

DANSK SEJLADS PÅ VESTINDIEN OG GUINEA 1671 - 1807

Af
ERIK GØBEL

Arkivar ved Rigsarkivet, Erik Gøbel fortsætter her sine studier over den maritime baggrund for Danmarks tropekolonibesiddelser. Ud fra et omfattende utrykt kildemateriale beskriver han blandt andet ruter og tider for sejladserne til Vestindien og Guinea mellem 1671 og 1807. Oftest gik turen direkte fra Europa til Caraibien og kun meget sjældnere ad den berygtede trekantrute med slaver fra Afrika til Amerika. Rejserne varede gerne henholdsvis knap 1 år og omkring 1½ år.

I - Indledning

I størsteparten af de 250 år, Danmark besad kolonier i Vestindien og Afrika, var handelen og søfarten på disse oversøiske pladser af stor betydning for hele monarkiet og især for hovedstaden. Alene fra 1671 til 1807 sendtes over tre tusinde togter under dansk flag til disse fjerne destinationer, og indtil midten af det nittende århundrede udrustedes yderligere to tusinde vestindietogter.

I afgangshavnene betød dette, at mange penge og folk involveredes direkte i bygning og udredning af skibe, i bemanning og sejlads samt i forædling og videredistribution af returlasterne. Hertil kom endvidere en sand vrimmel af afledede effekter i form af toldadministration, assurance, konvojering og så videre - for slet ikke at tale om de mindre håndgribelige størrelser som øget nationalprodukt og højere levestandard. Det er mit håb en anden gang at kunne klarlægge disse økonomiske aspekter af den danske vestindiehandel.

Bærer for hele det merkantile system var imidlertid i egentlig forstand søfarten, og i det følgende skal denne beskrives som en første nødvendig del af forskningsplanen.

De navigationsmæssige forhold bliver eksemplificerede ved de togter, vi i dag kan kortlægge detaljeret, selv om det kun er forholdsvis få. Afgrænsningskriteriet indebærer, at vi fortrinsvis skal beskæf-

tige os med danske togter, hvorfra skibsjournaler er bevarede. Det fundne halve hundrede stykker er opregnede i bilaget, som dog ikke tør gøre krav på at omfatte alle endnu eksisterende journaler¹. Yderligere togter kan klarlægges ud fra andre kildetyper - se for eksempel Georg Nørregaards mange afhandlinger i årbogens tidligere bind. Disse er dog ikke inddragne i det følgende, da det udvalgte materiale er tilstrækkeligt grundlag at konkludere på.

II - »Havmanden«s togt 1674-1676

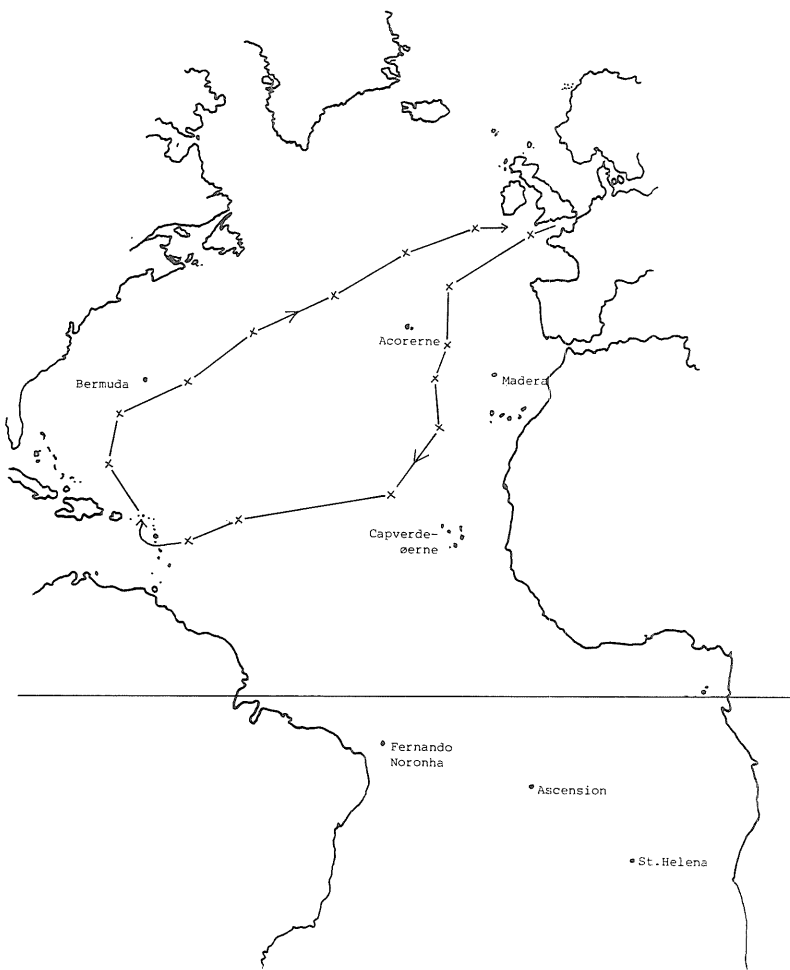
»Havmanden«s togt er den første danske sejlads til Caraibien, vi kan beskrive i detaljer.

Skibet, der var løbet af stabelen i Haderslev 1672, overdroges i februar 1674 det nyoprettede Vestindisk-guineisk Kompagni af dronningen i stedet for 4.000 sletdaler, som hun ellers havde lovet at skyde ind i foretagendet. Det tidligere orlogsfartøj af 66 fods længde genfinder vi herefter også under navnet »Neptunus«, som for eksempel da det blev udstyret med pompøse søpas på latin og dansk. Skipper var Hermann Schrøder fra København, og rejsen skulle gå »til St. Thomas ... og siden efter lejlighed hid tilbage«².

Selve togtet og navigationen kan følges i Valentin Lourentz' skibsjournal³. Han fungerede som overstyrmand ombord, indtil han efterfulgte kaptajn Schrøder ved dennes død.

I følge med en lille jagt kaldet »St. Vincent« afsejlede »Havmanden« under kanonsalut fra Københavns red 10. oktober 1674; men først to uger senere stod man Sundet ud. Imidlertid viste fartøjet sig helt uregerligt og tog en del vand ind gennem kanonportene, så man måtte søge nødhavn i Norge. Her lå man to måneder i Borkshavn og reparerede og ventede på mildere vejr. I farvandet vest for Norge mødte fartøjet imidlertid atter modvind, og skibsrådet besluttede derfor at søge gennem Den engelske Kanal i stedet for at tage vejen nord om England. Efter at have haft sidste landkending af den engelske kanalkyst varede det præcis to måneder endnu, inden besætningen fik de vestindiske øer Martinique og St. Dominica i sigte 7. april 1675, sejlede ind mellem dem og kunne kaste anker ved St. Thomas fem døgn senere.

Ikke før midten af november var returladningen af råsuksker, tobak og ingefær lastet, så man kunne påbegynde rejsen tilbage til Europa. På dette tidspunkt var forholdet mellem kaptajn og styrmand efterhånden så tilspidset, at guvernør Jørgen Iversen måtte medsende en planter til at holde dem fra hinanden, »at de ej skulle fordrages



»Havmanden«s rute direkte til Vestindien 1674-1676. Karakteristisk for de første togter sejlede man sydpå temmelig langt fra Europas kyster; i senere tider lå ruten lidt længere mod øst. Positionerne er afsatte med 1 uges mellemrum, og det fremgår tydeligt, at hastigheden var højest tværs over Atlanten på udturen i nordøstpassetens område. På hjemrejsen var farten mere stabil.

The »Havmanden«'s direct route to the West Indies 1674-1676. The first expeditions sailed south far out from the coast of Europe; later their route lay further to the east. Positions are shown at weekly intervals and it is clear that speed was greatest crossing the Atlantic on the outward voyage in the zone of the N.E. Trades. On the voyage home speed was more constant.

som katte og hunde«. Selve juleaften fik de ombordværende imidlertid andet at tænke på, da en voldsom storm hersede med skibet i to hele døgn, slog hul agter og fyldte kahytten med vand, »og folkene maatte gaa til deres knæ, ja dybere, i vand under dæk«. Derfor måtte man søge ind til Plymouth, hvor den nye skipper ikke rigtig kunne finde ud af forholdene, men »løb fuld og gal al den tid han var der«, hvilket var tre måneder, inden skuden atter lå sejlklar. »Der vi da skulle fra Plymouth, gik der bort af havnen, styrmanden var fuld og skipperen gal, saa den ene ville have skibet hid den anden did, saa skibet drejede i en hvirvelstrøm og drejede paa en klippe, saa at stævnen blev stødt i stykker, hvilket var guds store naade, at skibet blev beholden, thi havde klippen ikke været saa stejl i vejret, som den var, havde skibet aldrig kommet deraf men havde maattet blive der staaende«. Videre kom man dog, og 4. maj 1676 ankredes i Amsterdam, hvor skibet blev losset.

For den første periode i vestindiefarternes historie er dette togets tøvende og famlende gennemførelse typisk. Bemærkelsesværdigt er tillige, at kaptajnernes instrukser blev holdt i helt generelle vendinger angående selve navigationen⁴.

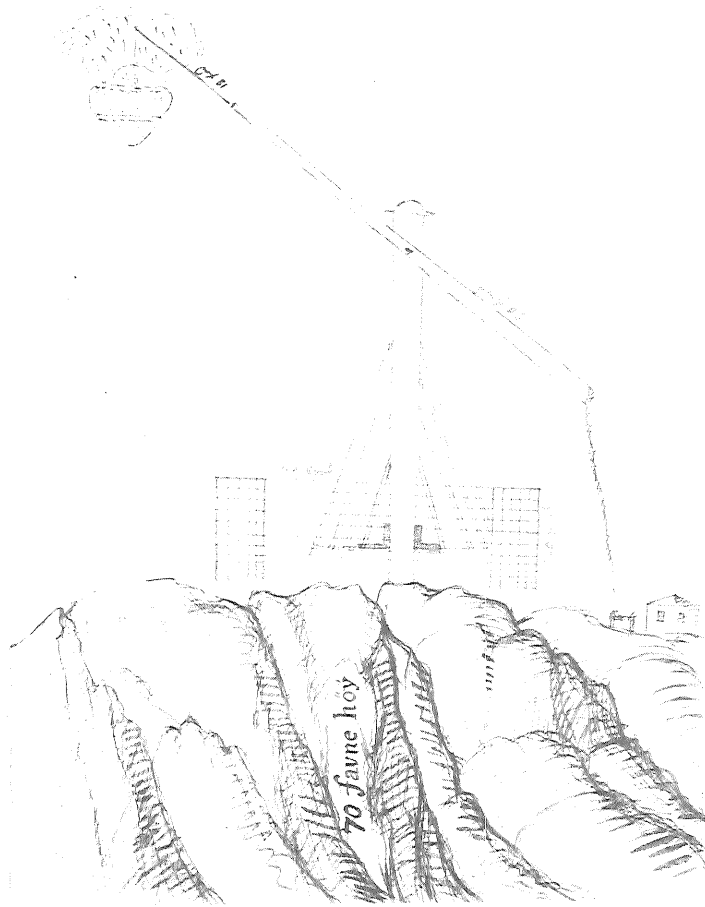
I løbet af en indkørfase på ti eller tyve år udviklede der sig alligevel en række faste rutiner, som gennem hele resten af sejlskibsepoken perfektioneredes mere og mere - og blandt andet gav sig til kende i de stadig mere omfattende og detaljerede kaptajnsinstrukser.

Professionaliseringen gjaldt alle sider af vestindiehandelen; men som sagt skal vi her kun se på selve sejladserne.

III - Sejlruter

Et skib kunne dirigeres ad tre forskellige atlantehavsruiter til de danske tropebesiddelser⁵. Enten kunne det sejle direkte til Vestindien og hjem, eller det kunne gå til Guinea og hjem, eller det kunne følge trekanttruten, som gik fra Europa til Guinea og derfra videre til Caribien og først derefter hjem.

Trekanttrutens særegne formål var at fragte negerslaver fra Afrika til Amerika, og denne dramatiske trafik har tiltrukket sig uforholdsmæssig stor interesse blandt forskerne. Dette hænger til en vis grad sammen med, at menneskehandelen navnlig blev drevet af de oktrojerede handelskompagnier, hvis arkiver er betydelig bedre bevarede end de private handelshuses⁶. I nærværende sammenhæng kan for eksempel nævnes, at af det halve hundrede togter, der har kunnet kortlægges detaljeret, er kun eet eneste privat: »Elisabeth og Ma-



Vippefyret på Lindesnes, Norges sydligste punkt, var et meget vigtigt sigtemærke for navigatørerne. Derfor havde man allerede i 1655 oprettet fyr her; det afbildede var et dobbeltfyrtårn, som bestod af en fyrgrøde på Markø foruden vippefyret på fastlandet 70 favne over havet, endda med en arm af 68 fods længde. I 1799 opførte man på samme sted et 10 alen højt hvidmalet fyrtårn, som bedre kunne tjene som dagmærke. - Rigsarkivet, Søetaten. Admiralitetets indkomne sager marts 1723 nr. 97.

Bascule light, Lindesnes. The southernmost tip of Norway was an important mark for navigation and there was a beacon here as early as 1655. The illustration shows a double beacon which consisted of a fire basket on Markø and, on the mainland, a bascule light which stood four hundred and twenty feet above sea level and in addition had a pole sixty eight feet long. In 1799 a twenty feet high lighthouse was built on the same spot, painted white to make it clearly visible by day.

ria«s rejse 1789 for Frederik Frederiksens regning med 14 mand ombord. Resten fordeler sig nogenlunde ligeligt imellem kompagnierne og orlogsflådens skibe. Endda er det sådan, at de fleste af Guineisk Kompagnis 16 togter er belagte med flere skibsjournaler og -protokoller, lige som mange af orlogstogterne er det⁷. Fordelingen af destinationer er blandt bilagets 51 togter: 30 i direkte vestindiefart, 19 i trekantfart og 2 i afrikafart.

Imidlertid gik af de ialt tre tusinde handelstogter kun omkring halvandet hundrede i trekantfart, medens de direkte vestindiesejlader tegnede sig for hele 95%. Rejser til Guinea tur/retur udgjorde kun en forsvindende del og foretoges fortrinsvis af små forsyningskibe for regning af Rentekammeret eller Generaltoldkammeret⁸.

Kompagniskibene udsendtes næsten altid fra København, hvor den høje direktion selv holdt mønstring ombord. Påfaldende er her de mange salutskud, som bragede ind over byen ved en sådan lejlighed, idet der salutedes såvel ved herrernes ankomst som ved hver af deres skåler og atter ved deres bortfart. Således nåede man på mønstringsdagen i juni 1767 at løsne 125 skud fra »Fredensborg«s 14 kanoner i løbet af et par timer. Det er rundt regnet et skud i minuttet! På »Grevinden af Laurvigen«s trekantfart fra november 1730 til oktober 1732 lod man kanonerne buldre 1.301 gange ialt; dette fandt kompagnidirektionen dog i overkanten af det tilladelige, og kaptajn Cornelius Bagge måtte efter hjemkomsten godtgøre for 29 rigsdaler krudt⁹.

Ombord på de langt talrigere private vestindiefarere, der tegnede sig for 92% af den udredede tonnage 1747-1807, foregik mønstringen som regel uden større ståhej. Og selv om vestindiefarten udpræget var et anliggende for hovedstadens skippere og redere, der alene udsendte næsten tre fjerdedele af tonnagen, afgik en del skibe fra andre havne i Danmark og Norge. Men langt vigtigst blandt provinshavnene blev Altona ved Elben under revolutions- og napoleonskrigene, lige som den nærliggende by Glückstadt havde spillet en betydelig rolle i det syttende århundrede.

Et par uger efter mønstringen var alt klart ombord, og kaptajnen fik sine sidste forholdsordrer, og skibet kunne sejle til Helsingør. Her ankrede man et bekvemt sted; men ingen måtte gå i land, da afsejlingen skulle kunne ske uden ophold efter pasekspektionen¹⁰. Straks, når vinden fjøede sig, stod man Sundet ud og salutede behørigt for Kronborg.

Hermed regnedes den egentlige rejse for påbegyndt. Og bemær-

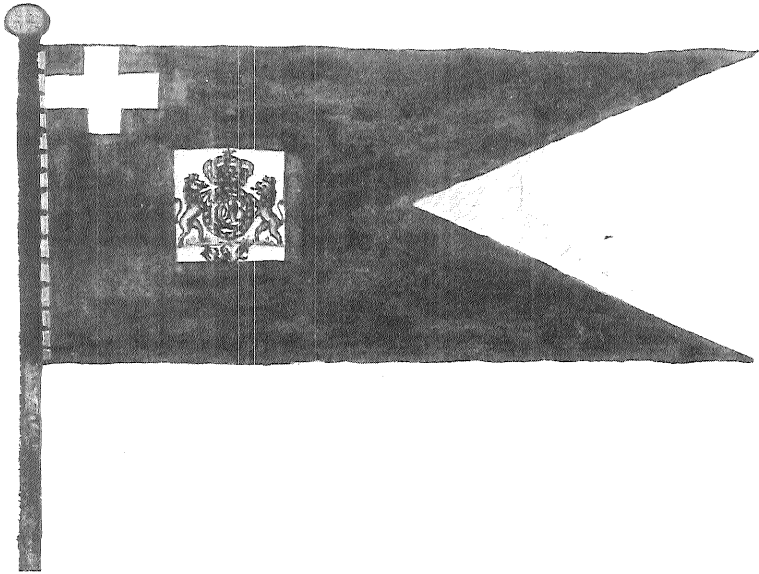
kelsesværdigt nok var turen ud gennem Kattegat et af de vanskeligste stræk på den lange rejse. Det grunde vand omkring Anholt, Læsø og Skagen Rev tvang fartøjerne til at gå ret tæt ind under svenskekysten. Men denne var uheldigvis læ kyst med de dominerende vestenvinde og ikke mindst -strømme¹¹. Derfor blev halvdelen af fartøjerne nødt til at søge havn i Sverige eller oftere i Sydnorge. I januar 1750 måtte »Jægersborg« dog gå i havn så langt nordpå som Trondhjem¹². Opholdet i Norge varede gerne nogle uger, som man kunne benytte til at supplere vand- og proviantbeholdningen samt til at trimme skibet endnu en gang og udbedre skader på riggen.

Fra Skagerak havde kaptajnerne ordre til at gå nord om De britiske Øer, da ruten mellem Shetlandsøerne og Færøerne regnedes for den sikreste. Kun »om vinden ej did vil føje og Eder er meget kontrær, da [maa I] sætte Eders kurs igennem Kanalen«¹³. Gennem næsten hele Vestindisk-guineisk Kompagnis eksistens 1671-1754 betragtedes turen syd om England som en risikabel nødløsning, der kun sjældent kom i anvendelse. Selv da »De tre Prinsesser« afsejlede 1747 fra Altona, fik besætningen besked om at gå nord om England; det samme var tilfældet ved en afsejling fra Husum i 1722¹⁴. Men fra Guineisk Kompagnis periode 1765-1776 gik skibene derimod oftest gennem Kanalen på udrejsen.

Videre sydpå løb ruten i behørig afstand af kysterne: kanalgenemfarerne nærmest og de nordomsejlende længst ude i Atlanten. Dette hang sammen med faren for de krydsende mauriske kapere, som der advaredes mod helt indtil 1740'erne, hvor den danske konge ved traktat fik ordnet forholdene nogenlunde. Men skipperen skulle altså sejle »saa vidt i søen, at han sig ej for tyrkiske sørøvere mere kan have at befrygte«¹⁵. En passende kurs regnedes oprindeligt for at gå et halvt hundrede mile eller 300-400 kilometer vest om Madeira, præcis som også nederlænderne siden 1675 var instruerede om¹⁶. Dette var absolut ingen overdreven ængstelse, thi »Det kongelige danske vestindiske Kompagnis Vaaben« blev i 1686 opbragt af maurerne, skønt det var et bevæbnet fregatskib på omkring 50 kommercelæster¹⁷.

På dette europæiske stræk af sørejserne til Caribien var de tre nævnte rutevarianter identiske. En lille forskel kunne imidlertid forekomme med hensyn til, om fartøjerne søgte europæiske havne og i givet fald hvilke.

Skibe på vej til Guinea søgte kun nødtvungent havn mellem Norge og Afrika. Men fartøjer i direkte fart på Vestindien handlede og for-



Vestindisk-guineisk Kompagnis flag. Hinsides den nordlige vendekreds måtte kompagniskibene anvende orlogsflådens splitflag, gøs og vimpel. Nord for vendekredsen var det i stedet tilladt dem at føre det særlige kompagniflag med »et lidet kryds oven i enden ved flagstangen og i midten i hvidt felt vores kongelige ciffer holden af tvende løver«; således kundgjorde Christian VI i 1734-oktrojens §22. - Rigsarkivet, VgK 2.

Flag of the West Indies and Guinea Company. South of the Tropic of Cancer company ships had to fly the swallow-tailed flag, jack and pennant of the navy. North of the Tropic of Cancer they were permitted to fly the special company flag with »a small cross in the upper corner at the staff and on a white field our royal cipher supported by two lions«, according to a charter by Christian VI in 1734.

friskede ofte på Madeira, der lå bekvemt næsten midtvejs på ruten ud. Eksempelvis fik kaptajn Peter Krogh Collin på »Prinsesse Wilhelmine Caroline« i 1748 en ladning hvede, rug, hør, pibestaver, jern og klæde med fra Danmark. På Madeira skulle den kunne sælges med 50% avance, og for det forøgede beløb skulle lastes madeiravin, som var i høj kurs blandt Vestindiens plantere og embedsmænd. Mellem 1748 og 1807 omtaler 37 algierske søpas, at togtet skal gå via Madeira, og muligvis har endnu flere anløbet øen. Desuden var navnlig or-

logsskibene med deres talstærke besætninger hyppige gæster på Funchals udmærkede red - således alle 10 der er undersøgte for perioden 1795-1806. Det er desuden værd at mærke sig, at da staten i 1764 forbød anløb af nogen fremmed havn på ud- eller hjemrejsen, undtog man alene Madeira, »hvortil de lige som forhen maa indløbe, de for ejlandene fornødne vine at indtage«¹⁸. Også navnlig englænderne søgte ofte ind til denne ø¹⁹.

Egentlig forfriskning var dog almindeligvis ikke påkrævet for en direkte vestindiefarer. Derimod forekom det i perioder forholdsvis hyppigt, at skibene gik fra Danmark i ballast eller kun delvis lastede for så at indtage hovedlasten i anden europæisk havn. Dette var særlig almindeligt under den florissante handelsperiodes stormagtskrige, hvor især Niels Rybergs kaptajner ofte hentede kød og flæsk fra Cork i Irland til de danske Jomfruøer²⁰. I ældre tid hændte det, at man søgte at løse problemet med at skaffe de bedste og billigste eksportvarer ved at lade ekspeditionerne udgå fra Amsterdam. Dette var navnlig hyppigt under Store nordiske Krig og i årene lige efter; men især i 1760'erne og 1790'erne udgik en hel del danske skibe fra nederlandske havne ifølge de algierske søpasprotokollers oplysninger. Under Den amerikanske Uafhængighedskrig har vi tilsvarende eksempel på, at et af Kongelig grønlandske Handels skibe indtog en vestindieladning i den franske havneby Havre de Grâce²¹. Også togter via England, Pyrenæerhalvøen eller Middelhavet melder søpasse- ne ofte om i den florissante periode - for eksempel herfra med norsk tømmer og derpå i ballast til Dansk Vestindien²². Desuden gik særlig en del af Rybergs fartøjer via eller fra og til Færøerne på grund af hans specielle økonomiske interesser på disse øer²³, der fungerede som base for omfattende smuglerier af kolonivarer til Storbritannien. I et enkelt outreret tilfælde gik Christopher Battiers »Amalie Christiane« fra København via Grønland til St. Croix og retur direkte til hovedstaden²⁴.

Men som sagt: omkring Madeira skiltes vejene for direkte vestindiefarter og togter via Afrika.

Med Dansk Vestindien som destination var det næsten ingen kunst at udstikke og følge kursen over Atlanten; thi både strømmen og den stadige nordøstpassat bar rask skibene den rette vej²⁵. Kaptajnsinstrukserne gjorde da heller ikke meget ud af forskrifter for denne del af turen. Som regel stod der blot, at man skulle sejle »forbi de flamske ejlande [Acorerne] og saa direkte til St. Thomas i Vestindien«²⁶. Ruten gik fra Madeira sydvestpå, indtil man omtrent midt ude i oce-

anet nåede den tyvende breddegrad. Her drejedes eventuelt en smule mere mod styrbord og vest.

Med Guinea som destination var sagen derimod mere kompliceret. Ruten gik øst om De capverdiske Øer, ind mod den afrikanske kyst og halvandet tusinde kilometer langs Peberkysten og Elfenbenskysten til det danske hovedfort Christiansborg på Guldskysten, det nuværende Ghana. Kun enkelte skibe havde ikke påbud om at søge til Christiansborg - for eksempel det tidlige »Charlotte Amalie Regina Danica«, som 1674 alene skulle tage lokale handelsmæssige hensyn og derfor endda kun skulle sejle til St. Thomas, såfremt slaverne ikke kunne afsættes andet steds i Caraibien²⁷.

Kystfarten ændrede dog i nogen grad karakter alt efter de skiftende handelskonjunkturer i området. Ved hjælp af kaptajnernes instrukser - som meget mindede om udlandets - tegner der sig følgende billede af de påtænkte ændringer²⁸.

Gennem hele den undersøgte periode var det meningen, at de danske skibe helst skulle handle ved Christiansborg og kongens andre forter. Men bortset fra korte åremål var fartøjerne i praksis nødt til at handle langs ovenkysten vest for den danske kyststrækning, hvilket instrukserne med ganske enkelte undtagelser tog højde for. For eksempel sejlede skibene i 1730-1740'erne tæt langs kysten, hvor de for de medbragte tekstiler, flintebøsser, krudt, brændevin og caurier (møntsneglehuse) byttede sig til guld, slaver og elfenben - plus millie, korn og palmeolie til slavernes forplejning²⁹. I 1731 angav kompagniet årsagen til, at kysthandelen var nødvendig: slavemangel ved Christiansborg på grund af stammekrige³⁰.

Selve slavehandelen og dens mange dramatiske aspekter vil jeg ikke behandle, men i stedet henviser til den omfattende speciallitteratur, som foreligger om dette emne³¹.

I skibsjournalerne ser vi, hvorledes skibene anduvede kysten på 7° eller 8° nordlig bredde indtil 1720'erne, hvorefter første landkending af Afrika faldt en smule sydligere, således i 1770'erne typisk på 5° nordlig bredde - ganske som for de franske slaveskibes vedkommende³². Denne landfaldsforskydning fra vore dages Sierra Leone til Liberia genfindes i instrukserne, der efterhånden ønskede den så sydlig som muligt. Undervejs østpå langs kysten ankrede man som regel hver nat for ikke at komme til at forbisejle en eneste af de tæt ved hinanden liggende handelspladser. Men trods al forsigtighed hændte det, at fartøjer kom til at stå på grund, således Guineisk Kompagnis snau »Eleonore«, som først kom flot efter 4 døgn ved Kap Tagrin i



Trekantruten som »Christiansborg« gennemsejlede 1766-1767. Krydsene angiver positionerne med ugentlige intervaller og viser, at det gik langsomt fremad i farvandet nærmest Danmark-Norge samt i det ofte vindstille kalmebælte langs ækvator. Lidt atypisk gik »Christiansborg« nordvest om Bermuda i stedet for som sædvanligt at sejle sydøst om øen.

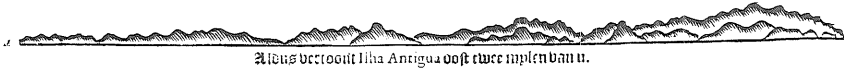
The triangular route which the »Christiansborg« followed 1766-67. Crosses indicate positions at weekly intervals and show that progress was slow in waters near Denmark-Norway and also in the Doldrums near the Equator, when there was often no wind at all. Somewhat unusually the »Christiansborg« sailed north west of Bermuda instead of south east, as was more common.

Sierra Leone³³. Ret ofte skete det, at skibene også måtte tage østpå fra hovedfortet for at indhandle de nødvendige slaver eller hente dem ved de mindre støttepunkter som fortet Fredensborg eller logen Qvitta. Dette skete til eksempel for »Christiansborg«, der yderligere sinkedes af et oprør 27. februar 1775 blandt de 239 slaver ombord³⁴.

Når slavelasten var indtaget ved Guineas havneløse kyst, og rejsen skulle fortsætte til Vestindien, kunne der opstå problemer med at komme frem. Hvis ikke luften er helt stille, blæser sydøstpasseten (og tidvis monsunen fra sydvest) svagt mod land, samtidig med at strømmen langs kysten uophørlig går kraftigt mod øst. Eneste mulige vej væk fra Guldkysten for et sejlskib var derfor: østpå langs land og altså ind i Guineabugten. Her drev man så rundt med daskende sejl i ulidelig hede og ventede på en smule luftning. De heldigste fartøjer drev kun ind i Beninbugten til cirka 4° østlig længde, inden de kunne vende syd ud og »fange passaten«, hvilket vil sige at drage nytte af den nede omkring Ækvator. Men mange måtte først helt ind i Biafrabugten.

Både europæere og afrikanere led i varmen, og man havde tilladelse til at søge de portugisiske øer Sao Tomé og Isle de Prince eller eventuelt Kap Lopez i Gabon på fastlandet. Oftest valgte skibsrådet dog øerne, da disse lå lige på ruten, og da man her regnede sandsynligheden for slaveoprør mindre end på fastlandet. 11 af de undersøgte 19 trekantfarere ankrede op ved »Sankt Thomas« eller Isle de Prince, hvor slaverne kom i land i såkaldte pakhuse for at få frisk frugt, grønt og kød, og hvor skibets vandbeholdning blev suppleret op. Problemerne i Guineabugten illustreres ganske godt ved »Ada«, som 28. august 1776 med sin 25 mand store besætning og 145 slaver var lettet fra Christiansborg, men efter at have krydset uden fremgang i over to uger møjsommeligt måtte manøvrere ind til Sao Tomé, hvortil snauen ankom 26. september med sine syge ombordværende. Eller ved søsterskibet »Eleonora«, der to år inden ankom til samme ø med 55 af 185 slaver meget syge også efter blot en måned i søen³⁵.

Nogenlunde fra Ækvator og sydpå hersker sydøstpasseten året rundt, og hertil kommer den vestgående ækvatorialstrøm, som ligeledes er kraftigst lidt syd for linien. Navigatørerne valgte derfor at sejle stik vest gennem korridoren mellem ækvator og 3°-4° syd, indtil de vendte nordvest over, således at alle passerede tæt forbi positionen 0° bredde 0° længde. Men vel at mærke beregnet efter Pico de Tenerifa, som regnedes for verdens højeste bjerg og ligger 17° vest for vore dages nulmeridian gennem Greenwich. Forskningens hidti-



Landtoninger af Montserrat og Antigua, set på et par miles afstand henholdsvis fra syd og øst. Nogenlunde således aftegnede den nye verden sig for udkigsmændene på vestindiefarerne, når de nærmede sig ad den vanlige rute. Om Montserrat oplyses, at dette er »en lille meget høj og træbevokset ø, strækkende sig syd-nord; sydøstfra fortøner den sig som mesanen på et skib, og øverst på det højeste bjerg er en kløft. Når man nærmer sig øen, skal der bag bjerget komme et landskab til syne, der er fladt og plant som et bord, men med et pas i midten«. Øens konturer beskrives endnu videre, og med hensyn til farver er den stedvis rød- og hvidspættet, men »på østsiden af øen ser man hvide pletter som sengelagener«. Endelig oplyses helt korrekt at Montserrat ligger på 16 grader 39 minutter nordlig bredde. - Rigsarkivet, Kort- og tegningssamlingen, Gerard van Keulen: »De nieuwe groote lichtende Zee-Fakkell« IV (Amsterdam 1734).

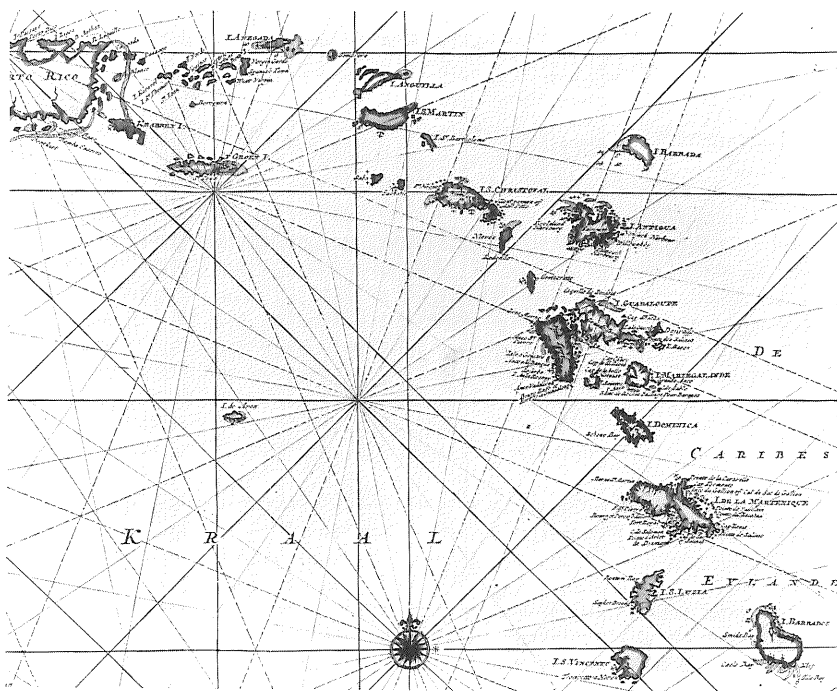
Views of Montserrat and Antigua, seen from a couple of miles out at sea from the south and east respectively. This is what the New World looked like for the look-out aboard ships approaching the West Indies by the usual route. About Montserrat we are told that it was »a small, very high island, covered in trees and stretching from south to north. Seen from the south east it looks like the sail of a ship and on top of the highest mountain there is a cleft. On approaching the island a landscape comes into view which is as flat and smooth as a table, but with a pass in the middle.« The appearance of the island is further described and as to its colour it is in places mottled red and white, but »in the east there are white patches like sheets.« Finally we are told, quite correctly, that the position of Montserrat is 16°39'N.

dige opfattelse af trekantruten som placeret udelukkende nord for Ækvator er således fejlagtig³⁶.

Gennem Kalmebæltet bar havstrømmen gerne slaveskibene uden større problemer, og snart nåede de den sekstende eller syttende nordlige breddegrad. Efter den lange oceansejlad var længdebestikket som regel lidt unøjagtigt; men det gjorde ikke så meget, da man blot fulgte breddegraden vestpå, indtil Antillerne kom i sigte.

Fra og med landkendingen af de amerikanske øer falder beskrivelsen af de to ruter til Vestindien atter sammen.

Topgasterne fik som regel første landkending af den nye verden i skikkelse af den lille engelske ø Antigua. Den almindeligvis fulgte rute løb herefter ind mellem Antigua og Montserrat, syd om Nevis og derfra vest om St. Christopher og St. Eustatius og Saba til de danske



Antillerne som de var aflagte i van Keulens store søatlas fra 1734. Ifølge påtegningen var dette »nyt og meget nøjagtigt«, og det var da også uhyre udbredt internationalt, foruden på de danske skibe. Skipperne sørgede så vidt muligt for at nærme sig ørækken ved dagens lys; og sejltiden fra den første landkending af Antigua til opankring ved de danske øer var gerne et par døgn. - Rigsarkivet, Kort- og tegnings-samlingen.

The Antilles as they were charted on van Keulen's maritime atlas, 1734. This was recommended as being »new and very accurate«, and was in wide use not only on Danish ships but on those of other countries. Ships tried, as far as possible, to approach the archipelago by day and took about a couple of days from the first landfall of Antigua until casting anchor in the Danish Virgin Islands.

øer³⁷ - samme rute som englænderne benyttede, og som søfarten holdt fast ved gennem resten af sejlskibsepoken³⁸.

Fire skibe valgte andre ruter ind gennem ørækken i nærheden af Antigua; og et enkelt fartøj kommende fra Madeira sejlede fra nord-øst direkte til St. Croix gennem det brede sund vest for Anguilla. Hertil kommer de to allertidligste anduvninger, vi kender: »Pelikannen« i 1673 og »Havmanden« på sit allerede omtalte togt to år efter

valgte begge at gå igennem det dengang mest benyttede stræde mellem Martinique og St. Dominica længere sydpå. Op gennem 1680'erne og 1690'erne foreskrev kaptajnernes instrukser netop den vej, idet direktionen dog påbød skipperne at holde sig på mindst to miles afstand af de forskellige øer, »saa og ej at komme det ejland Dominica paa 3 mile nær for ej at vorde overvældet af de der paa landet boende vilde mennesker«³⁹. Ellers er instrukserne helt tavse om sejladsen i de vanskelige caraibiske farvande.

Vanskelige var de, fordi vinden altid kommer fra øst, og det derfor var næsten umuligt at komme tilbage, hvis man kom for langt vest for øerne. Just dette uheld indtraf 1710 for to skibe, som holdt sig nede på 13. breddegrad for at få landkending af Barbados, men ikke fik det - og sluttelig endte helt inde på Nicaraguas kyst, hvor både »Fredericus Quartus og »Christianus Quintus« forliste totalt⁴⁰. Endnu så sent som i 1756 forbisejlede »Kronprins Christian« uforklarligt de danske øer med en slavelast fra Guinea; skibet måtte i stedet gå til St. Louis på Haiti med sin ladning⁴¹.

En tilsigtet variant af den traditionelle trekant rute udviser Vestindisk Handelsselskabs brigantine »Frederikke Louise« i 1785: Fra hjemhavnen på St. Thomas først med sukker til Virginia i Nordamerika, herfra med en tobaksladning til Guldkysten, hvorfra kaptajn William Ballingall skulle bringe slaver retur til Charlotte Amalie⁴². Hvor almindelig denne trafik var, er ikke undersøgt; ej heller er farten på trekanten mellem København, Dansk Vestindien og Nordamerika.

Indtil 1733 sejlede alle danske vestindiefarere planmæssigt til St. Thomas, hvis naturhavn udgør en af Caraibiens fortræffeligste ankerpladser: beskyttet mod det åbne hav, med god ankerholdebund og med udmærkede provisionsmuligheder⁴³. Lille St. Jan erhvervedes 1718, men blev aldrig andet end et appendiks til nabøen St. Thomas; ikke et eneste af de udstedte algierske søpas omtaler St. Jan som destination. Efter købet af St. Croix fra franskmændene i 1733 blev denne snart dansk hovedø i Caraibien. I tidsrummet fra 1754 til 1772 opkrævede myndighederne på St. Croix 1,1 million rigsdaler i told og ankerpenge - eller 4 gange så meget som på St. Thomas og 105 gange mere end på St. Jan^{43b}. Det lader sig dog ikke sige, hvor mange fartøjer der anløb St. Croix, og hvor mange St. Thomas, efter som søpassene tilsyneladende ikke skelner mellem destinationsangivelserne »Dansk Vestindien«, »St. Croix eller St. Thomas«, »St. Croix og St. Thomas« og så videre.

Når returladningen af kolonialprodukter som sukker, bomuld og kaffe var indtaget, havde Vestindisk-guineisk Kompagnis første skippere ordre om at sejle hjem »agter om England« eller »neden om Hitland [Shetland]«, samme nordlige vej som de var sejlet ud. Men snart blev kaptajnerne stillet frit i valget mellem at gå gennem Kanalen eller nord om⁴⁴. Efter 1733 sejlede de returnerende fartøjer syd om England - undtagen under Syvårskrigen 1756-1763, hvor denne vej var alt for risikabel.

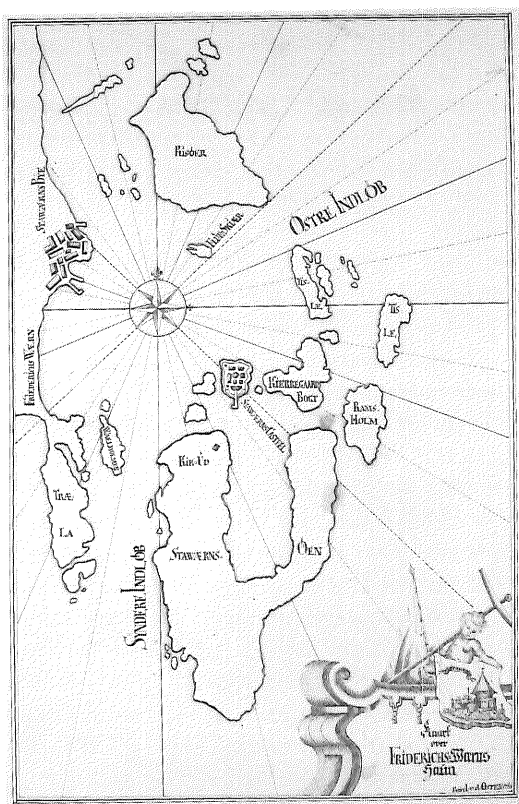
Hjemrejsen gik derfor for alle europæiske nationer stik nordpå fra de små Antiller og i en bue syd og øst om Bermuda, hvorfra Golfstrømmen og de dominerende vestenvinde blæste fartøjerne mod Europa i en næsten lige linie⁴⁵.

Det ønskeligste var naturligvis at få fragterne hjem så snart som muligt. Derfor havde kaptajnerne som regel forbud mod at søge havn uden i højeste nød; men i 1697 og året derpå fik Inne Pietersz og Jan Vinck besked om at søge ind til Flekkerø i Norge og afvente direktionens nærmere ordrer der, hvis de kom til Nordsøen, så sent som efter november, og der dermed var bare ringeste risiko for isdannelser i Øresund. Også senere efterlevede man denne ordre. Og for eksempel under Store nordiske Krig havde skipperne forholdsordre om at anløbe norsk havn for eventuelt at kunne gå hjem i konvoj derfra⁴⁶.

I praksis søgte knap halvdelen af de hjemvendende koffardifartøjer havn i Norge, og som regel angav skibsrådet i protokollen en eller flere af begrundelserne: modvind og hårdt vejr, vand- og proviantmangel eller sygdom og svækkelse blandt de ombordværende. Flere skibe havde således kun eet læggers ferskvand i behold, og på fregatten »Christiansborg« i 1772 var der så mange syge, at kun overstyrmand Balling var i stand til at navigere skibet⁴⁷.

Dover derimod søgte man kun i tilfælde af fare for forlis, som eksempelvis den uheldige paketbåd »Fortuna«, der nær var gået ned med mand og mus og ankom til England for at reparere med 16 tommer vand i lasten⁴⁸.

Med første sikre landkending efter at have krydset Atlanten kom sandhedens time for de spændte navigatører: hvor godt eller skidt havde deres bestik været? Med hensyn til breddegraden var positionsbestemmelsen uden større problemer hele vor periode igennem, da middagssolhøjden kunne måles temmelig nøjagtigt. Længdegraden derimod måtte man beregne sig til i skibsjournalen hovedsagelig ved hjælp af den udsejlede distance, som med sandur og



Frederiksværn havn og flådebase, tegnet i anlægsåret 1750 af J. von der Osten. Her ind til Stavanger søgte flere vestindiefarere enten for at forfriske, reparere ved værftet eller søge beskyttelse under kastelet og søbatterier. Men som kortet anskueliggør, var bejlingsforholdene temmelig vanskelige, og hertil kom endda en masse blinde skær. Ofte blev skibene tvunget ind, således »Den dydige Sophie« som under norskekysten i november 1777 fik tåge og søndenvind, så man måtte ligge underdrejet et halvt døgn og til slut med vinden springende om i sydvest søgte ind til Frederiksværn. - Rigsarkivet, Kort- og tegningssamlingen, Søetaten D 793.

Frederiksværn harbour and naval base, drawn in 1750, the year it was built, by J. von der Osten. Quite a number of West Indiamen called here near Stavanger to provision, make repairs or seek the protection of the citadel and the coastal batteries. But, as the chart shows, navigation conditions were difficult and included many sunken rocks. Often ships were forced into harbour. The »Dydige Sophie«, for example, in November 1777, was compelled by fog and a south wind to lie hove-to off the Norwegian coast for twelve hours until the wind shifting to the south west enabled it to make harbour in to Frederiksværn.

håndlog ikke blev præcis, og da navnlig ikke når vind- og strømadrift var kraftig. Resultatet var, at længdebestikket som regel var en grad eller to galt efter oceanpassagen - men det var var trods alt et betydelig bedre resultat end på datidens franske skibe⁴⁹. Selv på »Prøven« 1782-1783, der bar sit navn på grund af navigationeksperimenterne ombord, var misvisningen ved det traditionelle bestik fra Amerika til Europa 3½°. Derimod viste de to medbragte kronometre efter 41 døgn kun henholdsvis 1 og 1½ minut galt, og positionsbestemmelsen afveg følgelig bare 1/4° og 1/3°⁵⁰. Kronometrene blev dog aldrig almindeligt forekommende på de private vestindiefarere inden 1807. Man klarede sig godt nok uden, urene var dyre at anskaffe, og de var ikke altid præcisere end det gammelkendte bestik - søuret på »Iris« i 1798 tabte næsten et halvt minut om dagen⁵¹, hvilket selv ved en hurtig atlantkrydsning på en måned giver en fejl på næsten 4 længdegrader.

Under storkrigenes ophevede konjunkturer for neutrale skibe fastholdt de dansk-norske fartøjer ikke altid de ellers faste rutiner. De to skibe, hvis rejser nøje kan følges under Den amerikanske Frihedskrig 1778-1783, havde således begge ærinde på sydkysten af Haiti, der som øens andet navn Hispaniola siger var spansk. Efter at være blevet eskorterede til de danske Jomfruøer fortsatte den grønlandske handels skibe til Santo Domingo, hvor de blandt andet lastede kaffe og sukker. Turen hjem gik for »General Eickstedt«s vedkommende i 1782 vest om og ud mellem Haiti og Cuba, medens »Prøven« året efter gik øst om øen⁵².

Også orlogsmændene afveg relativt ofte lidt fra den slagne vej, men altid ud fra handelsmæssige hensyn. Omkring 1800 medbragtes i flere tilfælde store kontante summer til Guadeloupe, Martinique eller endog Tager; medens for eksempel fregatten »Thetis« med sine 301 mand og 40 kanoner gik til Port Liberté på Guadeloupe for at afhente 6.000 sølvpiastre samt Vestindiske Handelsselskabs fra Europa kommende skibe for at bringe disse sikkert til St. Thomas; ganske det samme gjorde »Bornholm« under Den amerikanske Frihedskrig⁵³.

Tilsvarende eskorterede »Christiania« 5 danske fartøjer fra St. Thomas til og fra den nederlandske ø Curacao ved Sydamerikas kyst 1781. Endvidere nåede fregatten tre gange til Haiti og to gange til Guadeloupe, foruden ofte at pendle mellem St. Croix og St. Thomas - alt sammen i løbet af 13 måneders ophold i Vestindien⁵⁴.

Fra de relativt få skibe, som returnerede fra Afrika direkte til Dan-

mark, er kun fundet een skibsjournal, nemlig fra »Havmanden«s rejse 1680-1681. I stedet for som planlagt at gå til Vestindien blev skibet som følge af slavemangel i Guinea sendt direkte retur til København. Ruten gik som trekantfarernes ind i Beninbugten og gennem korridoren syd for Ækvator ud midt i oceanet, hvor man sejlede næsten stik nord og kom langt vest om Acorerne indtil højden af Newfoundland, hvor kursen blev lagt nordøst over nord om De britiske Øer. Vel sagtens gik også for denne rute udviklingen i retning af senere at gå gennem Kanalen; i hvert fald valgte chaluppen »Qvitta« denne vej 1773⁵⁵.

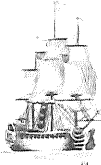
At ruten direkte hjem fra Guinea til Danmark næsten aldrig benyttes hænger sammen med, at man ikke kunne regne med at spare nævneværdig tid i forhold til ruten via Caraibien. Da Vestindisk-guineisk Kompagnis direktører i 1727 drøftede spørgsmålet, fastslog de, at der »ville være en 4 ugers forskel i sejladsen i det aller højeste«-foruden tiden på St. Thomas. Ruten gik nemlig alligevel blot et par hundrede mile øst om Antillerne⁵⁶.

Naturligvis var det også på tale at lade Asiatisk Kompagnis skibe fra Ostindien gå hjem via Guinea. Herved ville man undgå først at transportere varerne helt til Danmark og derfra reeksportere dem til Afrika. På baron von Söhlenthals tilsyneladende både billige og forsyningssikrende forslag svarede man imidlertid, at dette ikke kunne lade sig realisere, da Asiatisk Kompagni ikke ville kunne risikere sine skibe på Guldkysten, hvorfra man ikke uden videre kunne returnere til Europa⁵⁷. Atter ser vi, hvordan de naturbestemte ruter over verdenshavene ikke lod sig ændre efter handelens og økonomiens ønsker.

En supplerende gruppe af skibe, hvis rejser kan kortlægges minutiøst, udgør de orlogsmænd, som staten sendte ud for at konvojere eller som stationsskibe i kolonierne beskytte dansk-norske handelsinteresser under verdenskrigene 1756-1763 og 1778-1783 og 1793-1815. I det store og hele forløb krigsskibenes sejlads ad ganske samme ruter, som de fritsejlende koffardimænd benyttede. Dog betød ufredstiderne, at konvojerne relativt sent vedblev at sejle nord om England for at undgå det udsatte farvand mellem Storbritannien og Frankrig, hvor det ydermere var ekstra vanskeligt at holde sammen på en konvoj.

De undersøgte konvojer var af ganske varierende størrelse: lige fra »Møen« der afsejlede fra Dansk Vestindien 10. september 1759 med ni skibe, som endda nåede samlet til Norge, til »Thetis« der gik fra St.

Seer Canon-
Skud.



Naar Escadren skal gjøre mere Sejl, dog saa, At gjøre mere at den rætter sig efter den en Chef Com-
manderende, da lader han fyre ser Canon-Skud; hvorpaa Enhver haver at sætte mere Sejl til.

20. Post.

Trende Fyrer i
Stor Vantet,
een over den
anden, og eet
Canon-Skud.



Naar den en Chef Commanderende vil, At mindste
at Escadren skal mindste Sejl; Da giver Sejl.
han det tilskjende med trende Fyrer i Stor Vantet,
een over den anden, og lader derhos fyre eet Canon-
Skud; Da Alle have at mindste Sejl, tilligemed
den en Chef Commanderende.

21. Post.

Een Fyr paa
Flag-Stoffen,
og een paa Me-
fians Naaren, af
et particulaire
Skib.



Bliver noget Skib fremmede Sejlere vaer, sætte At der for-
han een Fyr paa Flag-Stoffen, og een under nemmes frem-
Mefians Naaren: Hvorpaa, naar den en Chef mede Sejlere.
Commanderende svarer ham med samme Sig-
nal, han haver at hidse og stryge den Fyr, under
Mefians Naaren, eensgang for hver Sejlere, han
haver seet.

Skulde han fornemme, at de Skibe, han blev
vaer, vare Orlogs-Mænd, da adværger han derom
med eet Canon-Skud.

22. Post.

Toende Fyrer,
een over den
anden, udi
Fosse Vantet,
een paa Boug-
Sprydet, og ni
Canon-Skud.



Naar den en Chef Commanderende At ankre.
vil give tilskjende, at Escadren skal ankre,
sætter han toende Fyrer, een over den anden, udi
Fosse Vantet, og een paa Boug-Sprydet, hvor-
ved fyres ni Canon-Skud.

De andre Skibe sætte alle een Fyr paa Cam-
pagnen, og een paa Boug-Sprydet.

Naar den en Chef Commanderende
under dette Signal lader eet Canon-Skud affyre,
giver han derved tilskjende, at han lader Ankeret
falde. Hvorpaa alle Skibene ankre, og ligesom de
ere komne til Ankers, indtages deres extraordi-
naire Fyrer.

23. Post.

Toende Fyrer
udi Kryds
Stange Van-
tet, den ene
over den anden



Naar den en Chef Commanderende vil At fæsteje.
at Escadren skal fæsteje, sætter han toen-
de Fyrer udi Kryds Stange Vantet, den ene over
den anden.

Under sejlads i konvoj kommunikerede man om dagen ved hjælp af signalflag, om natten ved blandt andre de her indtegnede blussignaler. og i tåge ved serier af kanonskud. I 1759, hvorfra signalbogen stammer, anvendte man 96 forskellige dagsignaler. Et af de oftest benyttede var et hvidt flag med en vandret rød stribe hejst i fortoppen: dette angav, at konvojen skulle slutte tættere sammen. - Rigsarkivet, Søetaten. Admiralitetets signalbøger.

When sailing in convoy ships communicated by signal flags in daylight, by night by means of flares some of which are illustrated here, and during fog by a series of cannon shots. In 1759, the date of this signal book, ninety six different day signals were in use. One of the most frequent was a white flag with horizontal red stripe displayed at the foretop, which indicated that the convoy should close up.

Thomas i juli 1800 kun med den lille »Iresine«⁵⁸. Nødvendigheden af beskyttelse kan belyses ved, at alene englænderne opbragte knap 150 dansk-norske skibe 1756-1763 samt 876 under krigen 1793-1801; af disse var en ukendt men pæn stor andel vestindiefarere. Hertil kom at også Frankrig anholdt neutrale skibe, vist nok endnu flere danske end England⁵⁹.

Når de hjemvendende skibe endelig havde Kronborg om styrbord, kunne deres oplevelser således have været ganske forskellige. Men bortset fra små afvigelser lå i hvert fald ruterne over oceanet næsten fast gennem hele den omhandlede periode fra 1670'erne til slutningen af den florissante epoke i 1807.

IV - Sejltider

Dette afsnit omhandler dels fartøjernes afsejlingstidspunkter fra Danmark, dels sejladsernes og udeopholdenes varigheder, samt endelig hjemkomsttidspunkterne.

Fremstillingen heraf bygger for perioden 1671-1754 hovedsagelig på papirer i Vestindisk-guineisk Kompagnis arkiv⁶⁰. Årene 1747-1807 er til dels beskrevet ud fra oplysninger i de algierske søpasprotokoller og i slavekasseregnskaberne⁶¹. Over hele undersøgelsesperioden spænder de imponerende øresundstoldregnskaber, og desuden er anvendt sejladsdata fra forskelligt trykt materiale.

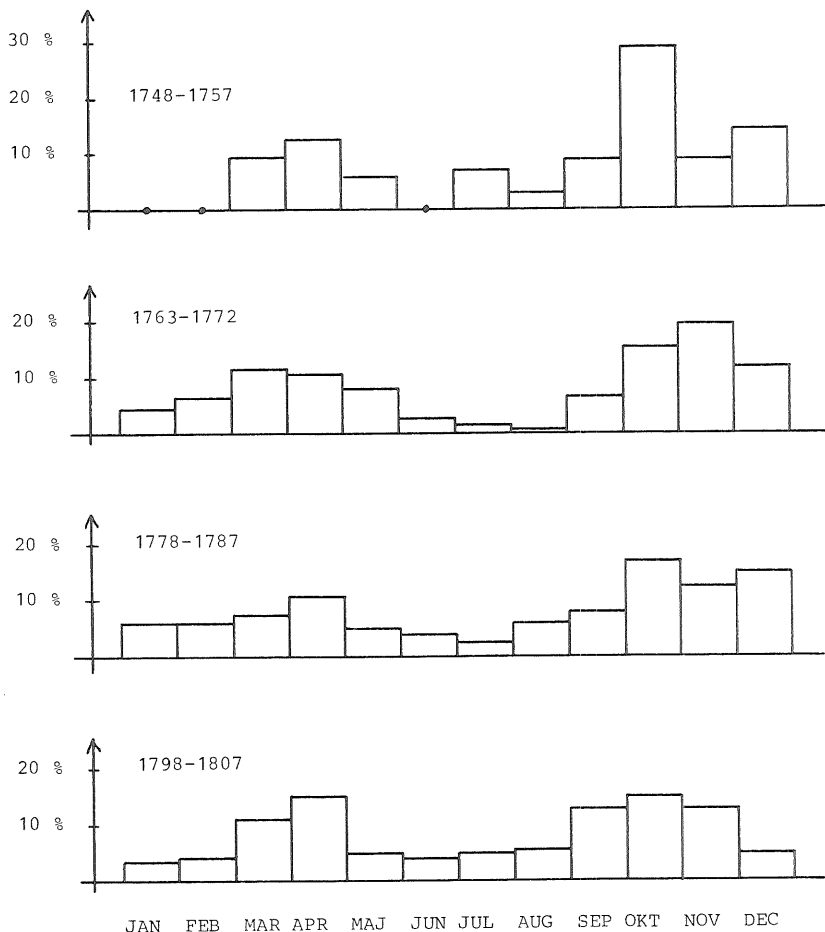
Som følge af de forskelligartede kildegrundlag må vi i det følgende være opmærksomme på, at småafvigelser for eksempel i forholdene før og efter midten af århundredet meget vel netop kan skyldes forskelle i kildematerialet.

For en række detaljerede eksempler på sejltider henvises en gang for alle til bilaget.

Afsejlingerne fra Øresund før 1754 faldt i to markante grupper: en om vinteren plus en om foråret eller sommeren. Af de 140 togter med kendt afsejlingsdato direkte herfra til Vestindien afgik flest i månederne oktober-december (44%) og næsten lige så mange i april-juni (31%). Af 84 fartøjer destinerede til Guinea afgik hovedparten i juli og august (30%) samt november og december (26%). Dette billede holdt sig næsten uforandret gennem firsårsperioden.

Dette passer godt sammen med bogholder Peter Mariagers oplysning om, at kompagniet sædvanligvis udsendte skibe såvel i efteråret som i foråret⁶². Specielt for guineatogternes vedkommende mente en række kompagniembedsmænd i 1727, at et skibs »avantagie af at afsejle i juni maaned bestaar derudi, at travattiden ved ankomsten til

*Fordeling af afsejlinger fra Øresund
direkte til Vestindien*



Guinea alt er forbi«, medens fordelen ved at afgå om vinteren var, at skibet så kunne være færdigekspederet i Afrika, inden stormperioden satte ind i marts⁶³.

For skibe destinerede direkte fra Danmark til Vestindien var det ideelle, at de afsejlede ved vintertide og senest i februar. På denne måde ankom de for det første til øerne i høstudskebningsmånederne,

RAKSON og Spise-Dart/

Svor efter skal spises paa de Kongl. Oktroyerede
Danste Westindiske & Guineiske Compagnies Skibe.

En Mandts Kost Ugentlig :

Et halvt pund Fiesk
Et halvt pund Kied
Et og Et halvt pund tør Fisk
Et Pund Smør
En og tre ottende Driingskar Bryn
Et halvt Driingskar Eter
Fire Pund Hart Vred
Et Pund blødt Vred i de første 4 a 6 Uger
En halvt porter Brændevin
En Lende Dill til Mandts for hele Rejsen
En vor Vand dahlia naar Dillet stopper
Af Dile/ Dill Eddike/ og Eddike/ som icke er nogen
preparat Epise/ spises efter Slibes-Naadets god-
findende.

Under-Stor-Mandene og Under-Varbererne herbaads Mand/ Constabel /
Kof / Vetteier/ og hvis Assistent/ som bliver Transporteret udi Vantet /
og spiser i Hotten og hos Vetteieren/ gives en og en halvt Ration/ af Fiesk/
Kied Smør og Brændevin/ og naar nogen søg er/ bekommer hand inact
kandts/ men da gives Vred og Dikke/ efter Slibes-Naadets Ordre og God-
findende.

Udi Gohetten skal spises efter Menage og Villighed/ efter Opperhovedet eller
Slibes-Naadets Godfindende.

Naar Skibet her paa Reeden/ eller udi Sundet for Afslutning er beliggende/ no-
der en Person til Forskrifning halvanden Pund salt Kied/ 2de gang en U-
gen/ nemli. engang om Endbaagen/ og end anden gang om Dnsbaagen/
enferende et Pund Smør/ et pund blødt Vred/ 2de Porter Slibes-Dill om
Dagen/ ligledes og derforuden til Gohetten/ et Lam/ eller Saar/ og op
videre.

Actum Kiøbenhavn. den 17de Decbr 1763.



Spisereglement for menige ombord på vestindiefareren »Grevinden af Laurvigen« i 1763. På slavehalerne fik de sorte præcis samme rationer af flæsk og brændevin, og i det hele taget var der ikke afgørende forskel på forplejningen for matroser og slaver; det gjaldt jo om at holde så mange som overhovedet muligt i live. Derimod fik underofficerer tilmålt halvanden portion, og kaptajn, overstyrmand med flere fik dobbelte rationer af flæsk, kød, smør og brændevin. - Rigsarkivet, VgK 205.

Messing regulations for the crew aboard a West Indiaman, the »Grevinden af Laurvigen«, in 1763. On slaveships the blacks got exactly the same amount of salt pork and liquor as the crew and in general there was little difference between their rations. The important thing was to keep as many alive as possible. The petty officers received one and a half, and the captain, mate and a few others double, rations of salt pork, meat, butter and liquor.

for det andet undgik de orkantiden derovre, og for det tredje kunne de atter nå København, inden den farligste vinter satte ind⁶⁴. Efterhånden slækkede kompagniet dog noget på sin ideale fordring, og i 1751, hvor Pieter de Wint foreslog at lade et fartøj befragte og afgå fra hovedstaden til St. Croix i maj måned, fastslog den søfartskyndige direktør Jesper Reichardt, at Vestindisk-guineisk Kompagni kun burde afsende skibe i marts eller senest primo april samt om efteråret i september eller begyndelsen af oktober⁶⁵.

Efter 1747 fordeler pasekspeditionerne sig som vist i vedstående diagram for udvalgte tiårsperioder. Atter er stabiliteten meget udtalt - også inden for det enkelte år - med forårs- og vinterkoncentration. Selv om der ses en svag tendens til at sprede afsejlingerne over hele året, således at frekvensspredningen 1748-1807 falder jævnt fra 29 til 11½ procentpoints.

Dog må vi huske på, at de algierske søpasprotokoller kun oplyser datoerne for passenes udstedelse i Kommercekollegiet i København og deres tilbagelevering samme steds efter endt rejse. Tidsafstanden mellem pasudstedelse og afsejling fra Øresund var i gennemsnit omkring 3 uger, hvorimod der gik cirka 1 uge fra et københavnerskibs hjemkomst til pasafleveringen⁶⁶. En kontrol ved hjælp af sundtoldregnskaberne oplysninger i årene 1772-1778 og 1784-1795 viser da også temmelig nøje overensstemmelse med det allerede skitserede billede.

Mellem 1671 og 1754 anvendte 35 skibe i gennemsnit 156 døgn på rejsen fra Danmark til hovedfortet Christiansborg i Guinea. Dette tal lå fast igennem hele perioden, og spredningen omkring snittet var meget ringe, bortset naturligvis fra enkelte havarister. Forholdet illustreres tillige ved Guineisk Kompagnis femten slavetogter i bilaget. 1766-1776 var dette selskabs kaptajner i snit 136 døgn om at nå frem; men som vist sejlede de inden da som regel 4 uger langs ovenkysten. Dette sidste er muligvis forklaringen på, at de danske skibes sejltider fra Europa til Guinea lå noget højere end de store slavenationers⁶⁷.

For at få slavetogterne afviklede så hurtigt som muligt indførte Vestindisk-guineisk Kompagni i 1702 pengepræmier for navigationsofficererne under visse omstændigheder. Hvis skibet nåede fra Sundet til Christiansborg på under henholdsvis 12 uger, 10 uger eller 2 måneder, fik kaptajn og styrmænd til deling 30, 50 eller 100 rigsdaler. Indtil 1747 sejlede imidlertid bare 3 fartøjer (omtrent hvert niende) på præmietider; og i dette år konverteredes hastighedsducøren til en fast løndel. Af Guineisk Kompagnis togter nåede hvert femte til

Christiansborg på de tidligere præmietider. Herefter gik man i stedet over til at give skibsofficererne en vis procentdel af værdien af slavernes og sukkerets salgsværdi⁶⁸.

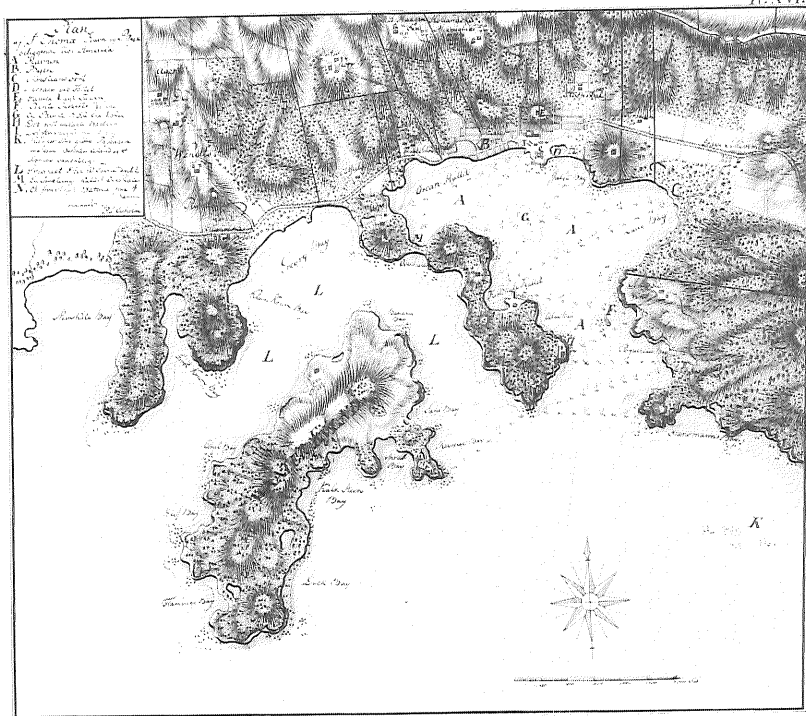
Opholdet ved det danske fort i Afrika varierede kraftigt med handelskonjunkturerne. Var slaveudbudet rigeligt, lå man kort tid ved fæstningen, lige som når der ingen slaver var at få, og danskerne derfor måtte handle langs andre kyststrækninger. Til andre tider lykkedes det langt om længe at få tilfredsstillende last ved Christiansborg. Som regel angav kaptajnens instruks dog en maksimal ventetid ved det danske fort, således i 1747 på 8-9 uger ud af 2-3 måneder ved kysten i det hele taget⁶⁹. Før 1754 varierede opholdene ved fortet fra 3 uger til 1 år; Guineisk Kompagnis skibe lå der i gennemsnit 6 måneder - eller nogenlunde som tidens andre europæiske fartøjer⁷⁰.

Typisk ankom Vestindisk-guineisk Kompagnis kaptajner i december-marts og afsejlede i marts-maj. Altså opholdt de sig der netop uden for de omtalte regn- og stormperioder.

Den såkaldte mellempassage fra Guinea til Vestindien med den værdifulde slavelast ombord blev ofte afbrudt af opankring ved Sao Tomé eller Isle de Prince, hvor man forudså et ophold af 1½-3 ugers varighed⁷¹. Præmietiderne for sejladsen fra Afrika til Caribien var på under 4 måneder, 19 uger og 22 uger⁷², sandsynligvis regnet fra ankring ud for Christiansborg til ankomst til dansk havn i Amerika. Af 15 togter mellem 1702 og 1747 sejlede 4 til den store ducør og 1 til den mindste. Ingen af bilagets togter fra Guineisk Kompagni ville have fået præmie; thi disse brugte typisk 3½ måned alene til overfarten - til forskel fra det ældre kompagnis knap 3 måneder. Som antydning dog temmelig lang tid til overhovedet at nå korridoren syd for Ækvator.

Sejladserne direkte fra Europa til Caribien blev naturligvis gennemførte meget hurtigere, endda hurtigere end rejsen fra Danmark til fort Christiansborg. De gunstige vind- og strømforhold på ruten tværs over Atlanten betød, at udturene for Vestindisk-guineisk Kompagnis fartøjer stedse varede godt 100 døgn. En sejlads som i årene 1772-1778 kunne reduceres til 81 døgn i snit for de 137 fartøjer, der figurerer både i sundtoldregnskaber og lokale vestindiske havnelister.

Der var dog en ret udpræget sæsonbestemt forskel på sejladserne. De fartøjer, der afsejlede fra Danmark i sommerhalvåret fra marts til august, havde relativt travlt og anvendte kun 50-60 døgn til udturen. Medens de, som afgik i det sene efterår eller om vinteren, brugte næ-



Kort over St. Thomas havn, tegnet af P.L. Oxholm omkring 1779. I den medfølgende rapport forklarede han: »Havnen...er stor og dyb nok, endog for de sværeste krigsskibe; den er temmelig ren for skær...Omtrent i midten af havnen ligger en sandbanke [G] 17 til 18 fod under vandet, paa hvilken store købmandsskibe somme tider rage, naar de er ladte; men det er af liden farlighed, da de ved floden [højvande] kommer af igen...Skibene ligger derfor stedse til ankers, hvor ankrene er nedtegnede«. Rigsarkivet, Kort- og tegningssamlingen, Rentekammeret 337.327.

Map of the harbour at St. Thomas, drawn by P.L. Oxholm about 1779. In his accompanying report he writes: »The harbour...is large and deep enough for even the biggest man-of-war: it is practically clear of rocks. Almost in the middle of the harbour there is a sandbank [G], seventeen or eighteen feet under the surface, on which big merchantmen sometimes run aground when they are laden, but there is little danger as they come off at the next high tide...Ships always lie at anchor, therefore, where an anchor is shown on the map«.

sten dobbelt så lang tid til rejsen⁷³; thi dels var vejret hårdere, og dels kunne man under ingen omstændigheder nå at returnere med last inden for samme sejsæson.

To hundrede år senere regnede man med normale udrejsetider på cirka 45 døgn⁷⁴. Men i 1770'erne tilfalder rekorden kaptajn Hans Petersen Klein fra København, som stod Sundet ud 27. oktober 1776 og ankrede ved Frederikssted på St. Croix allerede 9. december, altså 43 døgn senere. Hans skib »Aletta« var typisk for de københavnske vestindiefarere: drægtigheden var på 96½ kommerceløst, og det havde 18 mand ombord. Ydermere hørte både reder og skipper til de allermest sagkyndige og erfarne i denne fart. Lars Madsen var en af dem, der udrustede flest vestindietogter, ialt 77 i årene fra 1763 til 1781, og Hans Petersen Klein gennemførte 18 heraf⁷⁵. Madsen havde i øvrigt selv sejlet som skibsfører og besad (som senere omtalt) i 1752 tidsrekorden for gennemførelsen af et helt vestindietogt.

Allerhurtigst gik det dog for Vestindisk Handelsselskabs nyerehvervede »Lucie Emerentze« på dettes første rejse i 1783 fra Plymouth til St. Thomas, hvorfra kaptajn Svend Jensen begejstret tilskrev sin direktion hjemme i København. »Jeg kan med fornøjelse lade Dem vide, at jeg er lykkelig og vel arriveret til St. Thomas den 30. december og har haft en meget lykkelig rejse i 29 dage. Skibet sejler saa vel, at jeg har ingen set, som kan følge os. Skibet har sejlet 10 til 11 mil i vagten [godt 10 knob], hvilket er meget for et skib at sejle; og er et forskrækkeligt galant skib tillige med. Saa jeg kan ikke nok som rose det«. I størrelse og bemanning lignede »Lucie Emerentze« ganske »Aletta«⁷⁶. Hurtigere end på 1 måned har det næppe været muligt at komme fra Danmark til Vestindien, da selv større sejlskibes tophastigheder lå lige over 10 knob i det attende århundrede⁷⁷.

Havneopholdet i Dansk Vestindien var af nogenlunde samme varighed for direkte rejser og for slavetogter. Begge kategorier havde en ladning at losse og en ny at laste, inden turen atter gik hjemad. Fra 1670'erne til 1750'erne skete dog en markant udvikling i retning af kortere ophold i Caraibien: gennemsnitlig mindskedes opholdene fra næsten 200 til knap 100 døgn for de ialt 44 skibe, hvis ankomst- og afsejlingsdatoer er kendte. Også for visse år i 1770'erne kan dette forhold belyses for St. Croix' vedkommende⁷⁸.

Ophold i Dansk Vestindien:

ankomst	1765 feb.-jul.	7 skibe à gnst.	77 døgn
	1772 feb.-jul.	20	56
	1773 jan.-maj.	21	105
	1774 jan.-maj.	13	144
	1776 jan.-jul.	36	67
	1777 feb.-jul.	35	78
	1778 jan.-aug.	27	83

overliggere	1772/73	8 skibe à gnst.	194 døgn
	1775/1776	6	169
	1776/1777	13	191
	1777/1778	14	260
ikke overliggere ialt		159 skibe à gnst.	83 døgn
overliggere ialt		41 skibe à gnst.	212 døgn

Tabellens togter falder i to helt forskellige kategorier: dem der måtte ligge vinteren over i vestindisk havn, og dem som straks lastede og vendte hjem. Ankomsttidspunktet var afgørende for, om man faldt i den ene eller anden gruppe. For nåede et skib øerne i perioden fra januar til juli, eventuelt august, kunne det nå at indtage sukkerladning og afsejle inden orkantiden. Sukkerrørene blev høstede i februar eller marts, og råsuikeret var parat til udskibning nogle måneder senere. Modsat indtrådte den officielle orkantiid 25. juli, så intervallet var ret kort⁷⁹. Hvis ikke man blev færdig i tide, måtte fartøjet aftakles og vente på roligere vindforhold eller ny høst. I årene 1772-1778 udklaredes de sidste skibe fra St. Croix hvert år i månederne august og september. Der var en udpræget tendens til, at jo nærmere på denne frist skibene ankom, desto hastigere fik de deres returladning indenbords og kom afsted igen. De mest almindelige afsejlingsmåneder århundredet igennem var juni og juli.

Medens man ikke kunne ændre ret meget ved de helt naturbundne sejltider over oceanet, lå det trods alt anderledes med havneopholdet i Dansk Vestindien. I Vestindisk-guineisk Kompagnis befragtningskontrakter med private redere aftalte man et maksimalt ophold på 59 døgn; senere mente Generaltoldkammeret, at 4-5 uger måtte være højden for paketbåden⁸⁰. Disse tal gjaldt utvivlsomt alene for ikke overvintrende, og de afspejler det videre spillerum, som efterhånden opnåedes.

Et standende stridsemne mellem kompagniherrer eller reder i København og udsendt handelsmand var, hvor hastigt fartøjerne med rimelighed kunne forventes at blive returlastede. Skønt for eksempel havneopholdet på øerne gav mulighed for at vedligeholde og reparere fartøjerne, indebar et langt ophold en række ulemper: skibsskrogene tog betydelig skade af orme i tropehavet, omkostningerne blandt andet til mandskabets underhold voksede, fartøjet ankom til risikable hjemlige farvande i den farlige vinter, og hertil kom den investerede kapital forøgede omslagstid.⁸¹

Et tilsvarende godt incitament til at afvikle hjemrejsen så hastigt som muligt var, at sukkeret i lastens egetræsfade kun var halvt raffi-

Seilferdige Skippere.

Capitain Pet. H. Løve agter med første aabne Bunde med Skibet 3 Søstre at affeile til Christianstæd paa St. Croix, hvorhen han medtager Fragtgoods. Vedkommende vilde behage at henvende dem til Skibet ved Østerløkke Compagnie beliggende, eller til Mægler N. Schiøtt.

Capt. Peter H. Dahl, førende Skibet Bernhardine, agter med første aabne Bunde al affeile herfra til St. Croix, hvorhen han medtager Fragtgoods og Passagerer. Vedkommende vilde behageligen melde sig til Skibet ved Lødboden beliggende, eller til Mægler N. Schiøtt.

Skpr. Johnsen, førende Skippen 2 Søstre kaldet, agter med første aabne Bunde at affeile herfra til Arendal, Lange-land, Østerrisøe, Kragerøe, Øresund, Lillesand og Christians-land, hvorhen han medtager Fragtgoods; Vedkommende vilde behageligen henvende dem til Skibet, ved Lødbøoen beliggende, eller til Mægler N. Schiøtt.

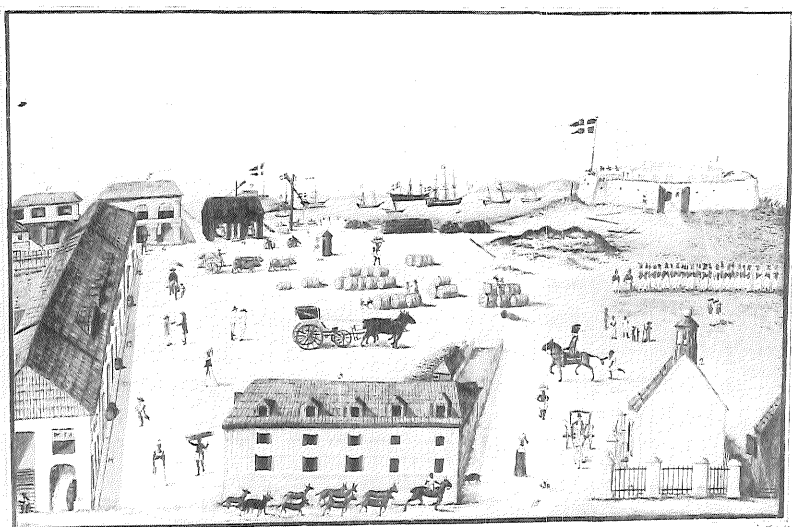
Skibsleilighed til Hæren og Drammen, som med første aabne Bunde agter at affeile, anvises i Nyhavn No. 9. Skibsleilighed til Christiania anvises af Mægler N. Schiøtt.

Dagbladsannoncer gjorde ofte opmærksom på sejlklare skibe, som var parate til at bringe såvel gods som passagerer fra København til Vestindien. De to nævnte fartøjer er henholdsvis Frederic de Conincks »De tre Søstre« og J.J. Frølichs »Bernhardine«. Som følge af den ualmindelig hårde isvinter 1794-1795 kom skibene først afsted en måned efter annoncens indrykning. - Universitetsbibliotekets 1. afdeling, Kongelig alleens Privilegerede Kiøbenhavns Adresse-Contoires Efterretninger 27. marts 1795.

Newspaper advertisements often announced the departure of ships which would carry goods and passengers from Copenhagen to the West Indies. The two here are Frederic de Coninck's »De tre Søstre« and J.J. Frølich's the »Bernhardine«, though due to the unusually severe winter of 1794-95 they did not leave until a month after the advertised date.

neret. Dette såkaldte muscovadosukker var en klæbrig brun substans, hvoraf en femtedel nemt kunne lække ud undervejs hjem. Lugten ombord kunne derfor blive temmelig kvalm, og passagerer klagede over, at der over alt afsattes et blyagtigt lag, som smittede af på ens tøj⁸².

Hjemrejsen til Europa var identisk for trekantfarere og direkte



Havnepladsen i Christianssted på St. Croix, tegnet af H.G. Beenfeldt i 1815. Fortet Christiansværn dominerer det travle udskibningssted, hvor sukkerfadene ligger parate sammen med tømmer. Midt i forgrunden er Proviantgården, hvor slaveauktionerne oftest fandt sted, bag denne ses det lille toldkontor, og ved selve kajen findes butik, vejrbod, kran og slæbested. Ude i Bassinet ligger skibene for anker; en enkelt europafarer er delvis aftaklet og har åbenbart belavet sig på at blive liggende orkantiden over. - Rigsarkivet, Kort- og tegningssamlingen, Rentekammeret 337, 211b.

Christianssted harbour, St. Croix. Drawing by H.G. Beenfeldt, 1815. The fort of Christiansvaern dominates the busy harbour where barrels of sugar and timber are waiting to be loaded. Centre foreground is the victualling yard where slave auctions were held. Behind it the small customs house, and on the quayside a shop, the weighhouse, crane and slipway. Among vessels at anchor in the basin is one from Europe, partly dismantled and obviously staying in port during the hurricane season.

ekspeditioner. Næsten halvdelen af kaptajnerne lettede anker og stævnede hjemefter i juni eller juli, færre i månederne efter.

Indtil midten af det attende århundrede mindskedes varigheden for hjemturen gradvis fra knap 4 måneder til godt 3 måneder for de par snese skibe, hvis sejltider vi kender.

Men også disse gennemsnit reducerede man betydeligt i 1770'erne.

Tabellen viser tiderne for rejsen mellem St. Croix og Helsingør og understreger samtidig det stærke enhedspræg, rejserne bar⁸³.

Varighed af hjemture fra St. Croix til Helsingør:

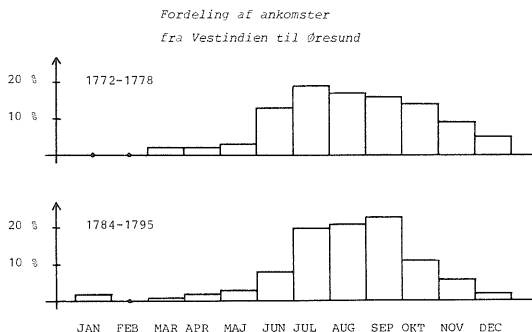
Afsejling	1772 mar.-aug.	22 skibe à gnst.	67 døgn
	1773 apr.-aug.	24	66
	1774 apr.-sep.	28	73
	1775 apr.-sep.	29	62
	1776 feb.-sep.	47	71
	1777 mar.-sep.	21	70
	1778 feb.-sep.	31	70
Ialt		202 skibe à gnst.	69 døgn

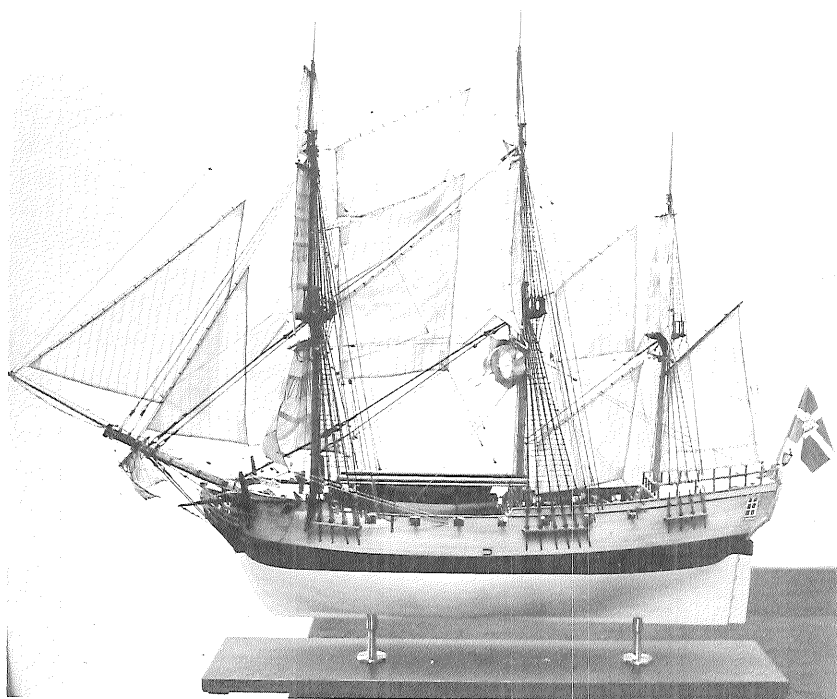
På dette stræk af de lange farter spillede årstidsvariationer ingen afgørende rolle; men som det fremgår, afsejlede skibene overhovedet kun i månederne fra februar til september - og endda kun ganske få i august og september.

Hurtigste hjemtur i disse år var på 40 døgn mellem Christianssted og Kronborg⁸⁴. Som vist i bilaget nåede en række af orlogsmændene efter 1792 dog endnu hastigere hjem; aller hurtigst var fregatten »Iris« med 37 døgn.

En af de hurtigste nederlandske returrejser på denne tid var på 45 døgn med skibet »Haast U Langzaam«; i gennemsnit varede denne nations returrejser 74 døgn, en smule længere end franskmændenes. Ved sejskibsæraens slutning omkring århundredskiftet regnede man med hjemture af 35-45 døgn varighed⁸⁵.

I Vestindisk-guineisk Kompagnis tid stod de returnerende langfartere oftest Øresund ind i juni eller juli. Men i det hele taget kunne månederne fra maj til oktober fremvise en del hjemvendende skibe. Næsten samme mønster genfinder vi i øresundstoldregnskaberne for senere perioder. Dette er anskueliggjort i det vedføjede diagram, som dækker henholdsvis 280 og 388 returskibe i de to perioder.





Det bevåbnede fregatskib »Frederiksdal« var som så mange andre vestindiefarere bygget i Flensborg 1780-1782. Reder var først det meget store københavnske handelshus van Hemert, personificeret ved halvbrødrene Pieter van Hemert og Gysbert Behagen. Begge tilhørte det indflydelsesrige patriciat omkring den tyske reformerte kirke. Senere sejlede fartøjet for kaptajnløjtnant Diderich von Holstein, der var Behagens svigersøn. På dette handelstogt, der er omtalt i bilaget, fungerede »Frederiksdal« samtidig som øvelsesskib for seks af orlogsflådens løjtnanter samt nogle kadetter. Både 1794 og 1795 gjorde skibet vestindietogter med von Holsteins svoger generaladjutant Thøger Abo som reder. Herefter gik det i norgesfart, og efter Abos fallit solgtes det til Norge 1799. - Handels- og Søfartsmuseet, nybygget model.

The »Frederiksdal«, an armed frigate, which like many West Indiamen was built in Flensborg, 1780-82. Its first owner was the very big Copenhagen commercial firm of van Hemert, headed by two half brothers Pieter van Hemert and Gysbert Behagen. They belonged to the influential patrician set centred round the German reformed church. Later the ship passed into the possession of lieutenant commander Diderich von Holstein, who was Behagen's son-in-law. On the trading voyage mentioned in the article the »Frederiksdal« also functioned as a training ship for six naval lieutenants and a number of cadets. In 1794 and 1795 the vessel made voyages to the West Indies for another owner, von Holstein's brother-in-law Thøger Abo, adjutant general. Thereafter it sailed between Denmark and Norway until it was sold to Norway in 1799 after Abo's bankruptcy.

Med Kronborg om styrbord regnedes togterne for afsluttede. I første halvdel af det attende århundrede var der præmie på 200 rigsdaler til deling mellem kaptajn, overstyrmand og styrmænd på de skibe, som fuldendte togter direkte fra Sundet til Dansk Vestindien og retur på under 1/2 år⁸⁶. Imidlertid lykkedes det kun at få gennemført 2 rejser så hurtigt (ud af 102 med kendte rejsetider 1674-1754). Rekorden tilfaldt kaptajn Lars Madsen på »Enigheden«, der 28. august 1752 ankom til Helsingør efter at være udsejlet mod St. Croix 151 døgn forinden. Fartøjet var på 60 kommercelæster og tilhørte Peter Casse i hovedstaden, men var befragtet for kompagniets regning⁸⁷.

I det syttende århundredes slutning var skibene gerne borte på de direkte togter omkring et års tid, medens gennemsnittet i perioden 1723-1754 lå helt fast på 10 måneder, fordelt ligeligt mellem udtur, ophold i Caribien og hjemtur. Siden tiltog varighederne dog atter, vel nok som følge af, at man oftere anløb fremmede havne for at drive handel. Af slavekasseregnskaberne fremgår, at 19 skibe hjemkomne 1755-1757 i gennemsnit havde haft besætningerne forhyrede i 10,2 måneder, 72 fatøjer i 1769-1771 i snit 11,3 måneder og 108 vestindiefarere 1784-1786 i 12,5 måneder. I litteraturen vedrørende nederlandsk, engelsk og fransk direkte vestindiesejlads nævnes over alt tilsvarende varigheder på 1 år eller lidt mindre. Langt ind i det nittende århundrede regnede man med, at skibe i regelmæssig vestindiefart kun kunne nå at gennemføre eet togt om året⁸⁸.

Flittigste vestindiekaptajner var

1772-1778:

Morten Hermansen Rønne af København

Sundet ud	Sundet ind	borte	hjemme	ankomst	afsejling
				Vestindien	Vestindien
13.04.1772	20.09.1772	160 døgn		04.06.1772	18.07.1772
08.11.1772	15.09.1773	311	49 døgn	15.02.1773	25.07.1773
11.12.1773	07.10.1774	300	87	?	29.07.1774
19.02.1775	15.08.1775	177	135	?	27.06.1775
02.12.1775	28.07.1776	238	109	06.04.1776	30.05.1776
15.11.1776	13.08.1777	271	110	?	?
28.12.1777	15.08.1778	230	137	23.03.1778	?
12.12.1778			119	?	?
	gnst.	241 døgn	107 døgn		

1784-1795:

Henrik Rasmussen af København

Sundet ud	Sundet ind	borte	hjemme
07.05.1784	12.06.1785	401 døgn	
25.10.1785	05.01.1787	437	134 døgn

03.04.1787	28.09.1787	178	88
11.11.1787	04.10.1788	327	44
04.12.1788	28.09.1789	298	61
07.11.1789	16.09.1790	313	40
20.11.1790	09.09.1791	293	65
13.11.1791	25.08.1792	285	59
24.10.1792	13.06.1793	232	60
06.10.1793	17.06.1794	254	115
	gnst.	302 døgn	74 døgn

En konkret illustration af disse generelle konklusioner giver tabellen, som viser den hyppigst passerende vestindieskipper ifølge sundtoldregnskaberne for hvert af de undersøgte tidsrum, 1772-1778 og 1784-1795.

At netop Morten Hermansen Rønne og Henrik Rasmussen nåede at gennemføre flest togter skyldtes kun i ringe grad, at de sejlede hurtigere end andre. I højere grad spillede det derimod en rolle, at de var aktive i hele undersøgelsesperioden, at de hver gang gik ud og ind gennem Øresund (i stedet for eksempelvis Norge eller Elben), samt at de ikke ind imellem gik til andre destinationer end Vestindien.

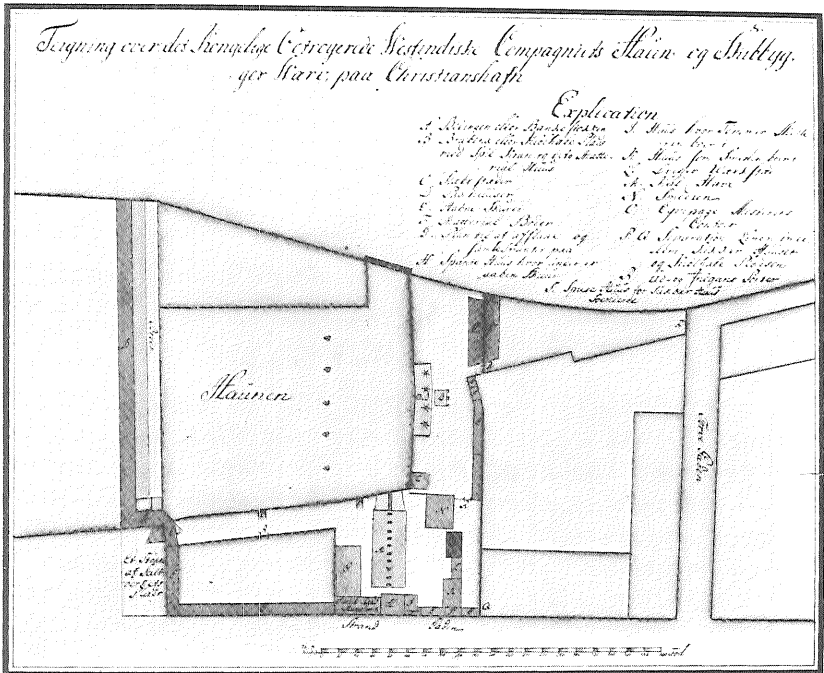
Togterne til Guinea og retur via Jomfruøerne var relativt længe om at finde en fast rutine. Men fra 1720'erne og frem til 1750'erne varede de gerne lige omkring 1½ år ialt. Som vist i bilaget formåede Guineisk Kompagni siden hen ikke at nedbringe varigheden af trekanttogterne; i snit varede disse i perioden fra 1766 til 1776 19 måneder, hvoraf dog ophold i Guinea og Caribien tilsammen udgjorde de 9 måneder.

Tidsforbruget for de andre europæiske slavehandelsnationers togter var nogenlunde tilsvarende, dog med en tendens til at de franske og engelske afvikledes en smule hurtigere end de danske; på nederlandske skibe faldt der endda bøder, såfremt et trekanttog varede mere end 20 måneder⁸⁹.

V - Konklusion

Dansk sejlads på Vestindien og Guinea 1671-1807 foregik inden for uforanderlige naturgivne rammer. Dog indebar epoken en umiskendelig udvikling i retning af hurtigere gennemførte togter, selv om ruterne var næsten uændrede og forblev uændrede i resten af sejlskibenes tid frem til vort eget århundrede.

Som for den ostindiske farts vedkommende afvikledes de første rejser let tøvende og famlende, skønt indkaldte udenlandske eksperter medvirkede - således den nederlandske skipper Arent Hendrich-



Vestindisk-guineisk Kompagnis imponerende anlæg på Christianshavn i 1750. Mellem Torvegade og Strandgade lå kompagnihuset med administrationslokaler for direktion, bogholder og andre embedsmænd; desuden det store sukkerraffinaderi med bolig for de fyre ansatte. Hertil kom havnen med skibsværftet, som blandt andet omfattede bedding, bradbænk til kølhaling, spanteplads og -hus, drejerværksted, smedie og tillige en række boliger for værftets folk. - Rigsarkivet, Hofetatens kongelige resolitioner 1750 nr. 631.

The West Indies and Guinea Company's impressive establishment on Christianshavn in 1750. Their headquarters, between Torvegade and Strandgade, contained administrative offices and counting-house. In addition there were the large sugar refinery and living quarters for the forty people it employed, harbour and shipyard with slipway, careening place, timber yard, turners' workshop, smithy and dwellings for shipyard workers.

sen på Vestindisk-guineisk Kompagnis første togt 1671 med »Den gyldne Krone«⁹⁰. Inden længe oparbejdede danskerne imidlertid selv en rutine og professionalisering, som trådte markant frem allerede i dette første kompagnis tid. Man kunne allerede i 1712 kræve som en rimelig betingelse for at indgå befragtningskontrakt, at der foruden

en erfaren skipper ombord skulle være to dygtige styrmænd, »som før har gjort rejse til St. Thomas«⁹¹.

Hidtil har forskningen hovedsagelig koncentreret sig om kolonihistorien i egentlig forstand. Kun sporadisk har den beskæftiget sig med sejladsene - og da fortrinsvis ved at fremdrage de dramatiske men helt atypiske togter, som gik ad trekanttruten, eller som fejlede på grund af forlis, slaveoprør og piratoverfald.

I modsætning hertil har jeg koncentreret mig om at udfinde det almindelige og typiske for rejserne.

Med hensyn til *forlisfrekvensen* var denne ikke udpræget høj i Vestindisk-guineisk Kompagnis periode (knap 9%), og senere sandsynligvis meget lavere endnu. Det er endvidere værd at bemærke, at de mest risikable farvande i så henseende ikke var de åbne oceaner eller det caraibiske øhav. Før 1754 skete de fleste havarier i Kattegat, Skagerak og Nordsøen; til disse 8 kom 5 forlis i fjerne farvande foruden 5 skibe, der forsvandt sporløst⁹².

Hvad *pirateri* angår, var dette tilsyneladende intet nævneværdigt problem for de dansk-norske fartøjer. Snarere har sørøvere generet vareudvekslingen de caraibiske øer imellem, hvor transporten oftest skete på relativt små fartøjer, og hvor trafikken var tæt. Langfarerne var til forskel herfra ofte udsatte for at blive opbrugte af kapere i krigstider.

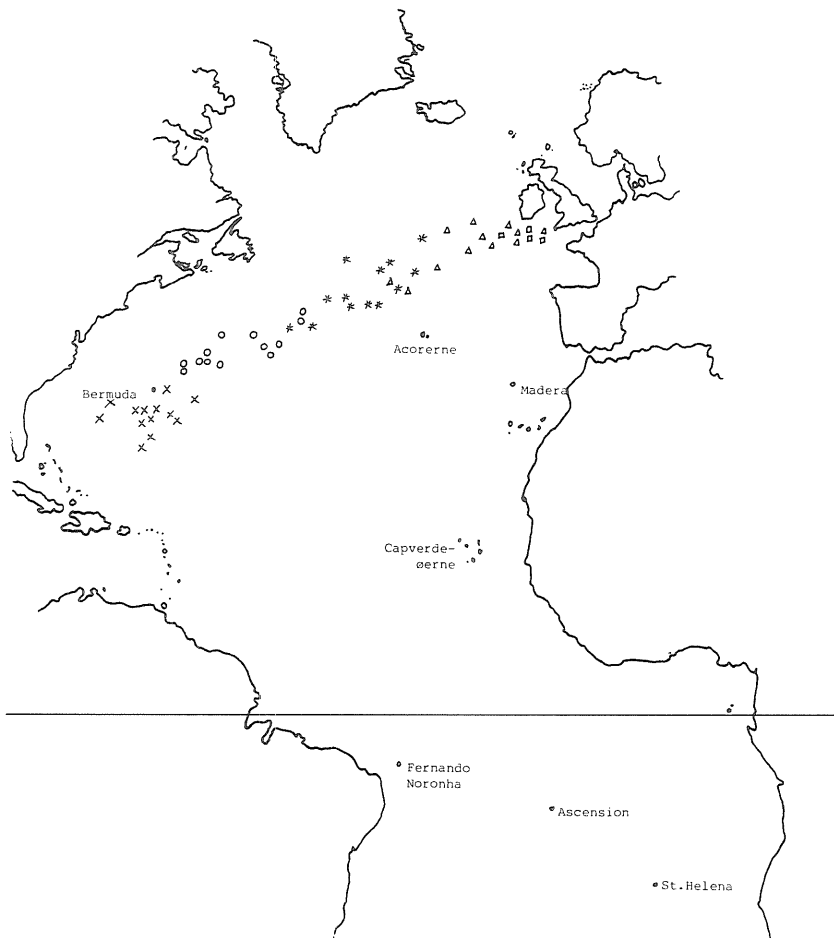
En tredje fejlagtig forestilling beskæftiger sig med *dødeligheden* ombord på skibene. Denne var imidlertid kun høj for de ganske få, som gik i trekantfart. Her var den til gengæld helt oppe på 33% for mandskabet og 17% for slaverne⁹³ - som man helst ville men altså ikke formåede at holde i live.

Endelig må vi gøre op med myten om vestindiesejladsen som værende næsten identisk med *trekantfarten*. For Vestindisk-guineisk Kompagnis epoke spillede slaveskibene ganske vist en markant rolle alene i kraft af deres antal, som omtrent var:

1671-1696	38 togter af ialt	67 er 57%
1697-1733	24 togter af ialt	53 er 45%
1734-1754	25 togter af ialt	109 er 23%

Men i perioden 1747-1807 gik kun cirka 150 skibe eller 4½% ad trekanttruten, medens mindst 3.050 sejlede direkte til Vestindien. Trekantfarerne udgjorde ligeledes kun 5% af den tonnage, som løste algersk søpas til Caraibien; dog var trekantsejlernes andel jævnt faldende fra 8% til bare 3% i løbet af denne tresårsperiode⁹⁴.

Stort set samme fordeling mellem de to rejseruter genfinder vi for



Rejserute for tretten orlogsmænd som uafhængigt af hinanden returnerede fra Vestindien til København i årene 1794-1807. Deres positioner er hver for sig anførte med en uges mellemrum: et kryds efter 1 uges sejlads, en bolle efter 2 uger, en stjerne efter 3 uger, en trekant efter 4 uger og eventuelt en firkant efter 5 ugers sejlads. På denne måde aftegner der sig en præcis landevej, ad hvilken alle sejlede over oceanet - ganske vist med små afvigelser i tidsforbruget.

The route followed by thirteen men-of-war which returned to Copenhagen from the West Indies, independently of one another, between 1794 and 1807. Their positions are indicated at weekly intervals: after one week's voyage by a cross, after two by a circle, after three by a star, after four by a triangle and after five, if necessary, by a square. The result is a definite highway across the ocean followed by all, though with small variations in the time taken.

de andre europæiske landes vedkommende. Foruden de anvendte sejlruiter var også sejltiderne nogenlunde ens for nederlandske, engelske, franske og danske sejlads⁹⁵.

Som tommelfingerregel varede de direkte sejlads^{er} i anden halvdel af det attende århundrede 9 måneder ialt, fordelt ligeligt mellem udtur, ophold i Dansk Vestindien og hjemtur, der altså hver lagde beslag på 3 måneder. De direkte togters varighed var faldet fra omkring 1 år i det syttende århundrede. Trekantfarterne varede gerne 1½ år i alt i Guineisk Kompagnis periode, fordelt på 4 måneders udrejse, 6 måneder i Afrika, 3 måneders overfart derfra til Vestindien, 3 måneder i Amerika og endelig 3 måneders sejlads hjem igen. Dette grove tidsskema havde været gældende for størsteparten af slavetogterne siden 1720'erne⁹⁶.

Denne opnåede rutine indebar fasthed og forudsigelighed i afviklingen af både direkte togter og trekantrejser. Derved udgjorde *professionaliseringen* den nødvendige basis for en helt central gren af dansk handel i den florissante periode frem til 1807 - og dermed for Københavns vigtigste industri, sukkerraffineringen og for landets største eksportartikel, sukker.

Noter

- ¹ F.eks. skulle skibsjournalen fra »Møen« tog 1781-1783 bero i Marinens Bibliotek ifølge Rigsarkivets *folioregistratur 85b5*. Alligevel kan journalen ikke findes.
- ² *Danske Kancelli C 24* 28.02.1674 og 18.09.1674 og 25.09.1674. - Hvor intet andet bemærkes i det følgende, befinder arkivalierne sig i Rigsarkivet.
- ³ Kopi af skibsjournalen i *VgK 191*, heri også en række edelige erklæringer fra skibets mandskab.
- ⁴ F.eks. kaptajn Henrik Colls instruks med »Charlotte Amalie Regina Danica« 30.12.1674 i *VgK 191*.
- ⁵ Ruterne til Asien er beskrevet i *Erik Gøbel: Asiatic Kompagnis kinafarer 1732-1772*. Sejlruiter og sejltider (i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1978) og *Erik Gøbel: The Danish Asiatic Company's Voyages to China 1732-1833* (i *Scandinavian Economic History Review XXVII* 1979). En lang række problemer omhandlede der gælder også for vestindiefarten.
- ⁶ Se om tropehandelskompagnerne *Erik Gøbel: Danske oversøiske handelskompagnier i 17. og 18. århundrede*. En forskningsoversigt (i *Fortid og Nutid XXVIII* 1980) og *Ole Feldbæk: The Organization and Structure of the Danish East India, West India and Guinea Companies in the 17th and 18th Centuries* (i *Leonard Blussé & Femme Gastra (eds.): Companies and Trade (Leiden 1981)*).
- ⁷ Asiatic Kompagni, Vestindisk-guineisk Kompagni (VgK), Guineisk Kompagni (GK) og Vestindisk Handelsselskabs (VHsk) arkiver er fortegnede i *J. O. Bro-Jørgensen & Aage Rasch: Asiatiske, vestindiske og guineiske handelskompagnier (=Vejledende arkivregistraturer XIV) (København 1969)*; Kongelig grønlandske

Handels (KGH) i Rigsarkivets *folioregistratur 140*; Søetatens samling af skibsjournaler (SSJ) i Rigsarkivets *folioregistratur 85b2*.

- ⁸ De lange linier er fortrinsvis trukket på grundlag af *øresundstoldregnskaberne 1671-1747, 1772-1778 og 1784-1795* samt Kommercekollegiets algierske søpasprotokoller 1747-1771 og 1778-1807 (*Kommercekollegiet 195-202 og 1186-1190 og 1850-1853*). I den forbindelse vil jeg gerne takke Erik Oxenbøll for uvurderlig hjælp ved EDB-arbejdet med materialet; se herom *Erik Gøbel & Erik Oxenbøll: EDB og historie* (i 1066. Tidsskrift for historisk Forskning XI 1981) p. 11-27. Desuden tak til Hans Chr. Johansen som beredvilligt har leveret EDB-udskrifter af sundtoldregnskaberne 1784-1795. Endvidere til Svend Erik Green-Pedersen og min far som begge har hjulpet ved afskrivningen af kilderne.
- ⁹ GK 88 12.06.1767; VgK 226: »Beregning ... ang. kanonkrudt paa Grevinden af Laurvigen 1730-1732«.
- ¹⁰ F.eks. GK 6 05.06.1771: § 2 i kaptajn Peder Hansen Birks instruks.
- ¹¹ F.eks. VgK 23 08.06.1719: §2 i kaptajn Frederik Moths instruks; VgK 24 05.04.1730: §2 i kaptajn Jesper Reichardts instruks.
- ¹² Koncept til generalbrev af 25.04.1750 i VgK 213.
- ¹³ VgK 27 31.10.1682: §1 i kaptajn Jan Bloems instruks.
- ¹⁴ VgK 25 21.10.1747: §4 i kaptajn Michel Jacobsen Rønnes instruks; VgK 199 30.11.1722: §1 i kaptajn Jacob Augustinus Basballes instruks.
- ¹⁵ F.eks. VgK 29 10.07.1697: §1 i kaptajn Inne Pietersz' instruks. Se også kompagniets trykte *skibsartikler* af 14.09.1742 §L,1.
- ¹⁶ VgK 27 31.10.1682: §2 i kaptajn Jan Bloems instruks; W.S. *Unger: Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel I. Beknopt overzicht ...* (i *Economisch-Historisch Jaarboek XVI 1956*) p.153-155.
- ¹⁷ *Peter Mariager: Een saavidt mueligt fuldständig Historisk Effterretning Extraheret af Det VestIndiske og Guineiske Compagnies Archiv, Bøger og Protocoller ...* (Ny kgl. Saml., 426a, folio) p.58; *Danske Kancelli C 24: latinsk søpas* af 16.11.1686. Jfr. også *Henri Robert: Les Trafics coloniaux du port de La Rochelle au XVIIIe siècle* (Poitiers 1960) p.114f.
- ¹⁸ VgK 26 25.04.1748: §9 i kaptajn Peter Krogh Collins instruks; *Jacob Henric Schou: Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger ... IV* (København 1822), 9. april 1764 kap.I §6.
- ¹⁹ *Lucy Frances Horsfall: The West Indian Trade* (i C. Northcote Parkinson (ed.): *The Trade Winds. A Study of British Overseas Trade during the French Wars 1793-1815* (London 1948)) p. 183.
- ²⁰ *Aage Rasch: Niels Ryberg 1725-1804. Fra bondedreng til handelsfyrste* (Aarhus 1964) p.134f; VgK 26 31.12.1749: §9 i kaptajn Nicolai Høyers instruks. Jævnfør plakat herom af 09.04.1764 i *Schou: op.cit.IV*.
- ²¹ *KGH skibsjournal for »Prøven«* 04.12.1782-16.02.1783.
- ²² *Generaltoldkammeret I-C-1-b: Vestindisk ekspeditionsprotokol* 16.09.1773.
- ²³ *Rasch: op.cit.* p. 170-175.
- ²⁴ *Generaltoldkammeret I-C-1-b: Vestindisk ekspeditionsprotokol* 05.09.1777.
- ²⁵ F.eks. VgK 27 30.09.1685: § 3 i kaptajn Jørgen Meyers instruks.
- ²⁶ F.eks. VgK 25 26.11.1751: §4 i kaptajn Jørgen Mortensen Grønbergs instruks.
- ²⁷ Således påbudt i kaptajn Henrik Colls instruks i VgK 191 30.12.1674 §§3, 5, 7 og 8.
- ²⁸ VgK 21-29 passim; GK 6 05.06.1771 og 20.11.1771; *Handels- og Kanalkompagniet: Administrationen i København: instruks for handelsassistent Christian Hansen* 30.11.1782. - Jfr. også f.eks. *Elizabeth Donnan* (ed.): *Documents Illustrative of*

- the History of the Slave Trade to America II (Washington 1931) p.366-371; *P. Dieudonné Rinchon*: Pierre-Ignace-Liévin van Alstein, capitaine négrier, Gand 1733-Nantes 1793 (Dakar 1964) p. 239-246; *W.S. Unger*: Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel II. De slavenhandel der Middelburgsche Commercie Compagnie 1732-1808 (i Economisch-Historisch Jaarboek XXVIII 1961) p.119-126; *J. Hudig*: De Scheepvaart op West-Afrika en West-Indië in de Achttiende Eeuw (Amsterdam 1926) p.18-22.
- ²⁹ *Erik Gøbel*: Danish Trade to the West Indies and Guinea 1671-1754 (i Scandinavian Economic History Review XXX 1982); *Ole Justesen*: Kolonierne i Afrika (i Ole Feldbæk & Ole Justesen: Kolonierne i Asien og Afrika (København 1980) p. 342-353.
- ³⁰ *Mariager*: op.cit. p.131.
- ³¹ Se f.eks. litteraturlisterne hos *Justesen*: op.cit. p.465-468 samt hos *Ove Hornby*: Kolonierne i Vestindien (København 1980) p.391-394.
- ³² *John Everaert*: De franse slavenhandel. Organisatie, conjunctuur en sociaal milieu van de driehoekshandel 1763-1793 (Brussel 1978) p.82-85.
- ³³ *GK 99* 23.-27.04.1773.
- ³⁴ *GK 94* og *95* og *113* 10.03.1775.
- ³⁵ *GK 104* og *105* og *121*; *GK 115* 16.-17.02.1774. Se også *GK 118* 20.11.1770.
- ³⁶ *Henning Henningsen*: Trekantfarten (i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1973) p.137; *Hornby*: op.cit. p.74. Tilsvarende gælder internationalt, se f.eks. *Henry A. Gemery & Jan S. Hogendorn* (eds.): The Uncommon Market. Essays on the Economic History of the Atlantic Slave Trade (New York 1979) sidste opslag; se dog *Everaert*: op.cit. p.195f og figur IV.
- ³⁷ *Paul de Løwenørn*: Beretning om en Reise foretaget ... i Aarene 1782 og 1783 med Fregatten Prøven for at undersøge de i Danmark forfærdigede Søe-Længde Uhrer (København 1785) p.57f. Se også skibsjournaler som f.eks. *KGH* skibsjournal for »General Eickstedt« 26.-29.05.1782 eller *VHsk 422* 24.-26.04.1785.
- ³⁸ *Horsfall*: op.cit. p.185f; *Karl Andree*: Geographie des Welthandels I (Stuttgart 1867) p.439.
- ³⁹ *VgK 27* 08.11.1689: §4 i kaptajn Peter Eriksen Helsing instruks; *VgK 27* 31.10.1682: §2 i kaptajn Jan Bloems instruks.
- ⁴⁰ *Georg Nørregaard*: Forliset ved Nicaragua 1710 (i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1948).
- ⁴¹ *Marinens Bibliotek*: skibsjournal for »Christiansborg« 04.03.1756.
- ⁴² *VHsk 528* 06.08.1785: §§1, 6 og 12 i kaptajn William Ballingalls instruks.
- ⁴³ *Johan Lorentz Carstens*: En almindelig Beskrivelse om alle de Danske, Americanske eller West-Indiske Ey-Lande [i 1730'erne], udg. af Herluf Nielsen (i Danske Magazin 8 III 1967-1970) p. 188-194.
- ^{43b} *Generaltoldkammeret IV-C-3-d*: Diverse protokoller revisions- og regnskabsvæsenet vedkommende: visdomsbog mærket med en trekant (1770'erne).
- ⁴⁴ *VgK 21-29* passim. Jfr. også *Generaltoldkammeret IV-B-3-a*: Dokumenter vedkommende pakethåden »St. Croix«s ekspeditioner 1768-1773: §§ 11-12 i kaptajn Cort Gylvis Orms instruks af 05.06.1773.
- ⁴⁵ *Horsfall*: op.cit. p.186f.
- ⁴⁶ *VgK 29* 10.07.1697: §13; *VgK 22* passim, især 16.04.1698: §11. Se også *VgK 208*: kaptajn Boye Henriksen Prats brev hjem fra Mandal 16.02.1745.
- ⁴⁷ *GK 112* 06.09.1772; endvidere f.eks. *VgK 204* »Grevinden af Laurvigen« 03.10.1734.

- ⁴⁸ GK 107 og 108 05.-30.11.1775.
- ⁴⁹ Udtur: f.eks. SSJ 558 03.11.1787; hjemtur: f.eks. GK 94 11.10.1775. Se desuden *Everaert*: op.cit. p.76-78.
- ⁵⁰ *Løwenørn*: op.cit. p.102f og 60.
- ⁵¹ SSJ 689A 31.10.1798.
- ⁵² Se note 21 og 37.
- ⁵³ SSJ 732A 06.-18.09.1799 og 732B: kommandoprotokol p.13f og brevkopi af 20.05.1799; *Søetaten XVI*: kaptajn Peder Schiønning's rapport angående »Bornholm«s vestindiske togt 1779-1781.
- ⁵⁴ SSJ 543 08.08.1780-16.09.1781.
- ⁵⁵ SSJ 4: »Havmanden« 1680-1681; GK 112.
- ⁵⁶ VgK 187 16.10.1727: svar på forespørgsel fra Frederik Holmsted.
- ⁵⁷ VgK 81: Henrik Frederik von Söhlenthals pro memoria og Peter Mariagers svar-koncept 31.05.1749.
- ⁵⁸ SSJ 502 10.09.1759; SSJ 732A 16.07.1800.
- ⁵⁹ Vedrørende de tre krige, se f.eks. *Knud L. Jarnhus*: Dansk-norske prisesager i Public Record Office. Foreløbig beretning om en igangværende undersøgelse (i Arkiv II 1968) og *Viggo Sjøqvist*: Dansk-norske prisesager under krigen 1756-1763 (i Arkiv III 1969); *Ole Feldbæk*: Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783. Studier i regeringens prioritering af politiske og økonomiske interesser (København 1971) især p.50-61 og 114-121; *Axel Linvald*: Kronprins Frederik og hans Regering 1797-1807 (København 1923) p.97-224 og *Jarnhus' lister* fra High Court of Admiralty over opbragte danske skibe 1793-1801 (Rigsarkivets journal 1965 5411-3). - Se tillige *Ole Feldbæk*: Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801. Small Power Policy in a World War (København 1980) p.15-33.
- ⁶⁰ De vigtigste rækker er: VgK 191-216 (dokumenter vedrørende skibsekspeditioner 1671-1754), VgK 298-301 (fakturabøger 1696-1754), VgK 464-471 (lossebøger 1705-1747) samt VgK 304-311 (auktions- og toldregningers kopibøger). Desuden *Danske Kancelli C 24* (vestindiske sager 1671-1699, heri latinske søpas); *Mariager*: op.cit.; *Kay Larsen*: Dansk-vestindiske og -guineiske Personalía og Data I-VIII (1929). Hertil kommer spredte enkeltoplysninger mange andre steder fra.
- ⁶¹ Se note 8. Bemærk lakunen 1772-1777, som er helt lukket ved hjælp af *General-toldkammeret IV-C-2-b*: Søpasprotokol 1771-1773 og dennes fortsættelse i *General-toldkammeret I-C-1-b*: Vestindisk ekspeditionsprotokol 1773-(1777). Tak til Poul Olsen der har gjort mig opmærksom på ekspeditionsprotokollen. *Reviderede regnskaber*: Københavns skipperlavs slavekasseregnskaber 1744-1796.
- ⁶² *Mariager*: op.cit. p.176.
- ⁶³ VgK 187 16.10.1727; *Det Kongel. Danske West-Indiske og Guineiske Compagnies Participanters vedtagene Convention ... 26. September Ao. 1733* (København u.å.) §16.
- ⁶⁴ Se note 63. Bemærk også VgK 15 22.02.1734, hvor direktionen mener, det er for silde at udsende skib i februar.
- ⁶⁵ VgK 20: Peter Mariagers pro memoria af 15.04.1751.
- ⁶⁶ Ifølge stikprøver på 363 togter i årene 1747-1754 og 1784-1787 og 1792-1795, hvor variansen dog er temmelig stor. Jævnfør forordningen af 01. 05.1747 §6 ifølge hvilken pasblanketterne skulle tilbageleveres til den lokale magistrat højst 8 dage efter hjemkomsten (*Schou*: op.cit.). - Om algerske søpasprotokoller som kilde til dansk søfart agter jeg at publicere en artikel i Arkiv 1983.
- ⁶⁷ *Unger*: op.cit. (1961) p.36-38; *Robert Louis Stein*: The French Slave Trade in the

- Eighteenth Century. An Old Regime Business (Madison, Wisc. 1979) p.74; *Gaston-Martin*: Nantes au XVIIIe siècle. L'Ère des négriers 1714-1774 (Paris 1931) p.65.
- ⁶⁸ *VgK 22 01.08.1702*: § 15 i kaptajn Willem Resens instruks; *VgK 20*: Peter Brandorphs pro memoria til direktionen af 19.12.1749; *J.G. Moltkes privatarkiv (5979)* pakke 5: Papirer vedrørende den kongelige guineiske handel 1777-1779; udateret trykt kaptajnsinstruks §§41 og 44 (trykket mangler i Bibliotheca Danica).
- ⁶⁹ *VgK 26 04.11.1747*: §§9 og 10 i kaptajn Jacob Gudes instruks. Se også *VgK 22 09.07.1717*: §3; *VgK 24 24.05.1732*: §10 stk. 9; *GK 6 05.06.1771*: §15.
- ⁷⁰ *Unger*: op.cit. (1961) p.39; *Hudig*: op.cit. p.31-43; *B.K. Drake*: The Liverpool-African Voyage c. 1790-1807. Commercial Problems (i Roger Anstey & P.E.H. Hair (eds.): Liverpool, the African Slave Trade and Abolition. Essays to Illustrate Current Knowledge and Research (Bristol 1976)) p.146; *Gaston-Martin*: op.cit. p.85-87.
- ⁷¹ *VgK 26 04.11.1747*: §9 i kaptajn Jacob Gudes instruks. Se også *VgK 22 01.08.1702*: §39 i kaptajn Willem Resens instruks.
- ⁷² Se note 68.
- ⁷³ *Sundtoldregnskaberne 1772-1778*, sammenholdte med *Vestindiske lokalarkiver*: udtagne sager fra St. Croix guvernement: ud- og indgåede skibe 1767-1779. Desværre er disse vestindiske lister fragmentariske.
- ⁷⁴ *Andree*: op.cit. p.439; *Th.P. Funder*: Vindens Benyttelse (i Bering Liisberg (ed.): Danmarks Søfart og Søhandel II (København 1919)) p.545.
- ⁷⁵ Se note 73. Endvidere *Generaltoldkammeret I-C-1-b*: Vestindisk ekspeditionsprotokol 05.09.1776 nr.240; *Waterskoutens protokol* for København 21.09.1776 (findes i Landsarkivet for Sjælland S57-R1-B1); *algierske søpasprotokoller* passim.
- ⁷⁶ *VHsk 406*: breve af 11.10.1782 og 02.01.1783; *algierske søpasprotokol* 01.09.1781 nr.359.
- ⁷⁷ Se f.eks. *Howard I. Chapelle*: The Search for Speed under Sail 1700-1855 (London 1967) passim.
- ⁷⁸ *Vestindiske lokalarkiver*: udtagne sager fra St. Croix guvernement: ud- og indgåede skibe 1767-1779 (sic).
- ⁷⁹ *Generaltoldkammeret IV-C-3-c*: protokol indeholdende vestindiske og guineiske efterretninger, især kongelige resolutioner 1716-1759: heri pro memoria »Om Vinde« (forfattet efter 1778) p.1; *P.P. Sveistrup*: Bidrag til de tidligere dansk-vestindiske Øers økonomiske Historie med særligt Henblik paa Sukkerproduktion og Sukkerhandel (København 1942) p.3 og 27-35; *Kay Larsen*: Dansk Vestindien 1666-1917 (København 1928) p.9; *Carstens*: op.cit. p.249. - Jfr. tillige helt tilsvarende engelske forhold (*Horsfall*: op.cit. p.183).
- ⁸⁰ *VgK 206*: kontrakt af 13.02.1737 vedrørende »Enigheden« og »Frederikke Amalie« 1738-1739; *VgK 209*: kontrakt vedrørende »Frederikke Amalie« 1745-1746 og »Williamine Galej« 1746-1747; *Generaltoldkammeret IV-B-3-a*: dokumenter vedkommende paketbåden »St. Croix«s ekspedition 1768-1773: §10 i kaptajn Cort Gylvis Orms instruks af 05.06.1773.
- ⁸¹ Blandt mange eksempler kan nævnes *VgK 89 03.09.1698*: brev hjem fra Johan Lorentz §2; *VgK 214 30.09.1751*: brev til Christian Suhm §1; *VgK 888 08.09.1746*: post scriptum til generalbrev hjem fra Guinea. Se endvidere *H. West*: Bidrag til Beskrivelse over Ste. Croix ... (København 1793) p.196.
- ⁸² Beregnet på grundlag af bl.a. *VgK 304 folio 55ff*; *VgK 472*; *J.G. Moltkes privatarkiv (5979)* pakke 14: papirer vedkommende Guineisk Kompagni 1765-1777: om

- returvarer fra Vestindien 1775. Se også *Horsfall*: op.cit. p.168 og 181.
- ⁸³ Se note 73.
- ⁸⁴ *Vestindiske lokalarkiver*: udtagne sager fra St. Croix gouvernement: ud- og indgåede skibe 1767-1779 01.05.1772; *sundtoldregnskaberne* 10.06.1772.
- ⁸⁵ *Unger*: op.cit. (1961) p.85; *Pierre Dardel*: Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIIIe siècle (Paris 1963) p.419; *Paul Butel*: Les négociants bordelais. L'Europe et les Îles au XVIIIe siècle (Paris 1974) p.225f; *Andree*: op.cit. p.439f; *Funder*: op.cit. p.552.
- ⁸⁶ *VgK* 24-26 passim, f.eks. § 13 i kaptajn Jørgen Mørks instruks af 10.04.1754.
- ⁸⁷ *Algiersk søpasprotokol* 10.03.1752 nr. 7; *sundtoldregnskaberne* 30.03.1752 og 28.08.1752; *VgK* 81 24.06.1752.
- ⁸⁸ *Johannes Petrus van de Voort*: De Westindische plantages van 1720 tot 1795 (Eindhoven 1973) p.46; *Horsfall*: op.cit. p.182f; *Dardel*: op.cit. p.418; *Jürgen Brockstedt*: Die Schifffahrts- und Handelsbeziehungen Schleswig-Holsteins nach Lateinamerika 1815-1848 (Köln/Wien 1975) p.314.
- ⁸⁹ *Pieter C. Emmer*: De vaart buiten Europa. Het Atlantisch gebied (i F.J.A. Broeze et al. (eds.): *Maritieme geschiedenis der Nederlanden III* (Bussum 1977)) p.314-317; *Hudig*: op.cit. p.21; *K.G. Davies*: *The Royal African Company* (London 1957) p.189f; *Jean Mettas*: Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIIIe siècle I. Nantes (Paris 1978) passim.
- ⁹⁰ Se f.eks. *1671-oktroj* §13; *1734-oktroj* §15; *Johannes Lindbæk* (ed.): *Aktstykker og Oplysninger til Statskollegiets Historie 1660-1676 II* (København 1910) p.515-517; *G.L. Grove*: *Nogle Oplysninger om Tordenskiolds første Langfart* (i *Personalthistorisk Tidsskrift III* 4 1895) p.160; *Larsen*: op.cit. (1929) om Arent Hendrichsen.
- ⁹¹ *VgK* 30 26.11.1712: §2 i kontrakt mellem kompagniet og Robert Davidsen Faye.
- ⁹² *Mariager*: op.cit. p.22, 45, 110-112 og 205-207. *Edward L. Towle & Robert F. Marx & Alan B. Albright*: *Shipwrecks of the Virgin Islands. An Inventory 1523-1825* (St. Thomas 1976) fortegner mærkeligt nok ikke et eneste dansk forlis ældre end 1807.
- ⁹³ *Svend Erik Green-Pedersen*: Om forholdene på danske slaveskibe med særlig henblik på dødeligheden 1777-1789 (i *Handels- og Søfartsmuseets årbog* 1973).
- ⁹⁴ Også trekanten Nordamerika-Afrika-Vestindien er stærkt overvurderet ifølge *Gary Max Walton*: *Trade Routes, Ownership Proportions and American Colonial Shipping Characteristics* (i *Les Routes de l'Atlantique. Travaux du neuvième Colloque International d'Histoire Maritime* 1967 (Paris 1969) p.471-483).
- ⁹⁵ Se den tidligere nævnte udenlandske litteratur. Desuden *Clarence Henry Haring*: *Trade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Hapsburgs* (Cambridge, Mass. 1918) p.223 og 228; *Gösta Webe*: *S:t Barthélemy. Svensk koloni 1784-1878* (i *Handels- og Søfartsmuseets årbog* 1981).
- ⁹⁶ Mange steder i kildematerialet opstilles fine skemaer over sejltider, men oftest er det kun ønsketænkning. Se f.eks. *Missive til det Vestindiske og Guineiske Compagnies Directeurer fra Oliger Pauli* (København 1681) p.5; *J.G. Molikes privatarkiv* (5979) pakke 14: papirer vedkommende Guineisk Kompagni 1765-1777: skema over skibenes gang. Disse eksempler opererer med trekanttogeters gennemførelse på henholdsvis 10 og 15 måneder.

Sejltider for direkte vestindiet og t e r

løbenummer	skibets navn		Sundet ud	Køffard/orlogstogt	nord/syd om England	Danmark - Vestindien	heraf ankerdegn	i Vestindien	Vestindien - Danmark	heraf ankerdegn	nord/syd om England	sejldøgn ialt	rejse ialt	hjemmefra ialt
101	Havmanden	K	24.10.1674	S	170	69	216	164	93	S	172	334	550	
102	Fortuna	K	15.10.1685	N	132	?	131	99	?	N	?	231	362	
103	Christiansfort	K	19.01.1710	S	127	?	?	?	?	?	?	?	?	
104	Christiansborg	O	05.05.1755	N	84	4	244	62	-	N	142	146	390	
105	Docquen	O	05.05.1755	N	84	4	244	60	-	N	140	144	388	
106	Møen	O	26.04.1759	N	78	10	59	206	135	N	139	284	343	
107	København	K	04.05.1759	S	110	19	304	57	-	N	148	167	471	
108	Hvide Ørn	O	04.12.1759	N	64	-	100	55	-	N	119	119	219	
109	Christiansborg	O	25.05.1760	N	43	-	45	50	-	N	93	93	138	
110	Møen	O	09.06.1779	N	49	-	360	239	167	N	121	288	648	
111	Lærken	C	27.12.1779	S	127	55	forbliver i Vestindien							
112	Christiania	O	14.06.1780	S	55	3	404	78	14	S	116	133	537	
113	General Eickstedt	K	15.12.1781	N	165	67	217	?	?	?	?	?	?	
114	Prøven	K	24.11.1782	S	172	118	90	57	4	S	117	239	329	
115	Friderica	K	26.10.1784	S	182	75	?	?	?	?	?	?	?	
116	Frederiksdal	K	21.07.1787	S	108	36	209	49	2	S	119	157	366	
117	Elisabeth og Maria	K	04.05.1789	N	56	-	35	116	49	S	123	172	207	
118	Lougen	O	25.04.1793	S	54	5	374	37	1	S	85	91	465	
119	Nidelven	O	08.05.1794	S	50	-	399	56	-	S	106	106	515	
120	Freya	O	29.05.1795	S	47	6	385	55	10	S	86	102	487	
121	Iris	O	14.06.1797	S	50	5	440	49	15	S	79	99	539	
122	Freya	O	16.07.1798	N	83	10	359	40	1	S	112	123	482	
123	Thetis	O	03.07.1799	S	65	6	313	62	3	S	118	127	440	
124	Iris	O	22.11.1801	S	73	29	210	37	-	S	81	110	320	
125	Lougen	O	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	
126	Frederikssten	O	22.06.1802	N	63	3	241	40	-	S	100	103	344	
127	Frederikssten	O	15.10.1803	S	67	12	208	39	-	S	94	106	314	
128	Fylla	O	07.09.1804	S	57	10	250	38	-	S	85	95	345	
129	Diana	O	09.09.1805	S	72	11	232	38	-	S	99	110	342	
130	Fylla	O	21.08.1806	N	86	15	201	45	1	S	115	131	332	

Sejltider for trekanttøget

løbenummer	skibets navn	Koffardi/orlogstøgt	Sundet ud	nord/syd om England	Danmark - Guinea	heraf ankerdøgn	heraf langs kysten	i Guinea	Guinea - Vestindien	heraf ankerdøgn	i Vestindien	Vestindien - Danmark	heraf ankerdøgn	nord/syd om England	sejldøgn ialt	rejse ialt	hjemmefra ialt
201	Christiansborg	K	09.01.1723	N	301	81	79	138	80	-	96	198	116	N	313	579	813
202	Haabet Galej	K	05.02.1724	N	81	-	18	111	99	8	134	58	-	N	222	238	483
203	Christiansborg	K	17.09.1725	N	162	7	45	216	149	17	90	82	-	N	334	393	699
204	Grevinden af Laurvigen	K	25.06.1733	?	228	?	161	52	59	?	58	?	?	S	?	?	?
205	Christiansborg	K	08.07.1766	N	102	3	12	126	86	-	65	65	7	S	241	253	444
206	Eleonora	K	11.11.1766	S	70	2	22	321	58	-	89	67	-	S	181	195	605
207	Fredensborg	K	24.06.1767	S	99	17	11	204	77	-	68	strander i Norge					
208	Ada	K	04.04.1768	S	92	-	28	120	105	-	78	54	-	S	233	251	449
209	Christiansborg	K	09.10.1768	N	239	118	16	143	122	17	73	57	6	S	269	416	632
210	Eleonore	K	18.10.1769	S	114	11	59	201	112	25	137	67	-	S	208	293	631
211	Ada	K	05.06.1770	S	84	-	23	85	82	9	122	45	-	S	189	211	418
212	Christiansborg	K	24.06.1771	S	154	29	35	124	64	-	43	128	54	S	238	346	513
213	Ada	K	05.12.1771	S	95	34	8	96	84	7	60	53	-	S	193	234	390
214	Fortuna	K	31.07.1772	S	149	31	41	134	99	19	39	236	151	S	252	484	657
215	Eleonore	K	21.12.1772	S	199	64	78	189	133	25	66	65	9	S	231	397	652
216	Ada	K	26.07.1773	?	74	-	10	364	141	26	97	44	-	S	233	259	720
217	Christiansborg	K	23.05.1774	S	95	-	25	203	90	-	49	386	303	S	253	571	823
218	Ada	K	21.12.1775	S	86	19	15	164	98	11	179	43	-	S	192	227	570
219	Eleonore	K	10.08.1776	S	383	245	33	207	103	22	60	?	?	S	?	?	?

Sejltider for direkte riktøget

løbenummer	skibets navn	Koffardi/orlogstøgt	Sundet ud	nord/syd om England	Danmark - Guinea	heraf ankerdøgn	heraf langs kysten	i Guinea	Guinea - Danmark	heraf ankerdøgn	nord/syd om England	sejldøgn ialt	rejse ialt	hjemmefra ialt			
301	Havmanden	K	23.10.1680	N	101	-	29	100	164	32	N	214	246	346			
302	Qvitta	K	07.06.1770	S	103	16	21	902	153	22	S	207	256	1158			
303	Holsten	O	06.08.1779	N	98	15	12	fortsætter til Asien									

I bilaget er over alt regnet med 10 sejldøgn langs ovenkysten på vej mod Christiansborg.

Kildegrundlag for og bemærkninger til enkelte togter er følgende: 101: *VgK 191*; returnerer til Amsterdam. 102: *VgK 170*. 103: *VgK 503*; dagbogen omfatter kun udrejse. 104: skibsjournal i *Marinens Bibliotek*. 105: *SSJ 475*; følges med foregående skib på udtur. 106: *SSJ 502*; overvintre i Norge på hjemrejse. 107: *Asiatisk Kompagni 878b og 878c*. 108: *SSJ 515* og *Søetaten XVI*, kaptajn Bendix Lasson Billes arkiv. 109: *SSJ 517*. 110: *SSJ 541*; overvintre i Norge på hjemrejse. 111: *SSJ 547*. 112: *SSJ 543*. 113: *KGH* skibsjournaler af henholdsvis kaptajn Thorsen og overstyrmand Benstrup og andenstyrmand Simonsen; ingen af disse omfatter hjemrejse. 114: *KGH* skibsjournal af kaptajn Løvenørn. 115: *VHsk 422*; fra Vestindien går skibet som omtalt med ny kaptajn til Nordamerika og Guinea og retur til Vestindien. 116: *SSJ 558*. 117: *Københavnsskipperlav 365* (i Landsarkivet for Sjælland). 118: *SSJ 630*. 119: *SSJ 647*. 120: *SSJ 672C*. 121: *SSJ 689A*. 122: *SSJ 707*. 123: *SSJ 732A*. 124: *SSJ 772A*. 125: *SSJ 781*; logbogen omfatter kun ophold i Vestindien og hjemtur. 126: *SSJ 788*. 127: *SSJ 800*. 128: *SSJ 810*. 129: *SSJ 830*. 130: *SSJ 836*; afleverer presenter i Tanger på udtur. - 201: *SSJ 320A og 328A*; lange ophold i Norge og Færøerne på udtur, overvintre i Norge på hjemtur. 202: *SSJ 348B*. 203: *SSJ 348B*. 204: *VgK 204*, kaptajn Bagges kortfattede betretning hjem fra Norge. 205: *GK 90 og 110*. 206: *GK 96*. 207: *GK 88 og 89 og 109*. 208: *GK 101*. 209: *GK 91 og 111*; pga reparation overvintres i Norge på udtur. 210: *GK 97 og 98*; ret langt ophold på Isle de Prince. 211: *GK 118*. 212: *GK 92 og 93 og 112*; søger nødhavn i Norge tre gange på hjemtur. 213: *GK 102 og 119*. 214: *GK 107 og 108*; reparerer i 5 måneder i Dover på hjemtur. 215: *GK 99 og 100 og 115*; ret langt ophold på Sao Tomé. 216: *GK 103 og 120*; ret langt ophold på Sao Tomé. 217: *GK 94 og 95 og 113 og 114*; overvintre i Norge på hjemtur pga reparationer. 218: *GK 104 og 105 og 121*. 219: *GK 116*; overvintre 1/2 år i Hull på udtur pga reparationer. - 301: *SSJ 4*. 302: *GK 106 og 122*; fungerer som kystskib 2½ år. 303: *SSJ 531A og 531B*.

DANISH VOYAGES TO THE WEST INDIES AND GUINEA 1671-1807

Summary

For most of the two hundred and fifty years Denmark had *colonies* in the West Indies and Guinea trading expeditions to these overseas possessions were of great importance for the entire realm and for Copenhagen in particular. Between 1671 and 1807 alone over three thousand voyages under Danish flag were made to these distant destinations and a further two thousand up to the middle of the nineteenth century. The article describes the seamanship necessary for these voyages in the period between 1671, when the island of St. Thomas in the West Indies was occupied, until 1807, when neu-

tral Denmark's flourishing overseas trade received a decisive blow in the war with England.

The most important *source material* made use of is log books from some fifty voyages listed in the appendix. Other unpublished sources include the Sound Toll Registers, records of sea passes. West Indian harbour accounts and captain's orders. Foreign accounts provide an international basis of comparison.

Three different Atlantic *routes* led to Denmark's small tropical colonies, as shown in the diagrams. Ships could either sail direct to the West Indies and back again to Denmark, or to Guinea and back, or they could follow a triangular route - from Europe to Africa, then on to the Caribbean before finally returning home again. Remarkably enough, the choice of routes was as follows: ninety five per cent of the ships went straight to the West Indies and back again, five per cent made the triangular voyage and almost none went straight to Guinea and back again.

Until the middle of the eighteenth century ships usually sailed north of the British Isles; only later did they prefer the shorter but more difficult passage through the English Channel. From there the direct route to the West Indies lay southwards to Madeira, where course was set south west, with following N.E. Trades, until about 20thN when they turned due west until they sighted the Antilles. As a rule they sailed in between Antigua and Montserrat and continued along the archipelago until, east of Puerto Rico, they reached St. Thomas, St. John and St. Croix in the Danish Virgin Islands.

After Madeira slavers went on south towards the Cape Verde Islands, and from there to the coast of Africa. From about 5-7thN they made their way along the coast, trading as they went, to the main Danish fort of Christiansborg on the Gold Coast. From there the current carried them into the Gulf of Guinea and to the Portuguese islands of Principe and Sao Tomé just south of the Equator, where westerly currents and the S.E. Trades finally took them westwards. After passing through the Doldrums they sailed north west until they reached the 20th parallel which they followed due west.

The homeward passage was the same for vessels which had sailed directly to the West Indies and those which had come via Guinea. Normally they sailed north to Bermuda, from where the Gulf Stream and the westerlies carried them straight to Europe - until 1733 usually round the north of Scotland, after that preferably through the English Channel.

Ports of call were kept to a minimum; though it was often necessary to seek shelter in harbours on the Norwegian coast. However calls were often made in foreign ports to take on provisions (e.g. Madeira), trade (e.g. Cork and Amsterdam) or carry out repairs (e.g. Plymouth).

Duration of voyages has also been the subject of investigation. April and November were favourite months for leaving Denmark. In the second half of the eighteenth century voyages to the West Indies and back took about nine months, equal time being spent on the outward journey, in port in the West Indies and the passage home. This meant that ships arrived in the Caribbean just as the sugar harvest was ready for loading, that they managed to avoid the season of hurricanes over there, and also that they could get back to Copenhagen before winter conditions set in. During the seventeenth century such voyages had taken about a year.

After the 1720s the triangular voyage usually took over a year and a half from start to finish - four months being spent on the outward voyage, six months in Africa, three

months on the middle passage, three months in America and, finally, three months to return home.

Danish expeditions to the West Indies and Guinea between 1671 and 1807 took place under certain unchangeable natural circumstances. This meant that the routes and duration of voyages made by the Dutch, English and French were similar to those of Danish ships. Nevertheless the period in question shows unmistakable signs that voyages were being speeded up even though routes were almost unchanged and remained so throughout the age of the sailing ship until the present century.

The first Danish expeditions were tentative and exploratory, as were also those to the East Indies, and some foreign assistance was required. But gradually the Danes themselves achieved a *routine* and *professionalism* which was very obvious by early in the eighteenth century. This expertise led to stability and regularity in both direct and triangular voyages, and provided the necessary basis for one vital aspect of Denmark's trade and Copenhagen's most important industry, sugar refining, and consequently for the country's biggest export, sugar.