejlere, så tyder meget på, at de kaptajner, der sejlede på Kapkysten tjente rigtig godt. I 1880 kunne Hans Markussen Krag gå i land og købe sig en gård på Løjt samtidig med, at han fortsatte som korresponderende reder for to til tre skibe frem til anden halvdel

62 Leonard Thomson: *A History of South Africa*, London: Yale University Press 1995, s. 109.

63 Jespersen: *Diamant-Petersen*, s. 32ff.

64 Grethel Lildholdt: "Mit levnedsløb. Fra Hans Marcussen Krags dagbog", *Det gamle Løjt* 6, 1983, s. 28-51. s. 43f.

af 1880'erne. Deltagelsen i den britiske kolonialisme i Sydafrika havde gjort ham meget velhavende. I sine erindringer fortæller han om tidens velstand:

Søfarten tjente godt. Oversøiske kaptajner satte sig for det meste allerede til ro ved omkring 40 år. De købte en gård på Løjt og levede temmelig ekstravagant. Fra denne tid stammer også ordsproget, som blev brugt i [nabosognene] Genner og Hoptrup [...] Stå ind til siden, og tag hatten af, der kommer en Løjtinger!⁶⁵

AFSLUTNING

Historien om Aabenraasøfarten er således ikke blot historien om, hvordan en forholdsvis beskedne slesvigsk købstad udviklede en udpræget søfartskultur og byggede fremragende skibe, der sendtes jorden rundt. Det er også historien om en verdenshistorisk proces, 1800-tallets globale kolonialisme, som skibene fra Aabenraa var involverede i. Den voksende europæiske efterspørgsel på råvarer fra hele verden førte til et politisk spil om adgangen til de oversøiske ressourcer, der i høj grad definerede mulighederne for Aabenraasøfarten. Samtidig havde det stor betydning, at der blev opdaget nye ressourcer – ikke mindst guldfundene i Californien og Australien samt diamantfundene i Sydafrika – der på kort tid tiltrak store mængder af indvandrere og med dem handel og søfart til områderne. Kampen om adgangen til de oversøiske ressourcer førte til forskellige grader af kolonisering af store dele af den ikke-europæiske verden.

Begrebet partcipierende kolonialisme indkredser, hvorledes et europæisk lands (primært Storbritanniens) oversøiske engagement åbnede muligheder for, at aktører fra andre europæiske stater kunne deltage, selv om kolonialismen som udgangspunkt var et nationalt projekt. Den partcipierende kolonialisme var væsentlig billigere, men til gengæld havde man ingen steder at henvende sig, når der opstod problemer. Samtidig anskueliggør anvendelsen af kolonialismebegrebet, at handel og søfart ikke altid var politisk neutrale aktiviteter, men ofte indgik i et spil mellem forskellige interesser. I Sydamerika var der gensidige interesser i skibenes sejlads, men uenighed om hvilke vilkår, de skulle sejle under. I Kina trådte konflikten tydeligere frem. Her var sejladsen på havnebyerne sikret af de krigsskibe, som søfolkene mødte i havnene. Kaptajnsfruen Dorothea Nissen (1841-1899) fra Løjt fortæller, hvorledes hun i de kinesiske havnebyer så store vestlige "Manuarer" (man-of-wars), krigsskibe, men hun var efter alt at dømme ikke klar over, at de udgjorde hele det politiske fundament for, at hendes mands skib og alle de andre europæiske skibe kunne få lov at sejle på Kina. Der kan således føjes et nyt kapitel til dansk kolonihistorie, som hidtil kun har beskæftiget sig med søfarten på de danske kolonier. I tiden efter Napoleonskrigene havde Danmark hverken ressourcer eller vilje til klassiske koloniprojekter: "Det danske imperium" var

65 Lildholdt: "Mit levnedsløb. Fra Hans Marcussen Krag's dagbog", s. 45.

under afvikling og danske skibes oversøiske søfart var således i stigende grad henvist til partciperende kolonialisme.

Da Aabenraa overgik til tysk herredømme efter krigen i 1864, fortsatte man deltagelsen i det britiskdominerede engagement i Kina. Partciperende kolonialisme havde i grunden været det koloniløse Tysklands specialitet. Preussen og senere Det Tyske Kejserrige (efter 1871) var kun i meget begrænset omfang militært engageret i at holde Kina åbent for europæisk handel og søfart, så Aabenraaskibene blev en del af en handelsflåde, hvor partciperende kolonialisme havde været det almindelige igennem hele 1800-tallet. Det var jo de tyske købmænds aktiviteter i Hongkong, som Bert Becker beskrev med begrebet *partizipierender Kolonialismus*.

Tysklands rolle var på vej til at ændre sig, men da det skete i 1880'erne og 1890'erne med tyskernes erhvervelse af kolonier i Afrika og Kina, var Aabenraasøfartens storhedstid en saga blot. En mand fra Aabenraa holdt dog liv i den gamle søfartstradition, og det var skibsrederen Michael Jebsen (1835-1899), hvis dampere fra begyndelsen af 1880'erne var med til at udkonkurrere sejlskibene på Kinakysten.⁶⁶ Selvom hans skibe formelt var hjemmehørende i Aabenraa, og hovedparten af kaptajnerne og styrmændene var hyret på Aabenraaegnen, kom hans rederi aldrig til at præge området, som sejlskibene havde gjort det. Dampskibene var ikke bygget i byen – et stålskibsvæft fik Aabenraa ikke i 1800-tallet – og kun mindre andele af skibene var ejet af byens borgere, som alt for sent havde forstået, at sejlskibstiden sang på sidste vers. Da de mange penge, som blev tjent på den oversøiske søfart ikke længere strømmede til Aabenraa, medførte det en økonomisk krise og et faldende indbyggertal i en tid, hvor befolkningen i de fleste andre byer voksede. Fra 1820'erne havde Aabenraa været en vinder i spillet om de globale ressourcer, men i 1870'erne og 1880'erne formåede byens redere og kaptajner ikke at omstille sig, og byen blev nu i stedet en af globaliseringens tabere. Aabenraa måtte nu finde sin plads og tjene sine penge som tysk provinsby uden at have direkte adgang til de rige ressourcestrømme, den havde haft som aktør i den verdensomspændende langfart.⁶⁷

MIKKEL LETH JESPERSEN
 MUSEUMSINSPEKTØR, PH.D.
 MUSEUM SØNDERJYLLAND – KULTURHISTORIE
 AABENRAA
 EMAIL: MIJE@MUSEUM-SONDERJYLLAND.DK

66 Om Michael Jebsens baggrund og rederi se Becker: *Michael Jebsen*.

67 *Aabenraa Bys Historie*, bind 3, Aabenraa: Historisk Samfund for Sønderjylland 1974, s. 27f.

ABSTRACT

Participating Colonialism? 19th Century Aabenraa Shipping in a Global Perspective***Mikkel Leth Jespersen***

Museum Sønderjylland, Cultural History, Aabenraa.

E-mail: mije@museum-sonderjylland.dk

The article analyses the shipping tradition of 19th century Aabenraa and discusses, whether it can be characterized as *participating colonialism*. Based on experience from European long distance shipping in the 18th century and a local shipbuilding tradition of high quality, the ships from Aabenraa began sailing to Brazil around 1820. The British had opened the former Portuguese colony for other nation's trade and shipping. In the 1830's and 40's a greater number of Aabenraa ships sailed to Rio de la Plata and round Cape Horn, and when gold was found in California in 1848 they sailed all the way up to San Francisco. In China The First Opium War (1839-42) had opened new possibilities, and around 1850 the ships from Aabenraa seems to have preferred the Fareast over America. In the East other possibilities also opened up in a number of British colonies; Calcutta, Hong Kong and Australia. In the 1860's and 70's the ships from Aabenraa specialized in coastal shipping in China, and at the same time a small number of Aabenraa schooners were sailing on the Cape Coast. When the British formal and informal colonialism opened new possibilities the ships from Aabenraa followed. Therefore it can be said that the ships from Aabenraa *participated* in the British *colonialism*.